



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging

Med kjøpesenter i sentrum - en sammenlignende studie av kjøpesenterets evne til å skape et levende sentrum i Asker, Lillestrøm og Ski

With Shopping Center in the Center - A
Comparative Study of the Shopping Center's Ability
to Create a Vibrant Center in Asker, Lillestrøm and
Ski

Abdullah Shirinzadeh
By- og regionplanlegging

Med kjøpesenter i sentrum

- En sammenlignende studie av kjøpesenterets evne til å skape et levende sentrum i Asker, Lillestrøm og Ski

Abdullah Shirinzadeh

Mastergradsoppgave
i
By- og regionplanlegging

Bibliotekside

Tittel:

Med kjøpesenter i sentrum

- En sammenlignende studie av kjøpesenterets evne til å skape et levende sentrum i Asker, Lillestrøm og Ski

Title: With Shopping Center in the Center - A Comparative Study of the Shopping Center's Ability to Create a Vibrant Center in Asker, Lillestrøm and Ski

Forfatter:

Abdullah Shirinzadeh

abdullah_bmw@hotmail.com/41791004

Veileder:

Elin Børrud, professor i by- og regionplanlegging ved
Institutt for landskapsplanlegging ved NMBU

Masteroppgave i by- og regionplanlegging
Ås, mai 2016

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, NMBU
Institutt for landskapsplanlegging

Emneord: Kjøpesenter, byliv, Asker, Lillestrøm, Ski.

Keywords: Shopping center, city life, Asker, Lillestrøm, Ski

Sideantall: 155

Trykk: CopyCat, avdeling Ski

Forord

Denne oppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsplanlegging (ILP), ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU), og markerer avslutningen på et femårig studie i by- og regionplanlegging. Denne oppgaven er skrevet våren 2016 og utgjør 30 studiepoeng.

Kjøpesenter i sentrum er et tema som jeg har tenkt mye gjennom de siste par årene her på Ås. Den viktigste grunnen til at valget falt på nettopp dette temaet var at jeg er selv fra en liten by, Stord, hvor kjøpesenter i sentrum er dominerende og utkonkurrerer butikkene og fører til tomme lokaler. Dette er et tema som er vanskelig å håndtere og det er nesten alle småbyer i Norge som sliter med å finne en løsning på denne problematikken. Den andre grunnen til at dette temaet interesserer meg mest er at gjennom en gruppeoppgave i kurset LAA350, *Arkitektur og byform i byutvikling* høsten 2013 ble jeg kjent med kjøpesenterproblematikken i Vestby kommune. Som i mange andre kommuner sliter Vestby med å skape et levende sentrum, og dette er blitt enda verre etter åpning av Vestby Storsenter et steinkast unna sentrum. Vestby Storsenter sammen med Norwegian Outlet har sugd all liv fra sentrum og har ført til et dødt og kjedelig sentrum.

Etter å ha vært og besøkt Vestby sentrum, Ski sentrum og vært kjent med hvordan kjøpesenter påvirker bylivet, hvordan kjøpesenter dreper et sentrum, bestemte jeg meg om å skrive en mastergradsoppgave om nettopp dette temaet. Siden det er et så stort og utfordrende tema samtidig som det er veldig dagsaktuelt for alle småbyer i Norge, er oppgaven skrevet med håp om å hjelpe norske småbyer med å finne en løsning på kjøpesenterproblematikken.

Gjennom oppgaven har jeg lært mye nytt om byintegreerte kjøpesentre og om hvordan de på ulike måter skaper liv i sentrum. Prosessen har vært lang, krevende, utfordrende, men også veldig spennende og lærerikt.

Jeg vil først og fremst takke min veileder, professor Elin Børrud for god og kyndig veiledning gjennom hele oppgaven. En stor takk skal rettes til intervjuobjektene som var hjelpsomme og stilte opp til intervju, og takk til KS for økonomisk støtte til gjennomføring av oppgaven.

Til slutt vil jeg rette en stor takk til familier, venner og medstudenter som har hjulpet og støttet meg underveis i prosessen.

Ås, mai 2016

Abdullah Shirinzadeh

Abstrakt

Byintegreert kjøpesenter eller kjøpesenter i sentrum er et veldig dagsaktuelt tema i norske småbyer som påvirker sentrumslivet i veldig ulik grad. Etablering av mange eksterne kjøpesentre utenfor byene på 1980-tallet og utover det, førte til mindre attraktive og døde sentrum med mange tomme lokaler. Som en respons på disse og for å gjøre sentrum og byene konkurransedyktige og levende, ble det på 1990-tallet etablert byintegreerte kjøpesentre i byene. Etablering av kjøpesentre i sentrum samsvarer med dagens forskrift om rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre, med mål om å styrke sentrum, gjøre sentrum tilgjengelig for folk flest og unngå byspredning.

Veldig mange av norske småbyer med kjøpesenter i sentrum opplever en stor nedgang i sentrumshandel og opplever at byintegreerte kjøpesentre tapper sentrum for liv. Det finnes både gode og dårlige eksempler på kjøpesentre som har styrket sentrum og bidratt til mer byliv, og som har tappet sentrum for liv og ført til et dødt sentrum. Målet med oppgaven er å finne ut i hvilken grad kan kjøpesenter i sentrum skape et attraktivt og levende sentrum.

To viktige nøkkelbegreper som går gjennom hele oppgaven er kjøpesenter og byliv. For å kaste lys på disse to begrepene og redegjøre for dem, er det blitt brukt ulike teorier fra ulike teoretikere i oppgaven. Teoretikere som definerer hva et kjøpesenter er og teoretikere som har jobbet mye med by og byliv, og som greier ut hvordan skape en trygg og levende by. Byliv skapes ikke over natten og heller ikke av noen få personer, men at det tar tid og skapes i felleskap.

Gjennom en sammenlignende casestudie av Asker, Lillestrøm og Ski og deres kjøpesentre, viser oppgaven at det er fullt mulig å skape et levende sentrum selv om man har kjøpesenter midt i sentrum. Studie av sentrene i Asker, Lillestrøm og Ski viser at mens Trekanten og Lillestrøm Torv bidrar til å skape et levende sentrum, er Ski Storsenter bare opptatt av seg og sitt, og bidrar lite til å gjøre sentrum attraktivt og levende. Årsaken til at kjøpesentrene skaper byliv i veldig ulik grad er mange og vil bli diskutert nærmere i selve oppgaven. Siden to av kjøpesentrene kommer best ut og skaper byliv i sine byer, er det avslutningsvis i oppgaven blitt utarbeidet en "anbefaling" for den kommunen som kommer dårligst ut. Denne anbefalingen er utarbeidet ut i fra analysene av de to kommunene som har klart å skape et levende sentrum.

Opgaven kan sees på som et eksempel på hvordan byer med kjøpesenter i sentrum kan skape et attraktivt og levende sentrum. Den er først og fremst ment for de småbyene hvor kjøpesenter utkonkurrerer sentrumshandelen, dreper det tradisjonelle bylivet og fører til tomme og kjedelige lokaler i sentrum. Oppgaven er skrevet i håp om at den kan hjelpe norske småbyer til å lære av vellykkede byer og kjøpesentre og bruke metoden deres til å styrke sin egen by, og fylle den med liv.

Abstract

Downtown shopping centers or shopping centers in the city center is a very hot topic nowadays in Norwegian towns that affects downtown life in very different degrees. Establishing of many external shopping centers outside the cities in the 1980s and beyond, led to less attractive and dead downtown with lots of empty properties. As a response to these and to make the downtowns competitive and vital, it was in the 1990s established shopping centers in the cities. The establishment of shopping centers in the city corresponds to the current regulations of national policy determination for shopping centers with the aim of strengthening the downtown, making it available to most people and to avoid urban sprawl.

Lots of small Norwegian towns with shopping center in the center is experiencing a big drop in center trade and feel that downtown shopping centers are draining center for life. There are both good and bad examples of shopping centers that have strengthened the center and contributed to more city life, and who have drained the center for life and led to a dead center. The aim of this thesis is to find out to in what extent shopping center in the center can create an attractive and vibrant center.

Two important key concepts that run through whole thesis is shopping center and city life. To shed some lights on these two concepts and explain them, it has been used different theories from different theorist in this thesis. Theorists who define shopping center and theorists who worked alot with city and city life, and who explain how to create safe and vibrant cities. City life is not created overnight, nor by a few people, but it takes time and gets created in unity.

Through a comparative case study of Asker, Lillestrøm and Ski and their shopping centers, the thesis shows that it is entirely possible to create a vital center even if you have shopping center in the center. Study of shopping centers in Asker, Lillestrøm and Ski shows that while Trekanten and Lillestrøm Torv are helping to create a vibrant downtown, Ski Storsenter is only concerned about themselves and their own, and contributes very little to make the city center attractive and vital. The reasons that shopping centers create urban life in very different degrees are many and will be discussed in more detail in this thesis. Since two of the shopping centers comes out best and creates urban life in their cities, it has been in conclusion prepared a "recommendation" for the municipality which came out worst. This recommendation has been prepared on the basis of the analyzes of those two municipalities that have managed to create a vibrant city center.

This thesis can be seen as an example of how cities with shopping center in the center can create an attractive and vibrant center. It is first of all meant for those small towns where shopping centers outdo center trade, kills the traditional city life and leading to empty and boring properties in downtown. The thesis is written in hope that it can help small Norwegian towns to learn from successful cities and shopping centers and to use their method to strengthen their own city center and fill it with life.

Innholdsfortegnelse

Bibliotekside	4	Funksjoner i sentrum	56
Forord	5	Hvor går folket?	58
Abstrakt	6	Gangfart	60
Abstract	7	Fasader i Asker sentrum	62
Innholdsfortegnelse	8	Innganger	64
		Transport i Asker	66
Innledning	11	Samarbeid mellom kommunen og andre aktører	68
Introduksjon	12	Oppsummering – Asker sentrum og Trekanten	69
Formål og Problemstilling	13		
Antakelser	13	Skedsmo – Lillestrøm	70
Oppbygging	14	Lillestrøm Torv	72
Avgrensning	14	Utforming og lokalisering av Lillestrøm Torv	74
Kartlegging av studieobjektene	14	Fordeling av handel i Lillestrøm	76
		Funksjoner i sentrum	78
Metode	17	Hvor går folket?	80
Metode	18	Gangfart	82
Casestudier	18	Fasader i Lillestrøm	84
Forskningsdesign	19	Innganger	86
Intervju	20	Transport	88
Observasjon	20	Samarbeid mellom kommunen og andre aktører	90
Dokumentanalyse	21	Oppsummering – Lillestrøm og Lillestrøm Torv	91
Bilder	21		
Plotting på kart	21	Ski	92
Reliabilitet	22	Ski Storsenter	94
Validitet	22	Utforming og lokalisering av Ski Storsenter	96
Etikk	22	Fordeling av handel i Ski sentrum	98
Geografisk avgrensning	23	Funksjoner i sentrum	100
		Hvor går folket?	102
Teori	29	Gangfart	104
Kjøpesenter	30	Fasader i Ski sentrum	106
Kjøpesenterutvikling i Norge	32	Innganger	108
Kjøpesenterstopp – Et tilbud til byene	33	Transport i Ski	110
Nasjonale mål og forventninger	33	Samarbeid mellom kommunen og andre aktører	112
Kjøpesenter versus sentrum	34	Oppsummering – Ski sentrum og Ski Storsenter	113
Byliv	35	Svar på forskningsspørsmålene	114
Jane Jacobs	36		
Henri Lefebvre – Retten til byen	37	Diskusjon og Konklusjon	123
William H. Whyte og Jan Gehl	39	Asker og Trekanten	124
Kvaliteter på uterom avgjør valg av type aktivitet	39	Lillestrøm og Lillestrøm Torv	126
Oppsummering av teoretikerne	40	Ski og Ski Storsenter	129
Fra teori til analysemodell – Forskningsspørsmål	41	BID – Et tilbud til sentrum	132
Fasadekategori	42	Konklusjon	133
		Egen refleksjon	134
Analyse	45	Anbefaling Ski	135
Regionale byer – Asker, Lillestrøm og Ski	46		
Asker	48	Referanser	138
Trekanten	50	Figurliste	142
Utforming og lokalisering av Trekanten	52	Vedlegg	145
Fordeling av handel i Asker sentrum	54		

INNLEDNING

I den første delen av oppgaven vil oppgavens tema, mål, problemstilling og antakelser bli presentert. Videre vil denne delen inneholde en kort beskrivelse av oppgavens oppbygging, avgrensning før den avsluttes med en redegjørelse for kartlegging av studieobjektene

Introduksjon

Etablering av såkalte eksterne kjøpesenter utenfor byer skaper et bilbasert samfunn og taper bysentrum for liv. Kjøpesentre som etableres utenfor byene blir sett på som en trussel mot bysentrum og bykjernen og suger all liv fra sentrum. Som en respons på dette har noen byer tillatt å etablere kjøpesenter inn i sentrum som er både i henhold til rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre og som vil dermed redusere bilbruken. Spørsmålet som oppstår er om kjøpesenter i sentrum er bra for byen og bylivet eller ei? Hvordan byer ser på kjøpesenter kommer an på hvordan kjøpesenter har påvirket sentrumslivet og hvor mye det har bidratt til sentrumsutvikling. Det er byer som har klart seg veldig fint ved å ha kjøpesenter i sentrum, men de aller fleste byene med kjøpesenter i sentrum sliter med å skape et levende sentrum. Kjøpesenter i sentrum er noe som mange småbyer frykter mest. Ved å etablere et kjøpesenter i sentrum vil en kommune være med og grave sin egen grav. Byintegrerte kjøpesentre har ført til at mange norske småbyer har mistet det særpreget som de en gang hadde. De har gått fra å være et tradisjonsrik og livlig sentrum til å være et dødt sentrum dominert av store kjøpesentre som ligner på store og stygge klosser. «Kaller kjøpesentre en stygg boks» (Henriksen & Keilhau 2013), «Er dette Norge styggeste senter?» (Henriksen 2013), «Kjøpesenteret tømmer sentrum for butikker» (Råsberg 2012) og «Kjøpesentre – elsket og hatet» (Martens 2013) er alle avisoverskrifter fra Aftenposten og Fjordenes Tidene som skriver veldig mye negativt om kjøpesentre og viser hvor aktuelt temaet er på de ulike stedene. Det beviser at kjøpesenter er noe man frykter, først og fremst fordi det vil tappe sentrum for liv og vil utkonkurrere de tradisjonelle butikkene ute i sentrum. Noen synes at kjøpesenter i sentrum er den beste møteplassen man finner og at det skaper arbeidsplasser for innbyggerne i kommunen, noe som de har rett i. Men hva med bylivet? Kan kjøpesenter skape et levende sentrum uten å måtte utkonkurrere sentrumsbutikkene? Blir det mer byliv av å ha kjøpesenter i sentrum enn å ha det ut på landet. Disse er type spørsmål som denne oppgaven vil finne svar på.

Asker, Skedsmo (Lillestrøm) og Ski er tre stasjonsbyer som er med i plansamarbeidet hvor hver vil ta en stor del av den store forventede veksten i Oslo og Akershus. Prognosene viser at folketallet i Oslo og Akershus kan øke med 350 000 frem mot 2035 (Regionalplan 2015 s.12). Alle disse tre byene er pekt ut som regionale byer og det forventes at de skal kunne ta en stor del av befolkningen og utvikle seg til regionale byer. Asker, Skedsmo og Lillestrøm har alle kjøpesenter i sentrum, med ulike størrelse og utforming. Trekanten i Asker sentrum, Lillestrøm Torv midt i Lillestrøm og Ski Storsenter i Ski sentrum, nær jernbanen. Hvordan disse skal utvikle seg til regionale byer samtidig som de har kjøpesenter i sentrum er utfordrende og skaper problemer. For å få det til og bli gode regionale byer setter forskriftet om rikspolitiske bestemmelser for kjøpesenter begrensninger som gjør det mulig for disse byene å bli gode regionale byer. Denne bestemmelsen skal sørge for å styrke by- og tettstedsentrene fremfor bruk av nye arealer. Den gjør det vanskelig for kommunene å tillate kjøpesentretablering utenfor sentrum, ut på landet. Fokuset skal ligge på sentrum, tettstedsutvikling, miljøvennlig transportvalg og man skal unngå byspredning og økt bilbruk (Lovdata 2008). Etablering og utvidelse av kjøpesentre skal være i tråd med retningslinjene i godkjente fylkesplaner (ibid. 2008).

Et annet virkemiddel som er blitt brukt i England og i mange andre land i verden for å skape et levende sentrum og gjøre butikkene i stand til å konkurrere mot kjøpesenter er BID- Business Improvement District. BID er et veldig vellykket konsept som ble først etablert i Bloor Village i Toronto i 1970 og er i dag det viktigste verktøyet hvor medlemmer er forpliktet til å samarbeide i utvikling og vitalisering av byer og områder (Sentrumsutvikling 2014). Norsk sentrumsutvikling definerer konseptet slik: «BID er et næringslivsinitiert, næringslivsstyrt og

næringslivsdrivet verktøy for å oppnå forpliktende samarbeid om vitalisering av sentrum i norske byer og tettsteder» (ibid. s. 26). Med en slik BID-ordning i Norge vil handelen ute i sentrum blir styrket og vil være i stand til å konkurrere mot kjøpesenter uten å være bekymret for å gå konkurs.

Formål og Problemstilling

Formålet med denne oppgaven er å finne ut hvor mye et byintegrert kjøpesenter har å si for å skape et trivelig og levende sentrum. Gjennom denne oppgaven prøver jeg å finne ut om kjøpesenter faktisk bidrar til å skape et levende sentrum eller om kjøpesentret som konsept utkonkurrerer det tradisjonelle bylivet i norske småbyer. Problemstillingen blir derfor formulert som følgende:

I hvilken grad kan kjøpesenter bidra til å skape et levende sentrum i norske småbyer? Og om lokalisering av kjøpesenter integrert i bysentrum kan være en vinn-vinn løsning?

Antakelser

I oppgaven er det også blitt utarbeidet en del hypoteser/antakelser som jeg vil gjennom observasjoner og studier av caseområdene teste og finne ut om de stemmer eller ei. I alt har det blitt formulert fire antakelser:

1. Kjøpesenterets størrelse og design har mye å si for hvor mye liv det er i sentrum. Jo større kjøpesentret er og dårlig design det har, jo mindre liv vil det være i sentrum. Og jo mindre kjøpesentret er og god design det har, jo mer livlig vil sentrum være.
2. Jo finere, sikrere, tilgjengelig, kompakt og fortettet et sentrum er, desto mer folk vil anvende sentrum og skape et levende sentrum.
3. Lite eller ingen samarbeid mellom private og offentlige aktører fører til livløse sentrum.
4. Kjøpesenter i sentrum skaper byliv.

Oppbygging

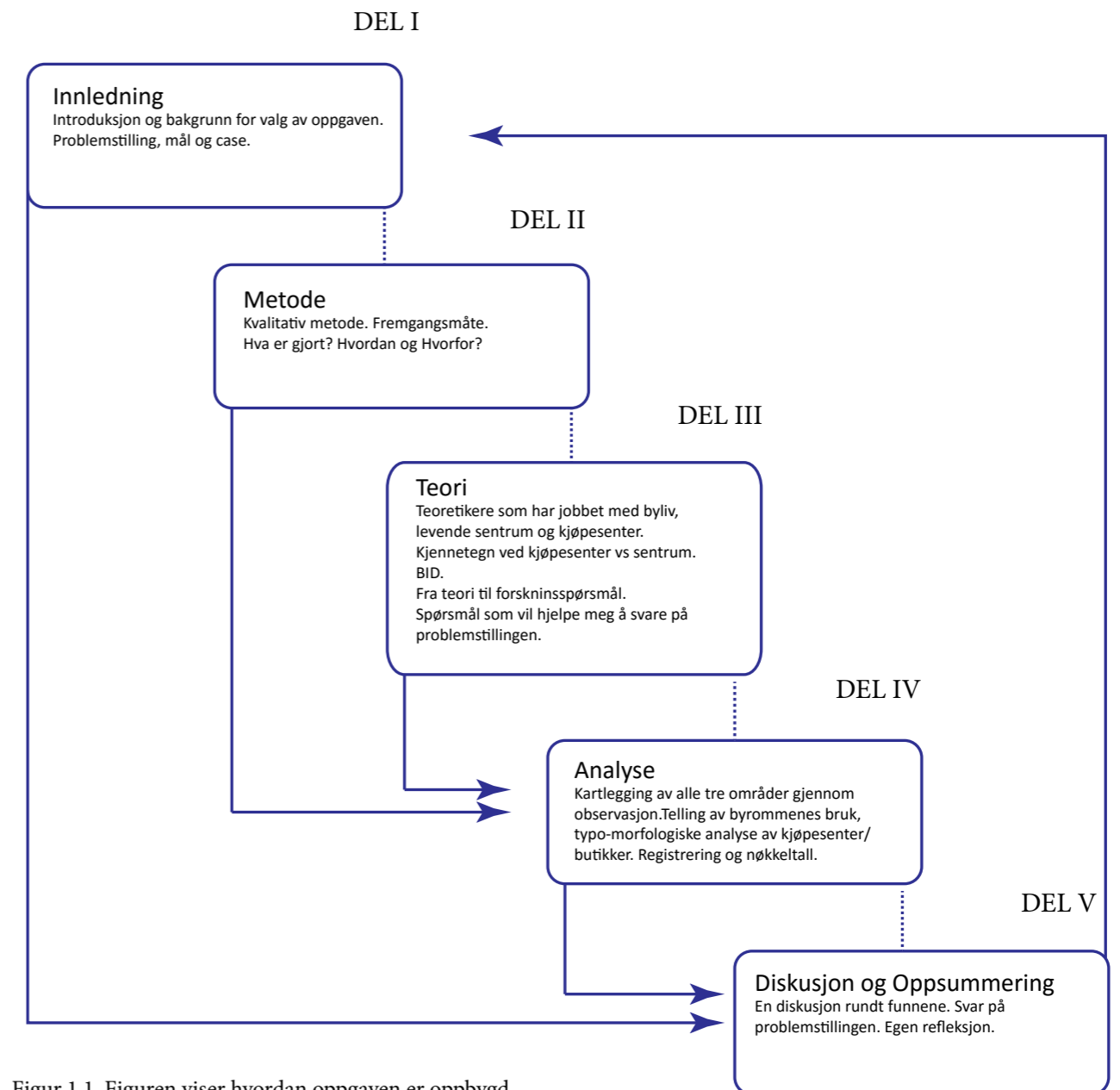
Denne oppgaven er delt inn i 5 deler. Første del av oppgaven består av en innledning til oppgaven. Her vil valg av tema og aktualitet, mål, problemstilling og antakelser for oppgaven bli presentert. Tilslutt vil denne delen si noe om hvordan oppgaven er utformet og oppbygd. Del to handler om metode og om hvilke metoder som er blitt brukt i denne oppgaven. Denne delen beskriver fremgangsmåten for hele oppgaven, fra A til Å. Her blir det gjort rede for hva som er gjort, hvordan og hvorfor. Del tre handler om oppgavens teoretiske perspektiv. Her vil ulike teoretikere bli presentert. Teoretikere som har jobbet og skrevet om begrepet kjøpesenter, byliv og det å skape liv i byen. Det er ulike teoretikere som ser på byliv og kjøpesenter fra ulike perspektiver. Denne delen avsluttes med formulering av noen forskningsspørsmål som blir brukt som analyseverktøy for å svare på selve problemstillingen. Den fjerde delen er oppgavens analysedel. Her blir studieobjektene, registreringene og kartlegging av dagens situasjon i alle tre caseområder presentert. I denne delen vil hvert studieobjekt blir presentert grundig hver for seg og hvert studieobjekt avsluttes med en kort oppsummering. Analysedelen avsluttes ved å svare på forskningsspørsmålene som vært utarbeidet i teoridelen. Del fem som er den siste delen i oppgaven består av en diskusjon og konklusjonsdel. Her blir funnene i analysen diskutert opp mot ulike teorier og det vil gis svar på om antakelsene stemmer eller ei. Det blir gitt svar på hva Asker, Lillestrøm og Ski løsning på kjøpesenter i sentrum er. Og finne ut om kjøpesenter i sentrum skaper byliv eller ei, hvorfor, hvorfor ikke og på hvilken måte. Avslutningsvis vil jeg også komme med mine egne refleksjoner og tanker knyttet til oppgaven og komme med noen anbefalinger for den kommunen som kommer dårligst ut.

Avgrensning

Oppgaven avgrenses til å fokusere kun på temaet mitt og kjøpesenterproblematikken i Asker, Lillestrøm og Ski. Hovedfokuset i oppgaven vil ligge på begrepet kjøpesenter og byliv. Det finnes ulike kjøpesentre i Norge, selv om det blir noe snakk om eksterne kjøpesentre og andre type kjøpesentre i oppgaven, er jeg mest opptatt av byintegreerte kjøpesenter i denne oppgaven. Hvordan studieobjektene avgrenses geografisk, kommer jeg tilbake til i del 2, metodedelen.

Kartlegging av studieobjektene

For å svare på problemstillingen måtte jeg kartlegge alle tre studieobjektene så grundig som jeg kunne. For å kunne sammenligne disse tre stedene med hverandre på en lik og rettferdig måte, skjedde kartlegging av disse på fredager og på like tidspunkter. På grunn av oppgavens størrelse og begrenset tid tok jeg 4 turer til Asker og Lillestrøm som er litt lenger unna Ås og 5-6 turer til Ski som er nabo kommunen til Ås. Om jeg hadde hatt mer tid enn det som jeg hadde, ville jeg da gjort en grundigere undersøkelse av alle tre byene og kanskje reist til andre byer som har kjøpesenter i sentrum, og som har klart å skape et levende sentrum. Byer i Danmark og Sverige hadde vært interessant å få besøkt. Men på grunn av oppgavens omfang og tidsbegrensning holder jeg meg til Norge, Asker, Lillestrøm og Ski.



Figur 1.1. Figuren viser hvordan oppgaven er oppbygd.

METODE

Oppgavens andre del handler om metode og framgangsmåte. Denne delen beskriver hvordan oppgaven er utformet og hvordan forskeren går frem for å finne svar på problemstillingen. Videre vil denne delen si noe om de ulike metodene som er blitt brukt i oppgaven. Avslutningsvis vil metodedelen inneholde en geografisk avgrensning av Asker, Lillestrøm og Ski.

Metode

Denne oppgaven tar utgangspunktet i kvalitative forskningsmetode, en metode som er best egnet når man skal finne ut sosiale fakta eller årsaken til et fenomen. “Eller stiller hva eller hvordan- spørsmål” (Silverman 2011 s.25). Kvalitativ metode blir brukt til å undersøke et fenomen som vi ikke har så mye kjennskap til og som det ikke er forsket så mye på. For å komme nær fenomenet og gå i dybden på det er det viktig og riktig å bruke kvalitative metoder (Johannessen et al. 2011 s.36). Kvalitative metode sier noe om kvaliteten og egenskapen ved det fenomenet som studeres.

Formålet med kvalitative metoder er å komme nær innpå personer i den målgruppen vi er interessert i å vite noe om. For å finne ut hvor ofte og hvordan folk bruker rommene i sentrum i Asker, Lillestrøm og Ski er det nødvendig å spørre folk som har vært der og som faktisk har opplevd disse rommene. Til forskjell fra kvantitative data får vi data i form av tekst, bilder og lyd (ibid. s.454).

Casestudier

I denne oppgaven har det vært nyttig å bruke metoden casestudie. I en casestudie henter forskeren mye informasjonen fra en eller flere caser over en periode. Innhenting av informasjon skjer gjennom en planlagt og omfattende datainnsamling (ibid. s.90). Gjennomføringen av casestudier skal ifølge Robert K. Yin inneholde:

- 1: Problemstilling
- 2: Teoretiske antakelser
- 3: Analyse enheter
- 4: Den logiske sammenhengen mellom data og antakelsene
- 5: Kriterier for å tolke funne, tolke funnene opp mot den teorien som finnes.

I denne oppgaven har jeg utført et casestudie med flercasestudie og med flere analyseenheter (ibid. s. 91). En flercasestudie består av flere caser, og med flere analyseenheter menes at jeg “får informasjon fra flere enheter (flere individer) og hendelser innenfor studiet av flere systemer og samfunn” (ibid. s. 92). Enhetene er to plansjefer og en fungerende plan- og nærings sjef. For å svare på hovedspørsmålet har jeg valgt å ta med tre byer med ulike størrelser og som hver av dem har et integrert kjøpesenter i sentrum. Et viktig kriterium var å velge byer som har prøvd eller har klart å skape et levende sentrum og byer som ikke har klart det så godt.

I samråd med veilederen min valgte jeg Asker, Lillestrøm og Ski som studieobjekter. Det er byer/tettsteder som ligger øst for Oslo, vest- og sør for Oslo. Alle tre ligger i nærheten av Oslo, cirka 20 minutter fra Oslo sentrum. I Asker har kommunen i samarbeid med ulike aktører satset mye på sentrumsutvikling og prøver alltid å skape et levende sentrum. Lillestrøm har også klart å utvikle og styrke sentrum i over mange år, og i samarbeid med Lillestrøm Torv er kommunen godt i gang med styrking av sentrum. Ski har ikke vært like flinke som de to andre byene og ligger mange skritt bak dem når det gjelder sentrumsutvikling. Alle tre casene driver med sentrumsutvikling, men på forskjellige måter. Noen har klart det bra, mens andre har en lang vei å gå.

Forskningsdesign

Når en skal gjøre en undersøkelse må det tas hensyn til de valgene man tar. En må finne ut hva og hvem som skal undersøkes og hvordan undersøkelsen skal skje. Innenfor forskning blir alt dette kalt for design for oppgaven, eller forskningsdesign (Johannessen et al. 2011 s. 77). Forskningsdesign sier noe om hvordan en undersøkelse er utformet og gjennomført for å få svar på problemstillingen. Forskningsdesign beskriver fremgangsmåten fra start til mål (ibid. s. 77. 450-451).

Arbeidet med oppgaven startet med å skaffe meg mer kunnskap om etablering av kjøpesenter i sentrum og dets konsekvenser. For å svare på problemstillingen og for å gjøre det lettere for meg selv samlet jeg mye nyttig informasjon ved å lese artikkelen, “Handel og privatisering av offentlig rom” av førsteamanuensis Terje Holsen (Holsen 2006), og doktorgradsavhandlingen “Fra shoppingcenter til by – en undersøkelse af det integrerede shoppingcenter” av førsteamanuensis Peter Hemmersam. Videre tok jeg utgangspunktet i ulike teoretikere og deres teori om kjøpesenter og byliv. Ved å lese “*The dead and life of great american cities*” av Jane Jacobs, fikk jeg mer kunnskap og forståelse om byliv og hvordan byer kan bli trygge og levende. For å skaffe meg mer kunnskap om kjøpesenter, hva et kjøpesenter er og hvem som stod bak kjøpesentermodellen leste jeg mye om Victor Grūen og hans kjøpesentermodell. Andre viktige teoretikere som jeg måtte lese om for å få en bedre forståelse av begrepet byliv og hvordan skape byliv, er Henri Lefebvre som skrev boken om *Retten til byen* hvor han fokuserer på at hver byboer har rett til å delta og produsere sine omgivelser. William H. Whyte og Jan Gehl er to andre viktige teoretikere som har lenge studert byene, utarbeidet og utviklet redskaper til å skape trygge og livlige byer og bydeler. Disse 5 teoretikerne har vært viktige i denne oppgaven og setter rammen for teoridelen.

Ut i fra teorien og en del turer til disse tre områdene har jeg kommet med en del hypoteser/antakelser og formulert noen forskningsspørsmål som vil hjelpe meg til å svare på problemstillingen. Disse forskningsspørsmålene er et hjelpemiddel og vil besvares i analysedelen. Før teori og analysedelen, kommer metoddelen, som beskriver framgangsmåten for oppgaven og sier noe om hvordan oppgaven er bygd opp.

Etter å ha hatt metode- og teoridelen i boks startet jeg med å analysere funnene som er blitt gjort i Asker, Lillestrøm og Ski. For å kunne sammenligne disse tre områdene med hverandre, var det viktig og riktig å undersøke de lik og på samme måte. Analysedelen består av en studie av de tre studieområdene hvor jeg har selv deltatt og studert caseområdene. I analysedelen tar jeg hvert område for seg og beskriver alle funnene før jeg avslutter hvert studieområde med en oppsummering. Til slutt blir områdene sammenlignet med hverandre ved å svare på forskningsspørsmålene. I analysedelen var det viktig å systematisere funnene og med så mye innsamlede data var det krevende og utfordrende å velge de riktige dataene.

I den siste delen av oppgaven som er diskusjon- og konklusjonsdelen vil jeg svare på hovedproblemstillingen. Ved hjelp av teori, funnene i analysedelen, antakelser og forskningsspørsmålene skal oppgaven avsluttes med å svare på problemstilling. Denne delen vil inneholde en diskusjonsdel hvor funnene fra analysen blir diskutert opp mot teorien og hvor det diskuteres om hvordan de ulike studieområdene opplever kjøpesenteret og om det skaper byliv for dem. Hva skaper byliv, hvordan og hvorfor skapes det byliv og i hvilken grad skapes det byliv i de tre ulike områdene er spørsmål som blir besvart i denne delen. Avslutningsvis vil jeg komme med mine egne tanker og refleksjoner knyttet til oppgaven og temaet og avslutter oppgaven med en “anbefaling” for den kommunen som kommer dårligst ut.

Intervju

For å svare på problemstillingen og forskningsspørsmålene er det blitt benyttet av intervju i oppgaven. Intervju kan kort defineres som en samtale mellom en eller flere informanter (Johannessen et al. 2011 s. 453). For å finne ut mer informasjon om et objekt eller en annen person sine synspunkter rundt et objekt er det nødvendig å intervju personene.

For å finne ut hvordan kommune jobber for å skape liv i sentrum i caseområdene, ble relevante personer intervjuet. Både plansjefen i Asker og Ski kommune og fungerende plan- og næringssjef i Skedsmo kommune ble intervjuet og spurt om hva de gjør for å skape et levende sentrum, og hvordan og med hvem de samarbeider med. Disse er informanter som har vært i kommunen lenge og vet hva de snakker om og har mye kunnskap om temaet mitt. Intervjuene foregikk i de forskjellige kommunene, de ble tatt opp, hørt og for å unngå tap av informasjon ble intervjuene umiddelbart transkribert.

I oppgaven er det blitt brukt semistrukturert intervju eller også kalt for delvis strukturert intervju som består av en "overordnet intervjuguide som utgangspunktet for intervjuet" (ibid. s. 145). Selv om jeg hadde en intervjuguide med under intervjuene, så varierte spørsmålene og rekkefølgen på dem. Informanten hadde større frihet og kunne svare fritt på det han ville. Et intervju kan ha både fordeler og ulemper. Fordelene er at forskeren får en enkeltpersons mening om en sak, informanten kan gå dypere inn i saken og gi mye informasjon, informanten vil være konsentrert, en kan få sensitive informasjon og det er lett å tilpasse intervjuet til informanten. Ulempene er at det er kostbart, det er tid og ressurskrevende og det er vanskelig å notere mens en intervjuer. Transkribering og fortolkning kan også være vanskelig og krever tid og tålmodighet.

Observasjon

Observasjon blir i dagligtalen brukt om å se, oppdage eller følge med. Observasjon skjer gjennom bruken av våre sanser, vi ser, vi lytter, vi erfarer, vi smaker og vi lukter. "Når en bruker observasjon i en forskning, ønsker en å tilegne seg ny kunnskap" (Johannessen et al. 2011 s. 121). Observasjon innebærer at forskeren, i dette tilfellet jeg, er til stede i Asker, Lillestrøm og Ski, og registrerer det som skjer ved å erfare, se og lytte. (ibid. s. 123).

Moderne forskere sier at for å forstå verdens "første hånd", må en selv delta istedenfor å observere fra avstand, altså deltagende observasjon (Silverman 2011 s. 117). Observasjon som kvalitative metode er tids- og ressurskrevende og forskeren må være sikker på at det er denne metoden han/hun vil benytte for å samle inn data. Observasjon egner seg best når forskeren ønsker å ha direkte tilgang til det han undersøker. I denne oppgaven er det viktig å ha direkte tilgang til kjøpesenter og handlegater i sentrum for å undersøke samhandlingen mellom mennesker og hvordan de opptrer i disse rommene. I mange tilfeller er det å delta og skaffe seg kunnskap gjennom observasjon, den enkleste og beste måten å skaffe seg informasjon på (Johannessen et al. 2011 s.122).

For å få svare på forskningsspørsmålene og hovedspørsmålet har jeg vært i alle tre byer flere ganger og observert og registrert hvordan folk oppfører seg. Jeg har gått rundt i byen og sett hvor folk oppholder seg, hva de gjør, hvor mange som er i området på et bestemt tidspunkt, målt tiden på hvor hurtig folk beveger seg mellom funksjoner og studert innganger og fasader for å finne ut hvor høy er aktivitetsnivået i byen. For å måtte skaffe meg ny kunnskap måtte jeg selv delta og være i byen og i kjøpesenteret, og se hvordan kjøpesenter og handel påvirker mennesker.

Dokumentanalyse

I tillegg til observasjon og intervju er dokumentanalyse også blitt brukt for å få en mer og dypere forståelse av temaet og problemstillingen. Dokumentanalyse kan kort beskrives som analyse av tekster. Det er analyse av tekster som jeg selv samler inn gjennom intervjuer og samtaler eller eksisterende tekster i form av bøker, dokumenter, intervjuer, artikler, doktorgradsavhandlinger og liknende (Johannessen et al. 2011 s. 449).

I oppgaven er det blitt brukt ulike bøker og dokumenter som alle har vært med på å sette ramme for teori- og metoddelen. Kommuneplan med kommuneplankart, forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre, regional plan for handel, service og senterstruktur, rapporter om handel og kjøpesenter og doktorgradsavhandling er dokumenter som har vært til stor hjelp og formet problemstillingen. Avisartikler og kronikker om kjøpesenter har også vært med og gjort det lettere å forstå temaet og vite hvor relevant og dagsaktuelt temaet er i norske småbyer.

Bilder

Bilder og fotografi er blitt brukt fordi det er en av de mest brukte metodene som blir brukt i kvalitative undersøker. Når man er ute og studerer byer er det vanskelig å få med seg alt som skjer i byen med bare blotte øyet. Alt som skjer i byen skjer i tid og tiden er aldri statisk, tiden går, noe som gjør det vanskelig å få med seg hendelser som varer i få sekunder. Bilder og fotografi gjør det mulig for meg som forsker å ta bilder av byen med mange mennesker i og deretter studere bilde og finne ut hvor mange personer som finnes i området og hva de ulike personene driver med. Bilder er blitt brukt til å undersøke ulike rom i byene og for å studere fasadene, bygningene og kjøpesenteret. Bilder beskriver en hendelse mye lettere og detaljert enn tekst. Som det sies; "Et bildet sier mer enn tusen ord".

Plotting på kart

Å plote på kart betyr å tegne inn på et kart hvor noe skjer (Gehl & Svarre 2013 s. 36). Det kan være alt fra markering av hvor folk oppholder seg, sitter eller står og til hvor ulike funksjoner er lokalisert. For å finne ut hvor det er mest aktivitet og hvor folk oppholder seg mest er det nødvendig å gjøre plotting over lengre perioder i et avgrenset område. For å måtte finne ut hvor mange folk som oppholdt seg i Asker sentrum, Lillestrøm sentrum og Ski sentrum i en bestemt tid, benyttet jeg meg av plotting på kart. Jeg har vært ute og studert byene flere ganger og plottet på kart hvor folket går og oppholder seg. Dette har jeg gjort innenfor studieobjektene, og for å sammenligne pære med pære og ikke med eple, ble plotting gjort på nøyaktig samme tidspunkt.

Reliabilitet (Pålitelighet)

Et viktig spørsmål som hver forsker må stille seg når en skal undersøke eller forske på noe er hvordan er dataens pålitelighet. Eller reliabilitet som det blir kalt i forskningsspråket (Johannessen et al. 2011 s.44). Reliabilitet blir brukt til å si noe om dataens nøyaktighet, hvilket data som samles inn, hvordan de samles inn og hvordan forskeren bearbeider disse dataene (ibid. s. 44). For å sikre meg at dataens reliabilitet blir så høy som mulig. Har jeg undersøkt Asker, Lillestrøm og Ski med de samme metodene 4 ganger og fått nesten det samme resultatet. Jeg har gått rundt i byen og målt tiden fra det ene punktet til det andre, telt folk og studert aktivitetsnivået foran fasadene. Resultatet av testene viste nesten det samme, noe som betyr at dataene som er samlet inn har høy reliabilitet.

Validitet

Et annet viktig spørsmål som forskeren må ta hensyn til er å finne ut hvor godt dataene representerer det fenomenet som skal undersøkes. Eller hvor relevant er de dataene som blir brukt til å undersøke fenomenet. Begrepet validitet er hentet fra det engelske ordet validity og blir brukt i forskningslitteraturen til å finne ut hvor godt dataene representerer fenomenet (Johannessen et al. 2011 s. 73).

Når det gjelder validiteten på informasjonen og dataene som er blitt brukt i oppgaven, har jeg vært veldig forsiktig med valg av kilder og brukte kilder som er gode og som er å stole på. Tekster og dokumenter som er blitt brukt i oppgaven er valide. Det er blitt brukt rapporter fra TØI, Transportøkonomisk institutt, KMD, rapporter og publikasjoner fra regjeringen sine nettsider og fra kommuner og fylkeskommuner sine nettsider. Videre er det blitt brukt bøker fra studiet, doktorgradsavhandlinger og avisartikler skrevet av fagpersoner og en del internetsider. Selv om kildene er sett på som å være valide, har jeg valgt å lese de gjennom kritiske briller.

Intervjuobjektene mine er alle fagpersoner som har godt kjennskap til handel og sentrumsutvikling i sine byer. Selv om de er dyktige fagpersoner er det viktig å huske at deres faglige kommentarer og tanker kan være påvirket av personlige meninger. Og at det de sier er personlige meninger som er forskjellig fra personer til personer. Hver av oss er forskjellige og tolker ting på forskjellige måter.

Etikk

“Etikk er læren om hvordan vi bør handle” (Johannessen et al. 2011 s. 449). I denne oppgaven handler etikk om hvordan forskeren bør handle, hvordan han bør samle inn informasjon om både studieobjektene og om intervjuobjektene. Og om hva må gjøres for at intervjuobjektene føler seg trygge når de deltar i intervjuet. Her er det viktig at den informasjon man får av informantene blir videreført slik den var ment og må ikke endres. Etikk handler om å være forsvarlig og ansvarlig og må ikke jukses. Det er viktig å henvise til alle kilder man bruker i oppgaven. Jeg har selv vært veldig forsiktig og prøvd så godt jeg kan å henvise til alle kilder jeg har brukt i oppgaven.

Jeg har prøvd å være strukturert og ha god forskningsetikk mot intervjuobjektene mine. Noen dager før intervjuet, sendte jeg intervjuguiden med nok informasjon til intervjuobjektene slik at de kunne forberede seg godt. Rett før intervjuet startet fikk jeg et skriftlig samtykke fra de og intervjuene ble tatt opp. Etter intervjuet sendte jeg en oppsummering av intervjuet til de for å

sikre at jeg forstod alt og at det ikke foreligger noe misforståelser mellom hva som ble sagt og hva som ble notert. Alle intervjuobjektene mine deltok frivillige og siden de ga meg samtykke om deltakelse står dem med fullt navn i oppgaven. Siden det er blitt brukt intervju i oppgaven er oppgaven meldt inn til Personvernombudet.

Geografisk avgrensning

Asker

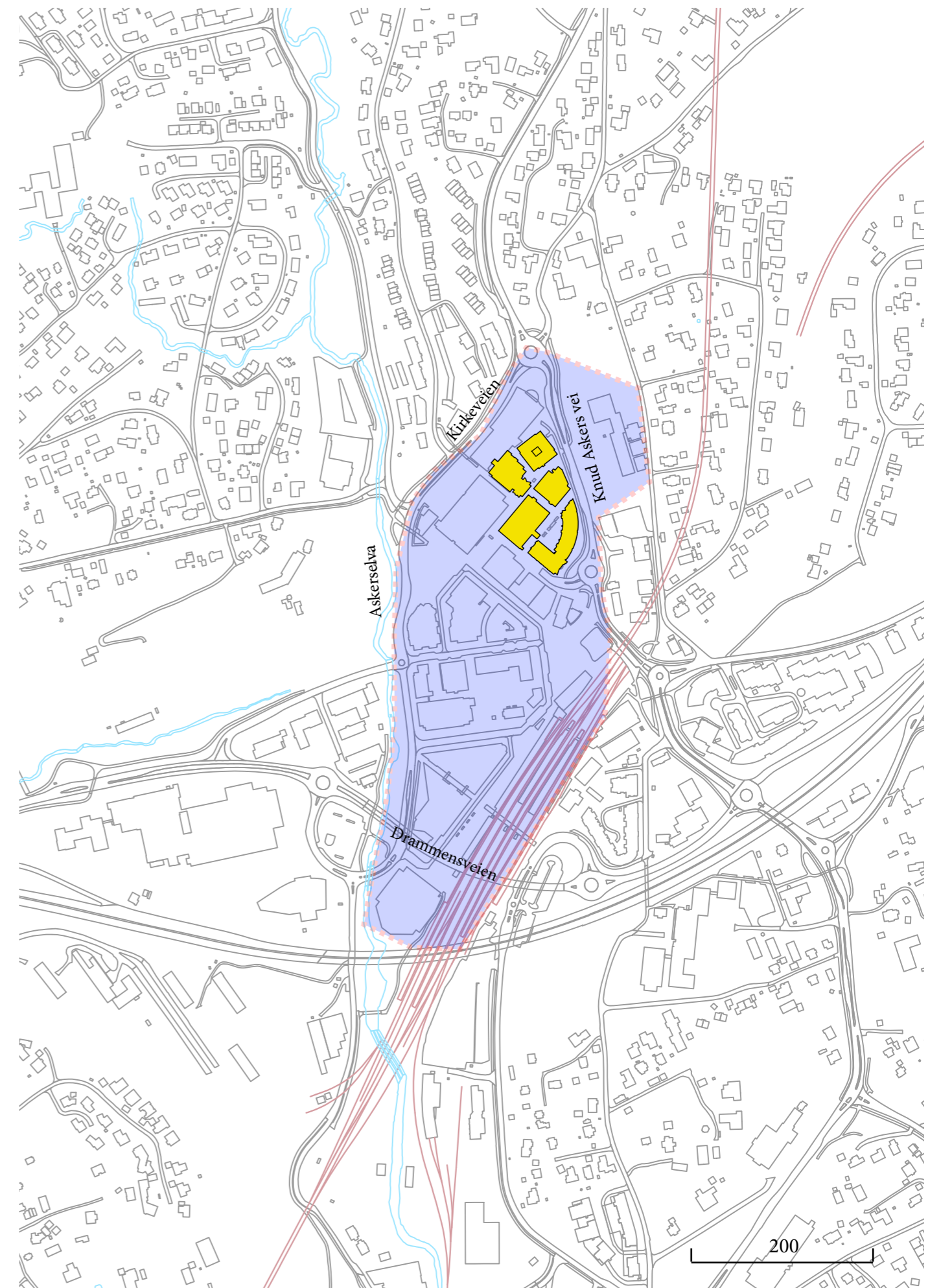
For å kunne svare på hovedproblemstillingen og gjøre det enklere for meg å undersøke Asker, Lillestrøm og Ski, har det vært nødvendig å avgrense områdene geografisk. Avgrensningen er gjort slik at så mye som mulig av handel og andre viktige funksjoner i sentrum ligger innenfor området jeg skal undersøke. I nord og nord-vest avgrenses området til Kirkeveien. I vest til Kirkeveien og Askerselva, og i sør til Drammensveien (203) og togstasjonen. I øst avgrenses området til Knud Askers vei, rundt Asker Rådhus og tilbake til rundkjøringen nord for parkeringshuset. Innenfor dette området ligger det meste av sentrumsfunksjonene, som politi, postkontor, rådhus, kulturhus, kjøpesenter og mye handel.

Lillestrøm

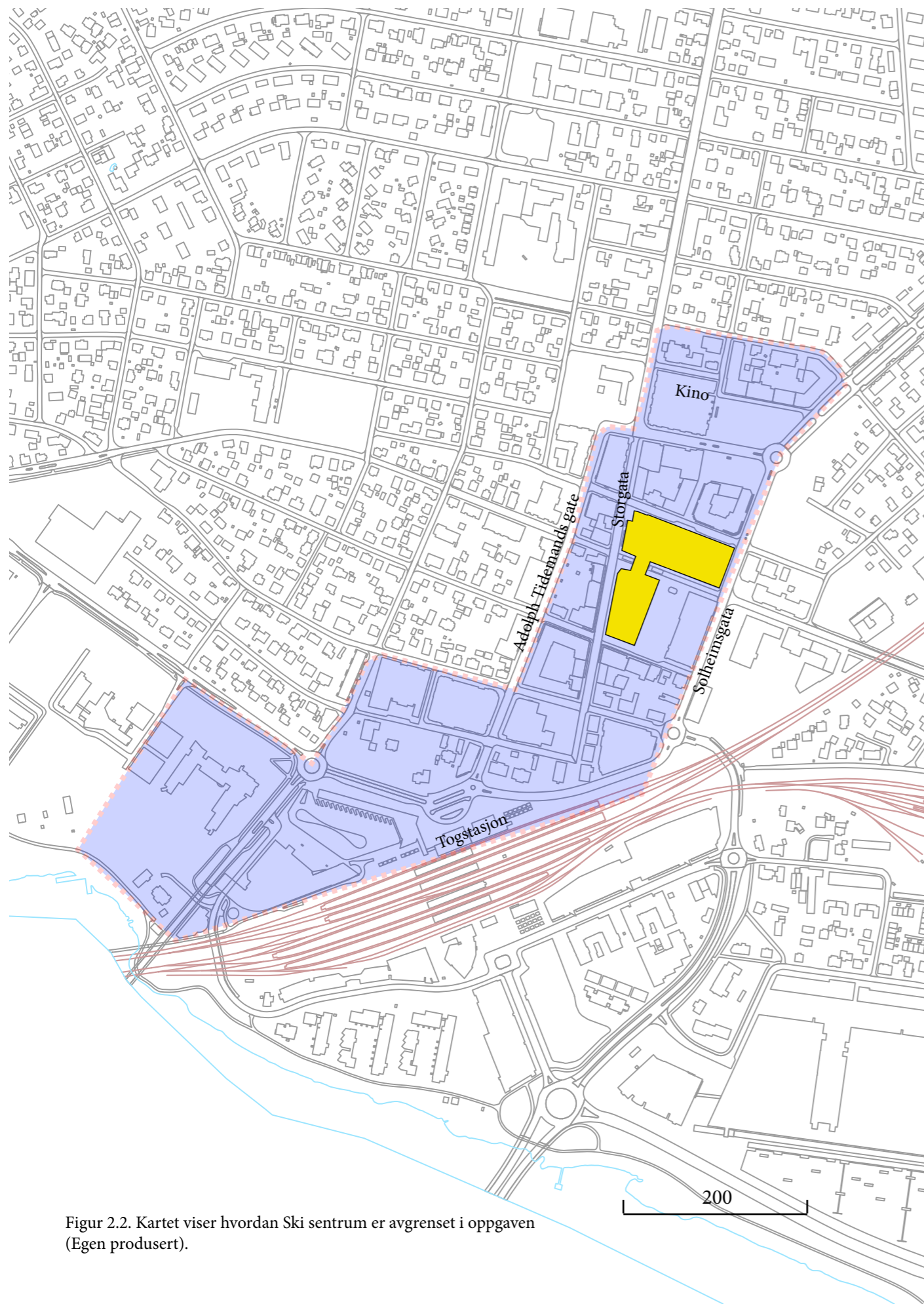
I Lillestrøm by er området avgrenset slik at kjøpesenteret, så mye som mulig av handel og andre viktige funksjoner er innenfor området. I sør er området avgrenset til togstasjon, bussterminalen og rådhuset. Avgrensningen følger Adolph Tidemands gate i vest og Solheimsgata i øst. I nord går avgrensningen litt nord for Lillestrøm Torv og inkluderer Kino Lillestrøm, Best Western Fagerborg hotell og Røde kors-huset. Innenfor denne rammen finnes det Lillestrøm Torv, mye handel, hotell, kino, bank, Akershus Kunstsenter og mange andre sentrumsfunksjoner.

Ski

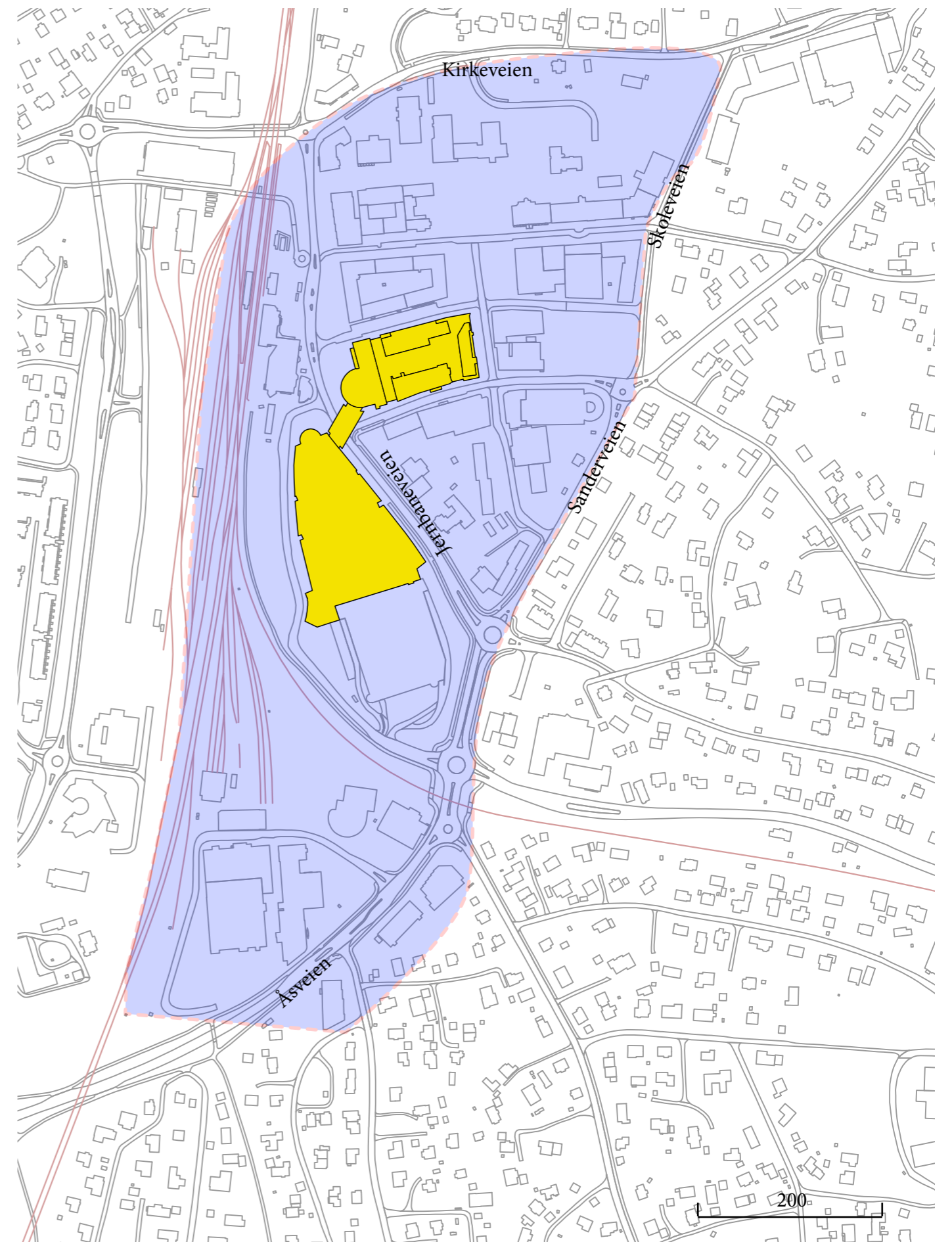
Når det gjelder avgrensningen av Ski sentrum er området avgrenset fra Kirkeveien i nord til Åsveien og jernbanen, like sør for XXL og Expert butikken. I nord avgrenses området til Kirkeveien og inkluderer Ski rådhuset. I vest følges avgrensningen jernbanen helt ned til XXL og Expert butikken. I øst følger avgrensningen Skoleveien, Sanderveien og Åsveien hele veien ned hvor jernbanen krysser Åsveien sør i sentrum. Innenfor denne avgrensningen finnes det Ski Storsenter, hotell, kino, rådhus, postkontor, en del boliger, handel og mye mer.



Figur 2.1. Kartet viser hvordan Asker sentrum er avgrenset i oppgaven (Egen produsert).



Figur 2.2. Kartet viser hvordan Ski sentrum er avgrenset i oppgaven (Egen produsert).



Figur 2.3. Kartet viser hvordan Ski sentrum er avgrenset i oppgaven (Egen produsert).

TEORI

Teoridelen i oppgaven tar for seg ulike teoretikere med ulike teorier som kaster lys over begrepet kjøpesenter og byliv. Første del av teoridelen handler om hva et kjøpesenter er og inneholder en beskrivelse av kjøpesenterutvikling i Norge gjennom de siste tiårene. Den andre delen handler om byliv og det å skape en levende og trygg by. Viktige og kjente teoretikere som har jobbet med by og byliv blir presentert. Teoridelen avsluttes med formulering av fem forskningsspørsmål som blir brukt som analyseverktøy i oppgaven.

Kjøpesenter

Fylkesplaner og rikspolitiske bestemmelser om norske kjøpesenter definerer kjøpesenter som følgende: “Med kjøpesenter forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang” (Lovdata 2008). International Council of Shopping Centres definerer kjøpesenter slik: “A shopping center is a group of retail and other commercial establishments that is planned, developed, owned and managed as a single property” (ICSC 2015). Kjøpesenter er med andre ord en samling av forskjellige butikker i en bygning under et navn, som for eksempel kjøpesenteret i Asker, hvor mange butikker er samlet under en enhet og har fått navnet Trekanten.

Et kjøpesenter er en samling av ulike butikker og tjenester i en enhet med et navn. Kjøpesenter har alt en kan trenge, butikker, restauranter, offentlige tjenester, helsetjenester, lekeplass for barn, kino og andre viktige funksjoner som gjør folk kjøpesenteravhengig. Kjøpesenteret har høyere sikkerhet ved at det er alltid en eller flere vektere som går og passer på folk og butikker. Videre er folk skjermet fra biltrafikk, støy, forurensing og kriminalitet. Kjøpesenter er ofte privateid og setter begrensninger på bruken av det. Mange kjøpesentre gir for eksempel ikke adgang for kriminelle og narkomaner. For å gjøre kjøpesenter trygg og for at kundene skal føle seg trygge, blir kriminelle og narkomaner kastet ut av kjøpesenter. Siden alt i kjøpesenteret er under tak, slipper folk å være bekymret for dårlig vær, regn og vind og kan føle seg komfortable. Kjøpesenter har til forskjell fra sentrum faste åpningstider og er som oftest stengt om kvelden og natten. Kjøpesenteret drives av private aktører som er profesjonelle utleiere og gjør det lettere for nye virksomheter å etablere seg i kjøpesenter fremfor butikkene i sentrum (Tennøy et al. 2014).

Det å bygge et kjøpesenter i småbyer kan føre til store konsekvenser dersom man ikke er nøye på form og plasseringen av det. Ved etablering av kjøpesenter i sentrum er det viktig at plasseringen og utformingen skjer på en best mulig måte i relasjon med eksisterende infrastruktur. Mange norske småbyer har opplevd at deres kjøpesenter i sentrum er blitt dominerende og fører til et dødt sentrum. Byer og tettsteder sliter med å skape et levende sentrum når de har kjøpesenter i sentrum. Som et virkemiddel for å skape levende byer og begrense etableringen av nye kjøpesenter utenfor sentrum har staten utarbeidet rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre. **Formålet** med denne bestemmelsen er å “legge til rette for en sterkere regional samordning av politikken for etablering og utvidelse av større kjøpesentre. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene” (Lovdata 2008). Målet er altså å styrke og fortette eksisterende tettstedene og unngå byspredning. Det vil med andre si at en må ikke bygge såkalte eksterne kjøpesentre som fører til bilavhengighet og økt klimagassutslipp. Men heller etablere kjøpesenter i sentrum og satse mer på tilgjengelighet med buss, tog, og gang- og sykkelveier.

Den østerisk-amerikanske arkitekten Victor Grün var selv inspirert av greske agoraen (torg hvor handel og politiske diskusjoner fant sted) og stoaen (et fellesrom, et slags dagligstue og et slags kjøpesenter) da han jobbet med etablering av de første kjøpesentrene i USA (Holsen 2006). Grün som blir regnet som kjøpesenterets far ville bygge kjøpesenter (shopping centers) for folk som bodde utenfor bysentrum. Med kjøpesenteret ville Grün bringe bykvaliteter, offentlige

rom og bylivet til forstedene og nye områder utenfor sentrum. Kjøpesenteret skulle ha både butikker, offentlig tjenester, oppholdsrom, kinoer og det skulle være et sted hvor folk kunne ha det sosialt (Butenschøn 2009 S. 118). Det skulle gi folk mulighet til å delta i det offentlige fellesskapet som mange ikke hadde mulighet til å ta del i. Ettersom at mange barnefamilier flyttet ut av byen og til forstedene, savnet de etter hvert den byen de en gang kjente og det bylivet som var der. Med kjøpesenteret ville Grün skape det bylivet folk savnet og gi dem en bymessig opplevelse i et kjøpesenter (ibid. 2009. s.118). Kjøpesenteret hadde kopiert bykjernens karaktertrekk og skulle inneholde det meste som var i byen. Butikker, restauranter, kafeer, små fontener, grønne rom, handelsvogner, helsetjenester, offentlige tjenester og andre viktige tjenester skulle man finne i et kjøpesenter, men bare i en veldig fortettet versjon (ibid 2009. s.118).

Grün utviklet det første amerikanske kjøpesenter i 1954 i Detroit og det første virkelige innelukkede kjøpesenteret i verden kom to år senere, i 1956 i Southdale Mall i Minnesota (ibid. 2009 S. 116). De første og store kjøpesentrene hadde veldig mange parkeringsplasser og var som regel lokalisert utenfor sentrum. Det var viktig at kjøpesentrene dekket behovene til folk samtidig som det skulle være den beste møteplassen hvor folk kunne ha det sosialt. Kjøpesentrene skulle være den “nye byen” for folk som bodde utenfor byen. Kjøpesentrene var lukket og holdt all støy og forurensing utenfor og hadde et godt innemiljø. De som besøkte kjøpesenter skulle ikke være redd for regn, temperatur og dårlig vær og andre faktorer som kunne være helseskadelige som for eksempel biltrafikk og kriminalitet (ibid. 2009 S. 120). For å unngå konkurranse med butikkene i sentrum, mente Grün at det er viktig at kjøpesenteret har en slik utleiepolitikk som gjør det vanskelig for dem å konkurrere med butikkene i sentrum. Kjøpesenteret må være tilgjengelig og må ha gode og attraktive oppholdsrom (Hemmersam 2008 s.38).

Selv om Grün var imot byspredning og for økt satsing på kollektivtrafikk har kjøpesenter modellen hans ført til negative konsekvenser i USA. Han var imot byspredning og mente at eiendomsspekulasjonen knyttet til detaljhandelsutvikling bør kontrolleres. Senere i karrieren sin innrømte han selv at kjøpesenter modellen hans hadde veldig mye negativ innflytelse på byutvikling og førte til store konsekvenser, som byspredning og mer bilisme (ibid. s.34). Verdistingning på naboeiendommene rundt Southdale Center førte til “kommersiell spredning” og gjorde det vanskelig å integrere med omgivelsene rundt. Store parkeringsarealer utenfor kjøpesenteret og det betydelige veisystemet førte også til hindring av en integrasjon med resten av bystrukturen (ibid. s. 34). Byaktivisten Jane Jacobs var en av kritikerne til Grün og kritiserte hans modell. Hun mente at Grün sitt kjøpesenter førte til byspredning og mer bilavhengighet (ibid. s. 35). En annen som kritiserte Grün og hans modell var amerikanske arkitekten Frank Lloyd Wright. Han kritiserte Southdale kjøpesenteret og Grüns forsøk på å urbanisere forstaden. Han mente at sentrum bør være i sentrum og må ikke flyttes til et annet sted (ibid. s. 36).

Grüens ønsket om å bringe byliv til forstedene ble ikke slik som han hadde sett for seg. Lokalisering av gigantiske kjøpesentre utenfor sentrum førte til økt byspredning og bilavhengighet. Store parkeringsarealer rundt kjøpesentrene inviterte folk til å kjøre bil, istedenfor å bruke kollektivtransport. Utforming og design av kjøpesenteret var ikke tilfredsstillende, de så ut som store klosser med passive fasader og store asfalterte arealer utenfor. Det har skjedd mye forandring siden utviklingen av de første kjøpesentrene i USA. Mange land, inkludert Norge har hatt den samme problematikken som man opplevde i USA hvor kjøpesenteret førte til mer bilisme, byspredning og økt klimagassutslipp. På bakgrunn av denne problematikken har Norge utarbeidet nasjonale mål og forventinger knyttet til utvikling og etablering av kjøpesenter. Mer om dette kommer litt senere.

Til nå har vi sett hva et kjøpesenter er, kjennetegn ved et kjøpesenter og hvordan Victor Grünen så for seg å bringe byliv til forstedene ved hjelp av kjøpesenter, noe som han mislykkes med. Neste avsnittet vil handle om kjøpesenterutviklingen i Norge og om hvordan utviklingen har foregått i de siste 40-50 årene.

Kjøpesenterutvikling i Norge

Ved utbygging av drabantbyene i Oslo, Bergen og Trondheim på 1950-60 tallet fikk disse drabantbyene plass til å ha sine egne butikksentre. Mens det offentlige stod for planlegging og utvikling av lokale sentrumsområder tok det private utbyggere ansvaret for utbyggingen av butikksentre (Holsen 2006). Det offentlige, politikere og planleggere bestemte hvor kjøpesentrene skulle lokaliseres, de ville helst ha de ved bussholdeplasser eller langs veien slik at folk som reiste til eller fra jobben og byen kunne handle på vei hjem. I tillegg til å være et sted for handel og shopping, skulle det også være en god møteplass og inneholde andre viktige funksjoner enn bare butikker (ibid. 2006). De første norske kjøpesentrene ble bygget på 1950- og 60-tallet og skulle betjene drabantbyene (Butenschøn 2009 S. 110). Det første virkelige kjøpesenteret, Lambertseter forretningsentrum ble bygd i 1957 og åpnet i 1958 (Holsen 2006). Dette senteret var ment å skulle dekke mesteparten av datidens behov. Kjøpesentre som ble bygd i årene etter åpningen av Lambertseter forretningsentrum var en del av drabantbyene og skulle dekke folkets behov (Butenschøn 2009 S. 111).

Kjøpesenterutvikling i Norge var størst på 80-tallet og det ble bygd mellom 30 til 35 nye sentre hvert år. Som Terje Holsen, førsteamanuensis ved NMBU, sier: "Det er nok riktig å si at de aller fleste av disse sentrene ble etablert på tvers av, og ikke på grunn av, offentlige arealplaner etter plan- og bygningsloven" (Holsen 2006). 1980 tallet var preget av etablering av store kjøpesentre utenfor sentrum, såkalte eksterne kjøpesentre som ble lokalisert langs hovedveier, slik som Vinterbro i Ås. Disse kjøpesentrene var lokalisert utenfor sentrum med store parkeringsplasser og var lett tilgjengelig med bil. De ble sett på som en trussel mot handelen i de eksisterende bysentrene hvor handelen gikk ned og flere og flere butikker sto tomme. Som et motsvar på de eksterne kjøpesentrene fra 1980-tallet ble det på 1990-tallet bygget såkalte by- /sentrumssentre i sentrum (Holsen 2006. s. 53). Disse kjøpesentrene begynte å konkurrere mot de eksterne sentrene og på grunn av deres beliggenhet og tilgjengelighet ble disse veldig populære blant folk. Selv om byene fikk kjøpesenter i sentrum, var 1990-tallet i størst grad preget av påbygging og renovering av eksisterende kjøpesentre (Holsen 2006 s. 53). Fra 1999 til 2004 var det kjøpesenterstopp noe som førte til få eller ingen utbygging av nye kjøpesenter. Mer om kjøpesenterstopp kommer i neste avsnittet. Gjennom de siste 25-30 årene har det blitt bygget mange kjøpesentre i Norge. Tallet på kjøpsentre økte fra 220 i 1985 til 572 sentre i august 2014, hvor 382 av dem har salgsflate større enn 2500 km² (Stugu 2015. s. 7). Kjøpesentrene hadde i 2013 en omsetning på hele 116 milliarder kroner i Norge (Stugu 2015. s.7). Dette viser at kjøpesenteret er veldig populært fordi det gir arbeidsplasser og fører til økt økonomi og utvikling i byene, men ulempen er at de ofte utkonkurrerer det tradisjonelle bylivet og butikkene i sentrum og fører til nedgang i sentrumshandel. For å begrense etableringen av eksterne kjøpesentre og fokusere på by- og tettstedsutvikling ble det utarbeidet rikspolitiske bestemmelser om å stoppe utbyggingen av nye kjøpesentre.

Kjøpesenterstopp - Et tilbud til byene

Den første kjøpesenterstoppen som kom i 1999 og var en rikspolitisk bestemmelse om å stoppe utbygging av nye kjøpesentre utenfor bysentrum og varte i 5 år, frem til 2004 (Holsen 2006 S. 53). Formålet med etableringsstoppen var å unngå en byspredning som ville føre til større bilavhengighet og unngå tap av liv i sentrum og styrke eksisterende tettstedene. Dette var et virkemiddel som ble brukt for å styrke eksisterende sentrum og få folk til å investere her (Regjeringen 1999). Kjøpesenterstoppen var et tilbud til byene om å utvikle seg mer og bli konkurransedyktige. For å måtte ha noe som helst innvirkning i byene var denne etableringsstoppen nødt til å komme litt tidligere enn 1999. Mange eksperter og forskere sier at denne kjøpesenterstoppen kom for sent og ikke hadde så stor innvirkning i byene (Butenschøn 2009 S. 113).

Den nye kjøpesenterstoppen kom i 2008 og er en del av det gjeldende forskriftet, "Forskrift om rikspolitiske bestemmelser om kjøpesentre" (Lovdata 2008). Denne bestemmelsen har gjort det vanskelig å etablere kjøpesentre hvor som helst, men bare i områder som omfattes av fylkesplaner. I § 3 i den nye bestemmelsen står det at kjøpesenter som ikke er i tråd med godkjente fylkesplaner kan ikke godkjennes og etableres (Lovdata 2008). De kan kun etableres dersom de følger retningslinjene som står i fylkesplaner eller fylkesdelplaner og er i tråd med dem. Og kjøpesenter som er større enn 3000 m² krever nå godkjenning i fylkesplaner (Lovdata 2008). Målet med denne bestemmelsen som den fra 1999 er å styrke eksisterende bysentrum slik at folk slipper å kjøre bil til eksterne kjøpesentre og handelssteder utenfor sentrum. Vinterbro og Mosseporten langs E6 og Liertoppen langs E18 er eksempler på eksterne kjøpesentre som ligger langs hovedveier og som tiltrekker seg bilavhengige kunder. Disse er plassert utenfor sentrum og er dårlig dekket av kollektivtransporten. I tillegg til disse forskriftene som er et ønske om å styrke bysentrum og unngå etablering av kjøpesenter utenfor sentrum, finnes det nasjonale mål og forventninger om lokalisering av handel og kjøpesenter.

Nasjonale mål og forventninger

Regional plan for handel, service og senterstruktur skal gi retningslinjer for lokalisering av handel og kjøpesenter. Arbeidet med den nye regionale planen for handel, service og senterstruktur er i gang og den skal erstatte fylkesdelplanen for handel, service og senterstruktur fra 2001 og "skal være et styringsgrunnlag for stat, fylke, kommuner og næringsliv" (Fylkesdelplan 2001). Fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur fra 2001 ble til på bakgrunn av rikspolitiske bestemmelser om kjøpesenterstopp. Fylkesdelplanen har som mål at "det skal utvikles en bærekraftig senterstruktur i fylket" (Fylkesdelplan 2001). Og ved utvikling av en bærekraftig senterstruktur i fylket skal det sikres:

1. «At publikum har et godt handels- og tjenestetilbud innen rimelig avstand gjennom en geografisk fordeling av tilbudene
2. At sentrene utvikles til attraktive møteplasser gjennom at kultur- og fritidstilbud som bibliotek, kino, restauranter m.m. lokaliseres dit.
3. At sentrene er robuste og attraktive
4. At sentrene er tilgjengelige for alle brukergrupper
5. At biltrafikken begrenses til å omfatte og at lengde og omfang av reiser minimaliseres». (Fylkesdelplan 2001 s.18)

Hvordan kommunene lokaliserer handel og tjenester i byene sine varierer stort fra by til by.

Fylkesdelplanen for handelsvirksomhet, service og senterstruktur har retningslinjer for lokalisering av handel og privat tjenesteyting som sier at hver region må ha et handelstilbud som reduserer folkets reisebehov for å handle (ibid. 2001 s.31). Regionsentrene må tilby tjeneste, handel og at personlig tjenesteyting bør plasseres i regionsentrene. Regionsenteret må være tilgjengelig med kollektivtransport for hele regionen (ibid. 2001 s.31). Kommunesentrene bør være kommunenes tyngdepunkt når det gjelder handel. Tjenester og handel for hele kommunen og kommunens innbyggere bør lokaliseres i kommunesenteret og må være lett tilgjengelig med kollektivtransport for hele kommunens innbyggere (ibid. 2001 s.31). Når det gjelder lokalsentre skal disse ha et handelstilbud som dekker behovene til innbyggerne i sentrale områder og nærområdet til sentrum. Nærområdet er definert som områder som ligger 3 km fra sentrum (ibid. 2001 s.31).

Når det gjelder lokalisering av kjøpesentrene skal de i utgangspunktet lokaliseres til eksisterende sentrumsområder. Plasskrevende handel og varegrupper som for eksempel salg av biler, landbruksmaskiner og andre byggevarer har mulighet til å etablere seg i nærområder dersom det er god tilgjengelighet og har en god trafikksikkerhet (ibid. 2001). Kjøpesentre med et areal større enn 3 000 m² krever godkjennelse i fylkesplaner (ibid. 2001). Lokalisering av et slikt kjøpesenter må først og fremst skje i kommunesenter eller i senter hvor det er forventet å få nok folk for et slikt kjøpesenter. Dersom det ikke er nok befolkningsgrunnlag må en slik etablering av kjøpesenter unngås.

Kjøpesenter versus sentrum

Som skrevet tidligere er kjøpesenter en samling av ulike butikker og tjenester i en enhet med et navn. Kjøpesenter har alt en kan trenge, butikker, restauranter, offentlige tjenester, helsetjenester, lekeplass for barn, kino og andre viktige funksjoner som gjør folk kjøpesenteravhengig. Kjøpesenter er trygt og sikkert og folk er skjermet fra biltrafikk, støy og kriminalitet. Siden alt er under tak kan folk føle seg komfortable. Kjøpesenter har til forskjell fra sentrum faste åpningstider og er som oftest stengt etter klokke 20/21. Kjøpesenter drives av private aktører som er profesjonelle utleiende og som gjør det lettere for leietakerne å velge kjøpesenter fremfor butikkene i sentrum (Tennøy et al. 2014). Når det gjelder sentrum er det åpent 24/7 og folk kan gå og vandre i gatene når de vil. Det er ingen begrensning på når en kan bruke sentrum. Butikkene i sentrum er som regel vendt mot gaten og er lett tilgjengelig for folk som går. I motsetning til kjøpesenter er det mange gårdeiere som leier ut lokaler i sentrum (ibid. 2014. s.9). Ulempen med dette er at de samarbeider lite med hverandre. Mens kjøpesenter er en stor boks med mange butikker inni seg, er sentrum et åpent område med frisk luft og himmel over hodet. Til forskjell fra kjøpesenter som oftest er privateid, kontrollert og ikke alle som har tilgang til, er sentrum eid av kommunen og har mange offentlige rom, gågater, parkeringsplasser, gode møteplasser, rekreasjoner og grønne områder som er åpen for alle.

Vi har til nå sett på hva et kjøpesenter er, dets karakteristikk, vi har gjort rede for Victor Grüens ide om å skape en levende by og god møteplass ved hjelp av kjøpesenter. Vi har sett hvordan kjøpesenterutvikling har vært i Norge og hvordan staten vil at kjøpesentrene skal utvikles. I det videre vil oppgaven ta for seg begrepet bylivet, redegjøre for hva det er og redegjøre for noen relevante teoretikere som hver har ulike syn på hvordan en kan skape et levende rom i en by.

Byliv

I sin artikkel "Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design" fra 1998 skriver den australske planleggeren og urbanisten John Montgomery om hvordan en kan skape en god, urban og livlig by. For å produsere et godt og levende sted er det nødvendig at stedet har *aktivitet, bilde og form* (Montgomery 1998). Ifølge Montgomery består begrepet aktivitet av to beslektede begreper; vitalitet og mangfold (ibid. s.97). Vitalitet er noe som skiller vellykkede urbane områder fra ikke vellykkede. Med vitalitet og byliv menes antall mennesker i byens gate på ulike tidspunkter av dagen og natten, ulike kulturelle arrangementer og festivaler i løpet av et år, tilstedeværelsen av en aktiv folkeliv og hvor mye et sted føles levende (ibid. s.97). Jo mer folk, arrangementer og festivaler det er i gatene og rommene i byen, jo livlig og levende blir rommet. Montgomery sier at vitalitet og byliv må ikke tas for gitt, fordi en levende by kan bli kjedelig og død dersom man ikke gjør noe med den. For å unngå tap av byliv mener han at det er mulig å generere for mer vitalitet. Han foreslår å ha festivaler, arrangementer og aktiviteter både i gater, offentlige rom og inne i bygningene på ulike tidspunkter (ibid. s.98). Dette er noe som kan kun oppnås på kortsikt. For å oppnå mer liv i rommene i byen på lang sikt, er det nødvendig med et kompleks mangfold av primær landbruk og økonomisk aktiviteter. Butikker, barer, kino, uteservering og ulike tjenester er noe som kan skape mer byliv.

For å produsere et godt og levende sted er det viktig at stedet har en identitet og et bilde. Identitet og bilde er to forskjellige ting som er med på å gjøre byen attraktiv for folk. Mens identitet er noe som er objektiv, for eksempel hvordan et sted ser ut, er bildet en kombinasjon av identitet med hvordan en selv opplever stedet (ibid s.100). Et bilde av et sted kan bestå av et sett av følelser, tanker og inntrykk av det spesifikke stedet. Vi skaffer oss et bilde av et sted når vi har vært, sett, og opplevd det. Hvert sted er ulikt og har ulike bilder, identitet og mening og gir folk ulike bilder og meninger. Og disse bildene blir dannet ut i fra de aktivitetene som finnes i byen eller på stedet (ibid. s. 100).

For å forklare sitt tredje punkt, form, tar Montgomery frem Kevin Lynch sin fem grunnleggende dimensjoner; "vitality, sense, fit, access and control" (Lynch 1984 s.118). "Vitality": for Lynch er en vital by en som oppfyller kravene til innbyggerne innenfor et trygd bygd miljø. En by med mange muligheter for aktivitet. Med begrepet "sense" mener han: "*By the sense of a settlement, I mean the clarity with which it can be perceived and identified, and the ease with which its elements can be linked with other events and places in a coherent mental representation of time and space and that representation can be connected with nonspatial concepts and values*" (ibid. s. 131). En fornuftig by må være organisert slik at innbyggerne kan oppfatte og forstå byens form og funksjoner, byen må være lesbar. Med "fit" vises det til stedets mønster og hvor godt dets romlige og tidsmessige mønster passer sammen med oppførselen til innbyggerne. Det er altså en kamp mellom form og handling. Steder blir endret for å passe inn i måten folk oppfører seg, og atferd er endret for å passe i et gitt sted (ibid. s. 151). Med "access" eller tilgang menes muligheten til å nå andre personer, aktiviteter, tjenester og steder (ibid. s. 118). En tilgjengelig by vil derfor gi alle mulighet til å nå aktiviteter, tjenester og alt det andre som de måtte trenge. Med "control" menes at de som jobber og bor i et område bør ha noe kontroll over aktivitetene som finnes der (ibid. s. 205-207). En by med god kontroll skal gi borgerne sine rett til å si noe i forvaltningen av områdene der de bor og jobber.

Jane Jacobs

Byaktivisten og modernisme kritikeren Jane Jacobs book *The Dead and Life of Great American Cities* som ble først utgitt i 1961, var et angrep på datidens byplanlegging og gjenoppbygging (Jacobs 2011 (1961) s.5). Boken gir en beskrivelse på hvordan byene fungerte i virkeligheten og om hvordan skape trygge byer og mer byliv. Hun kritiserte planleggingen i 1950 og 1960 tallet for å ha blitt abstrakt og helt menneskefjern. Hun roste Greenwich Village med lave hus og gode uterom, men kritiserte de folketomme og umenneskelige arealene i byene og mente at det som tidligere hadde vært "great cities" kan nå bli "dead cities" dersom modernismen og dens planleggingsidealer og trafikk fikk lov å dominere byutvikling (Gehl & Svarre 2013 s. 61). Hun kritiserte soneinndelingen, hvor ulike funksjoner var fordelt på ulike områder, folk bodde et sted, jobbet et annet og handle på et tredje sted.

I den første delen av boken skriver Jacobs mye om byens gater og fortauer og livet i gatene. Hun sier at gatene har mye å si for bylivet. Hun skriver: "*streets in cities serve many purposes besides carrying vehicles, and city sidewalks serve many purposes besides carrying pedestrians*" (Jacobs 2011 (1961) s. 37). Byens gater og fortauer skaper liv ved at folk går, samles, møtes og kan ha det sosialt her. Gågater og fortauer er byenes mest vitale offentlig rom og det er veldig viktig med gode og sammenhengende gågater i byen (ibid. s 37). Fortauet var det stedet i byen hvor folk følte nærhet til hverandre og hvor folk følte seg mest trygg. Jacobs mente at det var selve innbyggerne som skapte den trygge byen, og ikke politiet. Jo mer folk det var på fortuet jo tryggere var byen og dens innbyggere. Å sikre en trygg by var oppgaven til byens gater og fortauer, skriver Jacobs (Jacobs 2011 (1961) s 38). Jacobs ser på byens gater som et viktig offentlig rom og for å skape et godt og levende offentlig rom bør området ha tre viktige kvaliteter. For det første må det være en tydelig grense mellom offentlige og private rom. Disse rommene må være adskilte fra hverandre (ibid. s.44). For det andre må det være "*eyes upon the street, eyes belonging to those we might call the natural proprietors of the street*" (ibid. 45). Med dette mener hun at vinduene og inngangene til butikker, barer og restauranter og boliger må være rettet mot gatene. Eierne av butikkene og beboerne blir dermed vektere som holder øye mot gaten og gjør gatene trygge (ibid. 45). For det tredje må gatene ha kontinuerlige brukere (ibid. 45).

Byene eller bydelene som var gode og livlige, var byer med flere ulike funksjoner. De hadde boliger, handel og næring i samme område og ikke fordelt på ulike områder, slik at ulike funksjoner var lokalisert på ulike steder (Horrigo 2012). Jacobs kritiserte soneinndeling og mente at denne inndelingen førte til at det var folk og liv i byen på dagtid, men var tom for folk på kvelden (ibid 2012). En by med forskjellige funksjoner ville skape mer liv og være levende hele døgnet og ikke bare på dagtid. I slike byer vil folk på dagtid gå til butikker, skole og jobb og på kvelden ville de ut på kino, restaurant og barer. En suksessfull by er den byen som legger til rette for trygge gater og veier som gjør det mulig for innbyggerne å gå til fots til jobb og butikk (ibid. 2012).

Etter studier av både vellykkede og mislykkede byer og bydeler utarbeidet Jacobs fire betingelser som ville skape en trygg, mangfoldig og levende by. De fire nødvendige betingelsene var (Jacobs 2011 (1961) s. 196):

1. Byen og bydelene må ha mer enn en primærfunksjon og helst mer enn to. Disse må sikre menneskets tilstedeværelse på ulike tidspunkter i døgnet og som er der på grunn av ulike formål og som bruker de samme fasilitetene i felleskap (ibid. s. 196). Butikker, kontorer, helsetjenester, offentlige tjenester, postkontor, bank, lekeplasser, spisesteder, barer og boliger er eksempler på slike funksjoner lokalisert på et og samme sted.

2. Kvartalene må være korte. Det må være korte avstander mellom bygninger og det må være gode muligheter for å krysse gater (ibid. s. 196). Gode og sammenhengende gater er viktig for byens trygghet. Gatene gjør det mulig for mennesker å komme seg frem fra et punkt til et annet uten å måtte ta omveier og er viktig for å krysse over gater uten å være redde for trafikken.
3. Bydelene må ha både gamle og nyere bygninger med ulik standard. Jacobs fokuserte mest på gamle bygninger som vil være til hjelp for de som ikke har god nok økonomi (ibid. s. 196-197). Med gamle bygninger i byen vil husleiene variere noe som sikrer at nye virksomheter og mennesker med dårlig økonomi kan etablere seg i samme bydel som de som er rike og er i nyere bygninger.
4. Bydelene må være fortettet. En stor konsentrasjon av mennesker er helt nødvendig for å skape en trygg og livlig by (ibid. s. 197).

Edward Glaeser – Kritikken av Jane Jacobs

En som har kritisert Jane Jacobs i de siste årene er den amerikanske økonomiprofessoren ved Harvard University, Edward Glaeser. Glaeser kritiserte Jacobs frykt om at høye tettheter og høye skyskraper ville føre til for lite mangfold og død by. Glaeser var enig at kortere nabolag har store fordeler. Han har faktisk testet Jacobs hypotese at byens gater er tryggere når bygningene er kortere og funnet en del bevis som støtter hennes syn (Glaeser & Sacerdote 2000; Glaeser 2010). Men han viser også til Manhattans kriminalitetsnivå som har falt ned de siste årene. Han sier at med tilstrekkelig politi kan trygge gater også være forenelig med høye bygninger, skyskraper (Glaeser 2010).

Glaeser mente at ved å begrense nybygging og samtidig holde bygningene lave ville man ikke oppnå kravet om bolig etterspørsel. Det ville føre til få boliger og for høye priser som er bare overkommelig for folk med god økonomi (Glaeser 2010). Han mener at begrenset tilførsel førte til høye priser og en by med plass bare for de rike. I et intervju med Simon Jenkins i *The Guardian* sier han at disse gamle byhusene i Greenwich Village starter nå på 8 millioner dollar, noe som viser at det er reelle farer hvis man ikke har nok boliger og høy tetthet. "Jane Jacobs was right that Greenwich Village was a magical space – but now those townhouses in the Village start at \$ 8m" (Glaeser 2015). Med dette mener han at folk med dårlig økonomi kan ikke ha råd til å kjøpe seg hus i Greenwich Village den dag i dag. Han sier at hvis du elsker en by, så bør du ønske at flere skal kunne nyte dem, en må omfavne mer tetthet og må ikke protestere imot det (Glaeser 2010).

Henri Lefebvre – Retten til byen

Konseptet retten til byen er beskrevet i boken *Le droit a la ville* av Henri Lefebvre, en fransk sosiolog og filosof. Boken kom ut i 1968 og handler om retten til alle byfolk, uavhengig av deres statsborgerskap, etnisitet, evne og kjønn til å delta i utforming og produksjon av byen (Lamarca 2009). Boken handler om retten til ekskluderte og marginaliserte grupper til å være med og produsere byen etter deres behov. Lefebvre var opptatt av at alle fikk være med til å produsere byen. Barn, eldre, syke, folk med nedsatt funksjonsevne, narkomaner og uteliggere bør få lov til å delta

i utformingen av deres by og omgivelser. I følge Lefebvre er objektene og omgivelsene ikke gitte, men de produseres og gis mening av mennesker og deres handling (Lefebvre 1991 s.74). Han hevdet at folk gjennom sin bruk av omgivelsene også produserer omgivelsene.

Fordi retten til byen dreier seg om produksjon av byrom, er det de som bor i byen som kan påberope seg retten til byen. Retten til byen er utformet for å fremme interessene av hele samfunnet og først og fremst av de som bor i byen (Purcell 2002 s.102). Retten til byen innebærer to hovedrettigheter for byinnbyggere: Retten til å delta og retten til å anvende. Retten til å delta innebærer at (citadins) byinnbyggere bør spille en sentral rolle i enhver avgjørelse som bidrar til produksjon av byrommet (ibid. s. 102). Lefebvre sier ikke klart at beslutninger som produserer byrommet bør gjøres utelukkende av innbyggere, men det er klart at rollen innbyggerne spiller må være sentralt og direkte (ibid. s. 102). Retten til å anvende innebærer retten til innbyggere til fysisk tilgang til byrommet, okkupere og bruke byrommene (ibid. s. 103). Det er en rett til å produsere byrommet slik at det oppfyller deres behov. Fordi den gir innbyggerne rett til full bruk av byrom i løpet av hverdagen, må rommet være produsert på en måte som gjør full og fullstendig bruk mulig (ibid. s. 103).

Retten til å delta insisterer på at innbyggerne deltar sentralt og direkte i beslutningsprosessen. I stedet for dagens regime der kapital og statlige eliter kontrollerer beslutninger som produserer byrom, ser Lefebvre for seg innbyggere som et flertall og hegemonisk stemme (Purcell 2002 s. 103). Retten til å anvende legger til rette for mer kontroll over byrommet, viser motstand mot dagens hegemoni av eiendomsrett og prioriterer bruksrettighetene til innbyggerne fremfor bytteverdien til kapitalistiske bedrifter (ibid. s. 103).

Det å gi alle rett i praksis er umulig i dag. Ingen private utbygger eller aktører vil at kriminelle og narkomaner får delta i beslutningsprosessen eller i utforming av offentlige rom. Dette er rett og slett fordi disse er uønskede folk. De blir ofte ekskludert av private utbyggere, men sjelden av kommuner. Mange vanlige folk vil ikke være i lag med uønskede personer og forhandle om en ting. Disse vil føle seg støttet av dem og kan medføre til enten ekskludering av uønskede personer, eller at de selv ikke deltar på slike møter og diskusjoner. I teorien er det lett å si at syke personer, narkomaner og kriminelle bør få delta i produksjon av rommet, men dersom tilstanden deres ikke er bra, eller er i en slik tilstand at det vil gå utover andre, vil disse bli ekskludert og får ikke delta i utforming av sitt offentlige rom. Både kriminelle og narkomanene har like stor rett til å delta i samfunnsprosesser som alle andre, men i praksis er de sjelden med i prosessene.

Grunnen til at Lefebvres teori om retten til byen er relevant for min problemstilling er fordi den tar opp et problem som mange kommuners og byers innbyggere opplever, nemlig det å ikke kunne delta. Et kjøpesenter alene kan ikke skape liv i sentrum. Det kan kun skape liv inne på kjøpesenteret, men sjelden ute. For å skape et levende sentrum, må kommunen og utbyggeren av kjøpesenter legge til rette for deltakelse, medvirkning og høringer slik at folk kan komme med sine ønsker og meninger om etablering av et kjøpesenter i sentrum. Siden det er mange grunneiere, naboer og brukere av sentrum som blir påvirket av etableringen av kjøpesenter må de derfor ha rett til å kunne bestemme hvordan de ønsker at sentrum skal være. De må ha rett til offentlige rom, gode og attraktive områder, trygge og sammenhengende gater m.m.

William H. Whyte og Jan Gehl

William H. Whyte var en amerikansk urbanist og journalist som var mest kjent for sine studier av offentlige rom i USA. Hans bok, *The Social Life of Small Urban Spaces* fra 1980, som handler om studiet av sosiale liv i små byrom viser hvordan folk bruker ulike rom i byen (Spaces 2014). Whyte studerte byrommene i over 16 år og brukte observasjon som metode og kom frem til en ny måte å designe offentlige rom på.

Whyte kjempet for en ny måte å designe offentlig rom på, en som var bottom-up, og ikke ovenfra-ned. Ved å bruke denne metoden, må designen av offentlige rom starte med en forståelse av måten folk bruker offentlige rom og om måten de ønsker å bruke disse. Whyte sier at folk går med føttene sine og de bruker steder og rom som er enkle å bruke, som er komfortable (ibid. 2014). De bruker ikke offentlige steder som er vanskelig å nå og som er lite attraktiv. I likhet med Lefebvre mener han at man må ta hensyn til folkets ønsker og behov når de produserer offentlige rom i byene, for det er jo disse folkene som skal bruke rommene. Det må være lett tilgjengelige og gode å gå på.

En annen en som brukte observasjon som metode for å studere bylivet og byrommene var den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl. Han har gjennom hele karrieren sin fokusert på å forbedre byliv både i Danmark, Australia og mange andre byer i verden. Han ble ferdig utdannet arkitekt i 1960 i København og har jobbet innenfor den modernistiske bygningsarkitekt-tankegangen i starten av sin karriere (Gehl & Svarre 2013 s. 70-71)..

I 1971 skrev han boken *Livet mellom husene* som handler om studiet av byene og om hvordan man kan skape gode og livlige byrom. For å skape liv mellom husene er det ikke nok med bare større arealer og større bygninger, men at det må fokuseres langs gatene og i første etasjene langs gaten, for det er der folket går og oppholder seg i. Det som skaper liv i byen er hvor mange og hva slags uteaktiviteter som finnes i området og hvor høy er kvalitetsnivået på disse områdene.

For Gehl var det viktig å fokusere på gateplanen når man skal planlegge for en ny by eller et nytt rom i byen. Det må være aktive fasader med mange dører og detaljer, gode og trygge gater, uteaktiviteter som skateboard anlegg for ungdommer, lekeplass for barn og sitteplasser for voksne folk. Som Jacobs er han også opptatt av en variasjon av eldre og nye bygninger.

Gehl jobbet aktivt for å forbedre bylivet i de byene han studerte. Hans mål var å skape livlige byrom ved å transformere bilveier til bilfrie veier for syklistene og gående. Bylivsstudiene hans fra København viser at i 1962 ble det etablert 15 800m² bilfrie byrom, 49 000 m² i 1974 og hele 66 000 m² i 1980 (Gehl & Svarre 2013 s. 163). Gjennom studiene sine utarbeidet han en del metoder og virkemidler for å studere byen, noe som i dag blir brukt over hele verden. Jan Gehl sier ingenting om hvem som kan/må bruke disse rommene, men så lenge det er folk i byrommene er det nok for han. Gehls tilnærming for å forbedre byliv og urbane form var å dokumentere systematisk, gjøre gradvise forbedringer i byrommene og så dokumentere igjen for å se forskjellen på før og nå.

Kvaliteter på uterom avgjør valg av type aktivitet

Jan Gehl var veldig opptatt av hvilke aktiviteter som fantes i uterommene i byene. Han delte uteaktivitetene i byene i tre kategorier: nødvendige aktiviteter, valgfrie aktiviteter og sosiale aktiviteter (Gehl 2011 s.7). Nødvendige aktiviteter er de aktivitetene man må gjøre og som er nødvendige. Som for eksempel å gå på jobb, skole, handle, vente på buss og tog og så videre. Altså alle aktiviteter som er viktige og nødvendige å gjøre. Valgfrie aktiviteter er aktivi

teter som er valgfrie og man kan ta det dersom man har lyst til det (ibid. 9). For eksempel å gå til parken, sitte og nytte utsikten og alle andre aktiviteter som man gjør frivillig og har lyst til å gjøre. Sosiale aktiviteter er aktiviteter som man gjør i lag med andre, som for eksempel å snakke sammen, stå sammen og andre aktiviteter som man gjør i felleskap (ibid. 10). Jan Gehl mener at for å få de valgfrie aktivitetene i offentlig rom, må rommene være av god og høy kvalitet. Har offentlige rommene god kvalitet vil det invitere til flere valgfrie aktiviteter, og mindre, men like mye nødvendige- og sosiale aktiviteter. Men hvis offentlige rommet er av dårlig kvalitet vil det finnes veldig få valgfrie- og sosiale aktiviteter, og mer nødvendige aktiviteter. Han skriver at “det, der sker, når uderommene er af dårlig kvalitet, er således, at kun de strengt nødvendige aktiviteter forekommer” (Gehl 2011 s.9).

I sin studie av byer og byrommene fokuserte Gehl mye på hvordan livet var foran de ulike fasadene i byene. Han studerte ulike strekninger med både aktive fasader med mange detalj, utsmykninger, dører og kontakt mellom inne og ute og passive fasader med få dører og ingen detalj (ibid. s.114). Studiene hans viste at fasadenes utforming hadde mye å si for livet i butikk-gatene. Foran de åpne og aktive fasadene var aktivitetsnivået mye høyere enn foran de passive fasadene. Folk gikk sakte og brukte god tid på å titte innom butikkene. Det ble oppsummert at det var syv ganger mer liv foran de aktive fasader enn foran de passive (ibid. s. 114). Hvor åpne eller lukkede fasadene var, ble definert av “fasadevurderingsverktøyet” som han selv hadde utviklet (ibid. s. 115). I fasadevurderingsverktøyet sitt som figur 3.1 illustrerer, hadde han 5 punkter hvor A -aktiv, B-vennlig, C-midt imellom, D-kjedelig og E – inaktiv. Dette har jeg valgt å redusere fra 5 punkter til tre, A-aktiv, B-delvis aktiv og C-kjedelig.

Oppsummering av teoretikerne

Jane Jacobs, Jan Gehl og William Whyte var opptatt av å skape en levende by. Alle var ute i byene og studerte bylivet og så hvordan byene fungerte sammen. Mens Gehl og Whyte var fagpersoner var Jacobs en byaktivist som i likhet med Gehl kritiserte modernismens ideal og mente at dette idealet ville ødelegge byene. Henri Lefebvre var en som var opptatt av at alle, uansett bakgrunn og kjønn, fikk lov til å delta i utformingen av deres omgivelser og offentlige rom, og at alle hadde rett til byen og offentlige rom. Jacobs og Lefebvre mente at det er selve mennesker som skaper byen og mangel på mennesker vil føre til en død by. I likhet med Lefebvre mente Whyte at man må snakke med mennesker og ta hensyn til dem når en skal produsere et offentlig rom. I følge Lefebvre og Whyte, skal offentlig rom være lett tilgjengelig for alle folkegrupper. Grünen var også opptatt av å skape et levende offentlig rom. Ved hjelp av kjøpesenteret mente han at han kunne skape et byliv utenfor sentrum og byen. Kjøpesenteret skulle være en sosial arena og et møtested for folk flest. Men det ble dessverre ikke slik Grünen hadde tenkt at det skulle bli. Kjøpesentermodellen hans førte til store negative konsekvenser, som mer byspredning, mer bilisme og dårlig tilgjengelighet for de som ikke disponerte bil. Når det gjelder måten man kan skape byliv på, forslår John Montgomery at byene bør legge til rette for ulike arrangementer, festivaler og markeringer som kan tiltrekke seg folk. Jo mer festivaler og ulike aktiviteter det er i en by, jo mer livlig vil byen bli.

Fra teori til analysemodell – Forskningsspørsmål

Ut i fra teorien og de ulike teoretikerne som er blitt presentert ovenfor har jeg valgt å formulere 5 forskningsspørsmål som vil hjelpe meg til å svare på hovedproblemstillingen. Spørsmålene er noe ulik, men alle har mål om å finne ut hvordan kjøpesenter kan bidra til mer byliv og skape et levende sentrum. Spørsmålene er basert på teorien til Victor Grünen om kjøpesenter, Henri Lefebvre og William Whyte sine teorier om deltakelse av innbyggerne i produksjon og design av byrommene og Jan Gehl sin teori om hvordan ulike fasader skaper liv i byen.

Forskningsspørsmålene lyder som følgende:

- *På hvilken måte kan et kjøpesenter med sin logikk integreres i en bystruktur for å skape byliv?*
- *Hva kjennetegner et kjøpesenter versus individuelle butikker og hvilke av kjennetegnene er mest avgjørende for «det levende sentrum»?*
- *I hvilken grad kan lokalisering og utforming av kjøpesentra med ulike størrelse i relasjon med eksisterende infrastruktur bidra til et levende sentrum?*
- *I hvilken grad kan folk på gata sammen med private og offentlige aktører bidra til et attraktivt og levende sentrum?*
- *Hvor høyt er aktivitetsnivå foran de ulike fasadene i Asker, Lillestrøm og Ski? Og hvilke type aktiviteter finnes det foran de ulike fasadene?*

Fasadekategori

A - aktiv

Mange enheter og mange dører mot gaten (15-20 dører per 100 m fasade)
Stor variasjon av funksjoner
Ingen passive og få passive enheter
Overveiende vertikal fasadevirkning
Gode detaljer og materialer

B - vennlig

Relativ små enheter (10-14 dører per 100 m fasade)
Noen variasjon av funksjoner
Få lukkede og få passive fasader
En del detaljer

C - midtimelleom

Små og store enheter (6-10dører per 100 m fasade)
Beskjeden variasjon av funksjoner
Lukkede og passive fasader finnes
Få fasadedetaljer

D - kjedelig

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

E - inaktiv

Store enheter, få eller ingen dører (0-2dører per 100 m fasade)
Ingen synlig funksjonsvariasjon
Lukkede og passive fasader
Ensformige fasade, ingen detaljer, ingenting å se på

Aktiv/Åpne

Mange små enheter og mange dører (10-20 dører per 100 m fasade)
Stor eller noe variasjon av funksjoner
Få eller ingen passive fasader
Gode detaljer og materialer

Delvis aktive

Små og store enheter, noen få dører (2-10 dører per 100 m fasade)
Beskjeden eller ingen variasjon av funksjoner
Mest passive og noen få aktive fasader finnes
Få eller ingen detaljer

Passive/lukket

Store enheter, få eller ingen dører (0-2 dører per 100 m fasade)
Ingen synlig funksjonsvariasjon
Lukkede og passive fasader
Ensformige fasade, ingen detaljer, ingenting å se på

Figur 3.1. Til venstre er det Jan Gehl sin Fasadekategori som jeg har redusert dem fra 5 punkter til 3 i figuren til høyre. Inspirert av Jan Gehl sin fasadekategori (Gehl & Sværre 2013. s 115).

ANALYSE

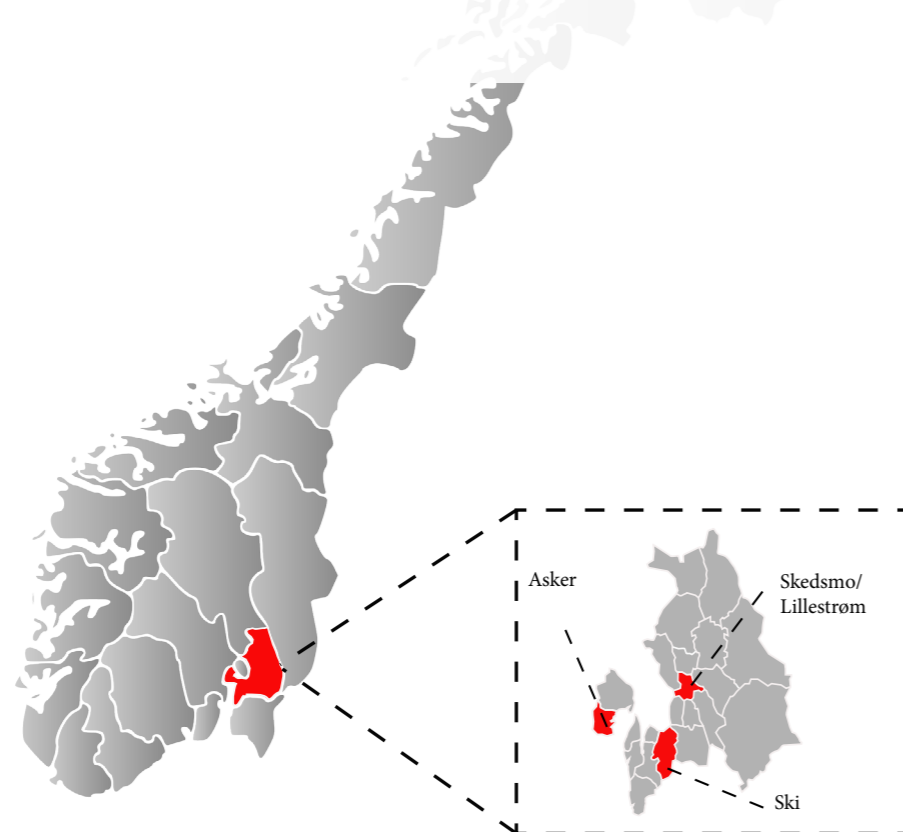
Denne delen av oppgaven handler om studie av Asker, Lillestrøm og Ski. I denne delen blir alle tre studieobjektene presentert og analysert hver for seg. For å sammenligne dem på en best mulig måte, har det vært viktig å kartlegge og analysere dem lik, slik at det ikke blir noe forskjell i måten de blir kartlagt og analysert på. Ut i fra funnene i analysedelen, blir det gitt svar på de fem forskningsspørsmålene som vært formulert i teoridelen.

Regionale byer - Asker, Lillestrøm og Ski

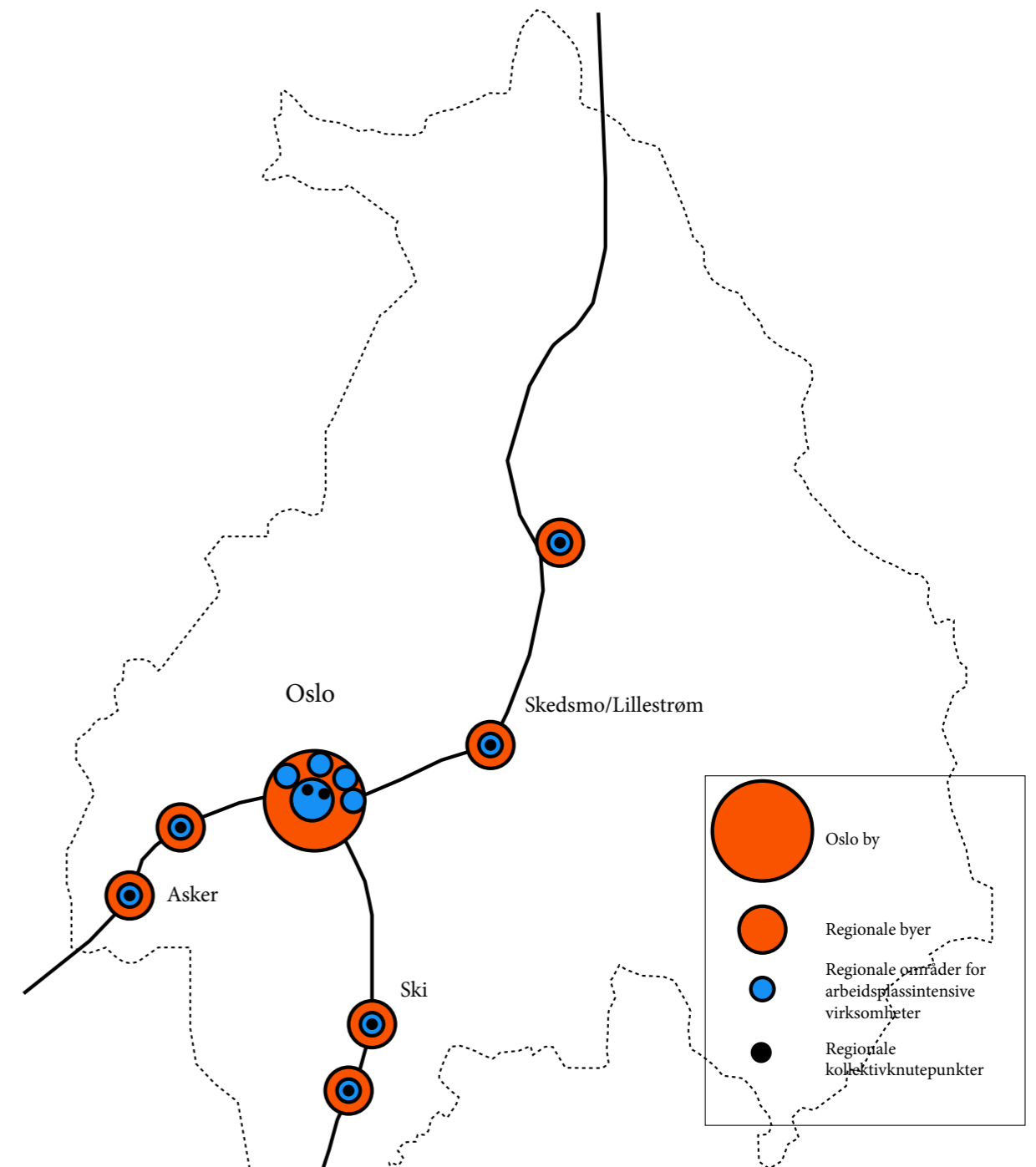
På grunn av en sterkt vekst i Oslo og Akershus har de utarbeidet "Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus som er en felles strategisk plattform for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, kommunene i Akershus, staten og andre aktører for hvordan areal og transport kan samordnes bedre i regionen" (Oslo & Akershus 2015). Dette samarbeidet vil sikre for en bedre og samordnet utvikling i disse to fylkene hvor de skal gjøre Osloregionen til en viktig og bærekraftig region i dette kontinentet (ibid. 2015 s. 9). Det er ventet at Oslo og Akershus kommer til å øke med hele 260 000 nye personer i løpet av de neste 14 årene, frem til 2030 (Fylkeskommune 2013).

Asker, Lillestrøm og Ski er sammen med Sandvika, Jessheim og Ås stasjonsbyer som i dette samarbeidet skal utvikles til regionale byer hvor hver av dem skal ta en stor andel av den kommende veksten. Asker som er lokalisert sør-vest for Oslo, Lillestrøm i øst og Ski i sør er tre stasjonsbyer som ligger 20 minutter unna Oslo. For å ta imot en høy andel av den forventende veksten er kommunene nødt til å legge av plass for både boliger og arbeidsplasser. Disse regionale byene bør utvikles konsentrert, nær jernbanen og bør være tilgjengelige i hele regionen. Når det gjelder utvikling av nye arbeidsplasser både i sentrum og utenfor er det viktig at disse er lett tilgjengelige og at det er koblet til viktige kollektivknutepunkter i regionen.

Asker, Lillestrøm og Ski har alle sine egne kjøpesenter midt i sentrum og påvirker sentrumslivet i veldig ulik grad. For å gjøre disse stasjonsbyer om til regionale byer er det viktig at disse er livlige og attraktive slik at de nye personene som vil bosette seg i disse tre byene, får en bymessigfølelse med mye liv og røre. Siden de har kjøpesenter midt i sentrum har det derfor vært interessant og spennende å finne ut om kjøpesenter bidrar noe til sentrum, eller om de bare svekker sentrum og sentrumslivet.



Figur 4.1. Kartet viser hvor i landet Asker, Skedsmo(Lillestrøm) og Ski er.



Figur 4.2. Kartet viser at Asker, Lillestrøm og Ski er pekt ut som regionale byer. Illustrasjonen er egenprodusert, men er inspirert av Plansamarbeidet.

Asker

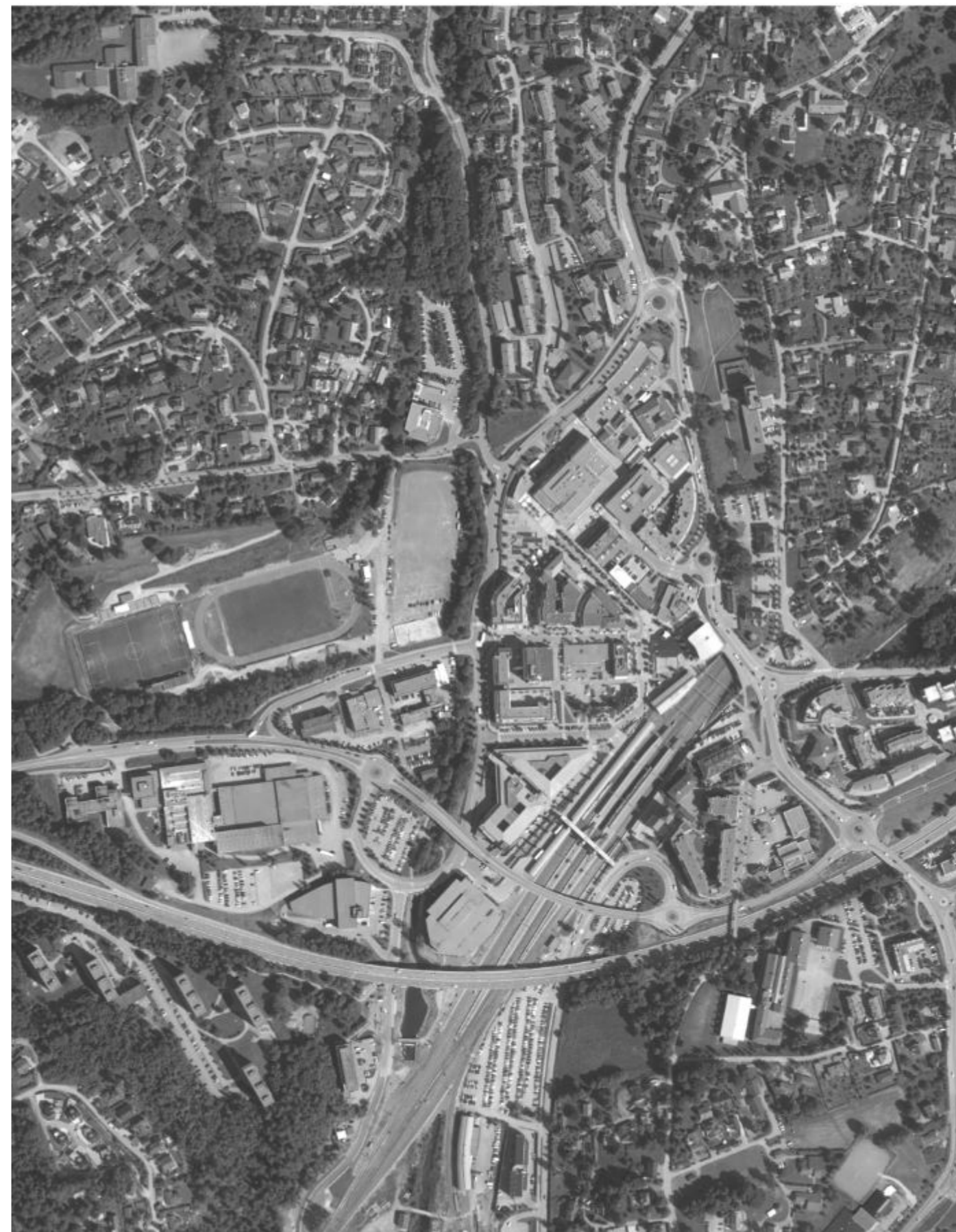
Asker kommune ligger i Akershus fylke og grenser til Lier, Røyken og Bærum (Wikipedia 2016a). Kommunen har 60 106 innbyggere (1.januar 2016) og har et areal på 101 km². Hvorav 97 km² er landareal med mye skog og grønne områder (ibid.). Asker ligger veldig sentralt og er ca. 20 km sør-vest for Oslo, noe som gjør Asker til en viktig del av Osloregion som er i sterk vekst.

Med jernbanen midt i sentrum er Asker i plansamarbeidet definert som en av mange regionale byer i regionen (Regionalplan 2015). Etter åpningen av stasjonen i 1872 har Asker kommune og sentrum vokst og er i dag et av Norges travleste knutepunkt. Både tog og mange bussavganger fra sentrum gjør Asker til et tilgjengelig sted for folk utenfra.

Kommunen er en del av Osloregionen og skal derfor ta sin del av den forventede veksten. Asker kommune venter store befolkningsvekst i de nærmeste årene. Den virkelige befolkningsveksten i kommunen de siste 5-6 årene har ligget på 1,7 prosent og med boligproduksjon på 288 boliger per år (Kommuneplan 2014). I den gjeldende kommuneplan for 2014-2026 er det lagt opp til 1,5 prosent befolkningsvekst med 350 boliger per år (ibid. s. 13). Kommunen har en veldig jevn befolknings sammensetning med mange unge og barnefamilier. På grunn av nærhet til Oslo og andre store byer mangler kommunen innbyggere i alderen 18 til 35 år (ibid. s. 15). I kommuneplanen er det lagt opp til 350 boliger per år frem mot 2026, noe som tilsvarer 4200 boliger totalt. Kommunen har mange eneboliger og rekkehus, men det er et sterkt ønske om å tilrettelegge boliger for førstegangsetablerere, folk med lav inntekt og enslige (ibid. s. 16).

Med den store befolkningsveksten i vente er det også rom for mer næringsutvikling i Asker. Det er viktig at de som flytter inn i kommunen får seg jobb og arbeidsplass. Kommunen har opplevd store vekst i arbeidsplasser og høy arbeidsinnvandring. Som det framgår i kommuneplan: "næringslivet i Asker skal være attraktivt for arbeidstakere bosatt i Asker" (ibid. s. 17). De nye næringsområdene i kommunen skal plasseres rundt sentrum og Holmen og de skal være i tilknytning til kollektivknutepunktet (ibid. s. 17). Når det gjelder handel-, service-, og kulturnæringen i kommune skal de bidra til mer folkeliv, gode og attraktive møteplasser og skal bidra til mer utvikling i kommunen (ibid. s. 17). Etablering av nye handelsvirksomheter skal skje i Asker sentrum og i lokale sentre som Dikemark, Heggedal, Vollen og Holmen og skal være balansert slik at de ikke konkurrerer med hverandre.

Med både buss og togstasjon midt i sentrum er Asker kommune lett tilgjengelig for folk som vil dit. De som vil kjøre til Asker kan benytte Europaveien 18 som går gjennom sentrum sør-vest over til Kristiansand og nord-østover mot Oslo. Asker kommune ønsker å tilrettelegge og sikre for gående, syklende og prioriterer buss, samtidig som de vil redusere bilbruken (ibid. s. 19). Dette både for å redusere klimagassutslippene og for å gjøre kommunen trygg og et bedre sted å bo i.



Figur 4.3. Oversiktskart over Asker sentrum. Bakgrunnskartet er hentet fra finn.no.

Trekanten

Trekanten er navnet på kjøpesenteret i Asker sentrum. Byggingen av kjøpesenteret startet i 1980 etter at kommunen fikk kjøpt tomten i 1979 og utarbeidet reguleringsplanen for sentrum samme år (Askerkommune 2012). Utbygging av Trekanten startet i 1980 og stod ferdig to år senere i 1982 og åpnet dørene sine den 7.mai samme år (Wikipedia 2013). På grunn av konkurranse fra utenfor Asker, ble sentrum utfordret og veldig mange butikker gikk konkurs og måtte stenges. Liertoppen og Sandvika storsenter var noe av grunnen til at butikker ble stengt i Asker sentrum (Butenschøn 2014 s.71).

For å reise opp byen og gjøre Asker om til et handelssentrum var kommunen nødt til å ta noen grep. Kommunestyre ble enig om å lage en helhetlig plan for sentrum hvor målet var å skape et attraktivt sentrum (Askerkommune 2012). Konklusjon var å bygge et konsentrert sentrum, ha høyere utnyttelse, attraktive utearealer, boliger, blandet bebyggelse, gode gågate, grønne områder, kollektivterminal, parkering og at fasadene må være aktive og passe inn i byggene (ibid. 2012). Med de store utbyggingene og endringer i Asker sentrum gjennom de siste 20-30 årene har Asker sentrum blitt et viktig knutepunkt, møteplass og et viktig sted for handel og aktivitet. Etter åpningen av Trekanten i 1982 har senteret blitt utvidet flere ganger. Senteret ble først utvidet i 1997 hvor den "Nye Trekanten" åpnet dørene sine og sist Trekanten ble utvidet var i 2003 (Butenschøn 2014 s.71). Trekanten består av totalt 75 butikker fordelt på 5 etasjer. Inne i Trekanten finner man et godt utvalg av butikker, helsetjenester, serveringssteder og et stort parkeringshus som gjør det lettere for folk å komme seg frem til senteret. Trekanten er eid og drives av Citycon, som eier, forvalter og utvikler kjøpesentre både i Norden og Baltikum (Trekanten 2015). Både kjøpesenteret og alle andre butikker ute i Asker sentrum er medlemmer i Asker Sentrum AS og er organisert i denne paraplyorganisasjonen (Butenschøn 2014 s.73). Mer om paraplyorganisasjonen Asker Sentrum AS kommer senere i denne delen av oppgaven.

Fakta om Trekanten

Navn:	Trekanten
Kjøpesenterareal:	23 800 m ²
Utleieareal:	16 800 m ²
Parkeringsareal:	20 000 m ²
Omsetning (2014):	875 millioner
Antall butikker:	75
Parkeringsplasser:	800
Eier:	Citycon
Bygget:	1982, utvidet, 1997, 2003
Beliggenhet:	Midt i sentrum, ved jernbanen og E18

Tallene er hentet fra Trekantens hjemmeside og senterleder: (Trekanten 2015; Kiilerich 2016).



Figur 4.4. Trekanten sett fra Knud Askers vei. Bildet fra 3D maps google.



Figur 4.5. Flybilde av Trekanten. Hentet fra 3D maps google.

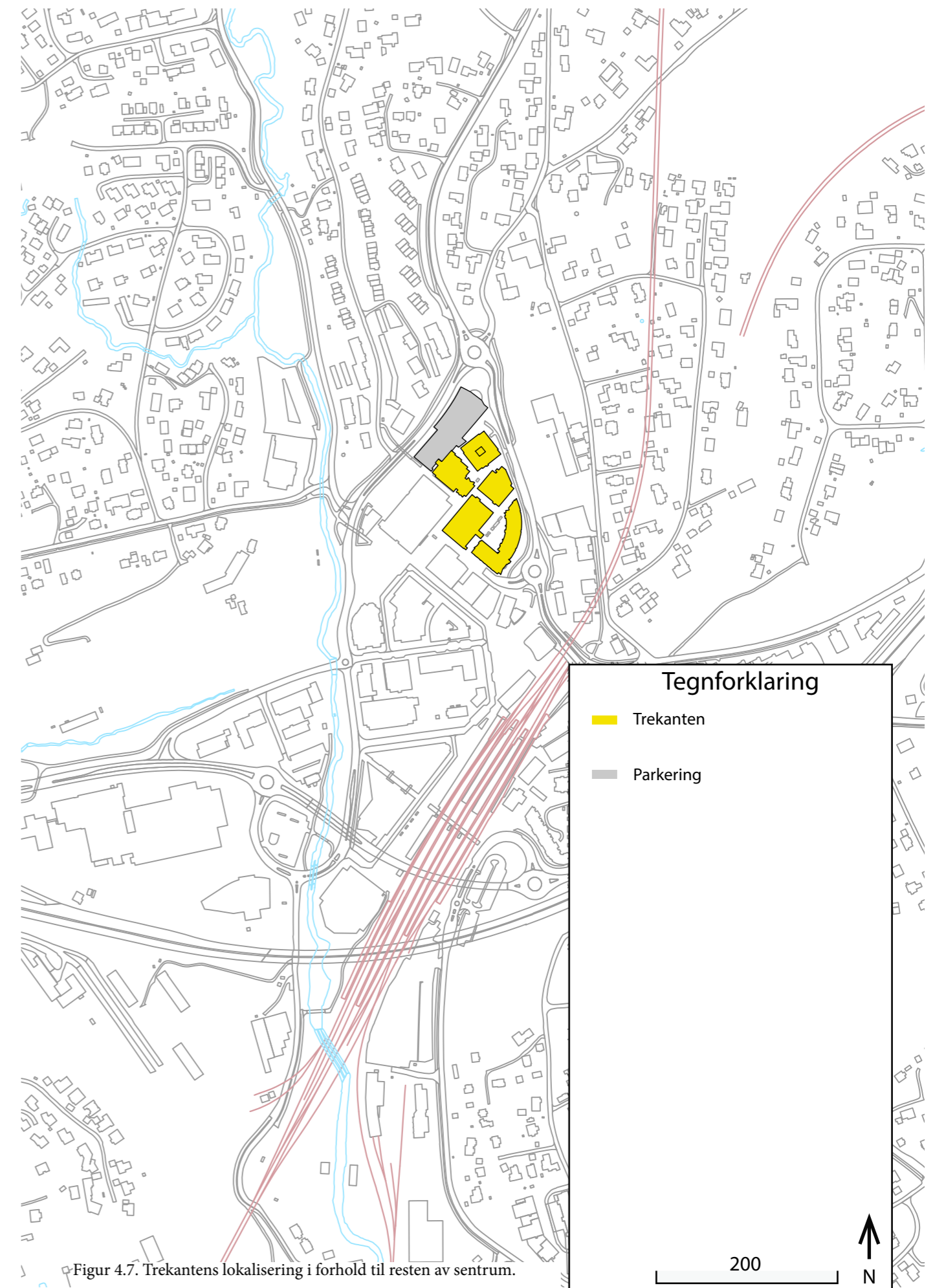
Utforming og lokalisering av Trekanten

Som kjøpesenter konsept, er Trekanten et veldig vellykket kjøpesenter. Trekanten er en sosial arena og en god møteplass under tak hvor folk er skjermet for vær og vind, kriminalitet og biltrafikken. Kjøpesenteret er små i størrelse og passer veldig fint inn i sentrum. Kjøpesenteret har et totalt areal på 43 800 m² hvor 23 800 m² er kjøpesenterareal. Av dette er 16 800 m² utleiearealer og resten er parkeringsarealer (Kiilerich 2016). Det er formet som en Trekant og består av 5 etasjer med tre innganger mot gaten. Den ene er plassert i sør ved Trekantstubben, den andre er plassert i andre etasje ved Kulturhuset og den tredje og hovedinngangen er plassert mot torget og Strøket. På grunn av dens plassering mot torget og Strøket er denne hovedinngangen den mest brukte av dem alle. Trekanten har som mange andre kjøpesentre veldig passive fasader. Fasadene som er sør-vest vendte, er veldig passive og er gjømt bak butikkene i Strøket. I øst er Trekanten vendt mot Knut Askers vei og har bare lukkede fasader og ingen inngang. Kulturhuset ligger i tilknytning til senteret og ligger sør-vest for senteret, like ved hovedinngangen. På nordsiden av Trekanten finner vi et stort parkeringshus med et areal på 20 000 m² som gir 800 parkeringsplasser hvor de to første timene er gratis. Det er flere innganger til kjøpesenteret fra parkeringshuset. Inne på kjøpesenteret er det stort og luftig noe som skaper liv og røre inne. I likhet med Grüen sine kjøpesentre er det mange gode utsmykninger, gode sitteplasser og heis og rulletrapper som gjør Trekanten tilgjengelig og universell utformet. Trekanten har faste åpningstider hvor de er åpen mandag til fredag fra klokken 10 til klokken 21:00 og åpen fra klokken 09 til klokken 18:00 på lørdager (Trekanten 2015).

Trekanten har en veldig grei lokalisering i forhold til resten av sentrum. Trekanten er lokalisert helt i nord i Asker sentrum og er omringet av fylkesvei 203 i nord, øst og vest og Strøket og butikkene i sør. Trekanten er godt integrert både i sentrum og i eksisterende infrastruktur, kjøpesenteret passer fint inn i bybildet, uten å være stor og dominerende. Trekanten ligger midt i sentrum og er ikke så langt fra buss- og togstasjonen. Med dets beliggenhet midt i sentrum og med god tilgjengelighet kan folk ta både tog og buss til Trekanten. Fra Drammen til Asker sentrum tar det 11 minutter med regiontog og rundt 13 minutter med lokaltog (NSB 2016). Fra Oslo derimot tar det litt lengre tid. Det tar rundt 20 minutter fra Oslo S til Asker stasjon (NSB 2016). Dette viser at folk både fra Oslo og Drammensområdet kan nå Trekanten i løpet av 10-20 minutter.



Figur 4.6. Trekantens hovedinngang. Rettet mot torget og Strøket.



Figur 4.7. Trekantens lokalisering i forhold til resten av sentrum.

Fordeling av handel i Asker sentrum

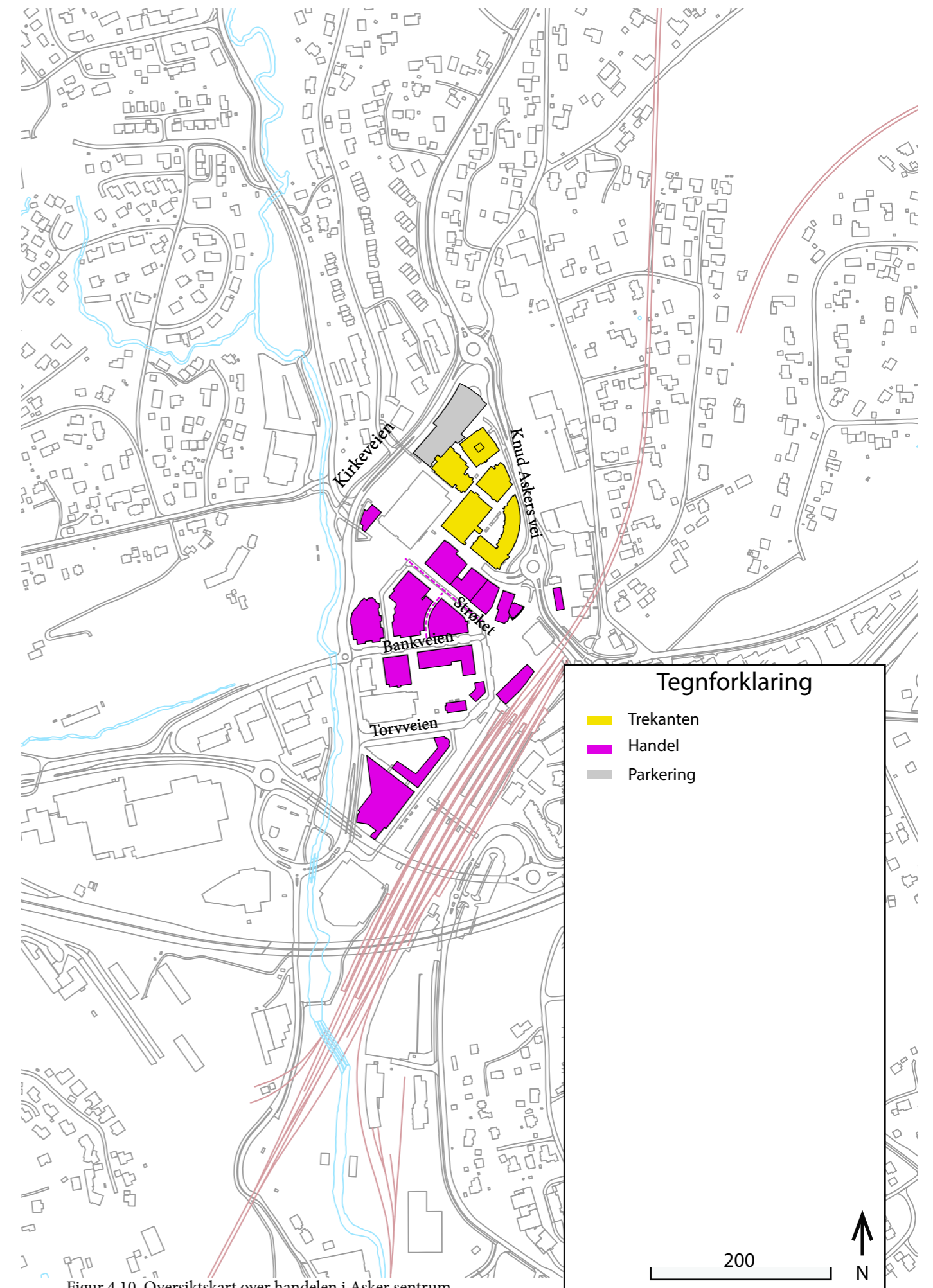
Når det gjelder fordelingen av handel i Asker sentrum er det en god balanse mellom handel i Trekanten og handel ute i sentrum. I følge plansjefen i kommunen er det en 50-50 fordeling av butikker i Asker, hvor halvparten av butikkene er ute i sentrum, mens halvparten ligger inne i Trekanten (Midtbø 2016). Meste parten av handelen i sentrum er plassert langs Strøket, Bankveien og Meiersvingen. Strøket er handlegaten i Asker og er den travleste gaten i hele sentrum. Folk strømmer gjennom Strøket på vei inn/ut av kjøpesenteret. Langs Strøket finnes det mange klesbutikker og serveringssteder med gode og åpne fasader ut mot gaten. Kvartalene som er omringet av Strøket, Bankveien og Meiersvingen består av handel i første etasje og kontor i de øvrige etasjene. Tandberg Eiendom AS er et privat firma i Asker som eier og leier ut meste parten av butikkene i sentrum. Alle som leier butikker i sentrum er forpliktet til å være medlem i Asker Sentrum AS, hvor de i felleskap bidrar til å styrke sentrum.



Figur 4.8. Bildet viser Smuget i Asker sentrum. Butikker med veldig pent uteområde.



Figur 4.9. Butikker ved Torvveien har trukket ut sine varer ut i gaten.



Figur 4.10. Oversiktskart over handelen i Asker sentrum.

Funksjoner i sentrum.

Asker sentrum består av boliger, kontorer, butikker, kjøpesenter, kulturhus, bibliotek, rådhus, treningssenter, helsetjenester, togstasjon, busstasjon, politistasjon, restauranter, to torg, postkontor og mye mer. Sentrum er tett og kompakt og alt ligger i gåavstand. Askers opprinnelige torg er plassert rett nord for stasjonsbygget og blir brukt til ulike festivaler og viktige markeringer i kommunen. Rundt dette torget og langs Torvveien, Strøket og Smuget er det mange sitteplasser som blir mye brukt når det er fint vær. Det nye torget ligger rett utenfor kulturhuset og er et viktig oppholdsrom om sommeren når det er fint vær. Med mange benker, gode trappetrinn og en pyramide som brukes som sitteplass og med vann i området er torget et viktig samlingssted for folk i ulike aldersgrupper. I Asker sentrum finner man en god blanding av gamle og nye bygg. Kommunen er fast bestemt på å bevare noe av de gamle bygningene som gir Asker identitet. En god blanding av moderne og eldre bygninger skaper gode variasjoner i sentrum. Asker sentrum er grønt og består av mye planter og trær som gjør sentrum attraktivt. Vest i sentrum finner man Askerselva som i dag er skjult mellom trær og er veldig usynlig. Dette er noe som kommunen ønsker å gjøre noe med og vil bringe elven frem slik at det blir mer synlig og attraktivt.

Asker sentrum er et komfortabelt sted hvor det er lite trafikk i selve sentrum og hvor det er trygt å ferdes fritt. Med biler som holder lav fart i sentrum, blir det mindre støy og mindre trafikkulykker i sentrum. Ellers er sentrum trygg og trivelig, både på dagen og på kvelden. Med politiet midt i sentrum er det ingen som tør å finne på noe kriminelt eller forsøke å skade noen.



Figur 4.11. Askers rådhus, lokalisert bak Trekanten.



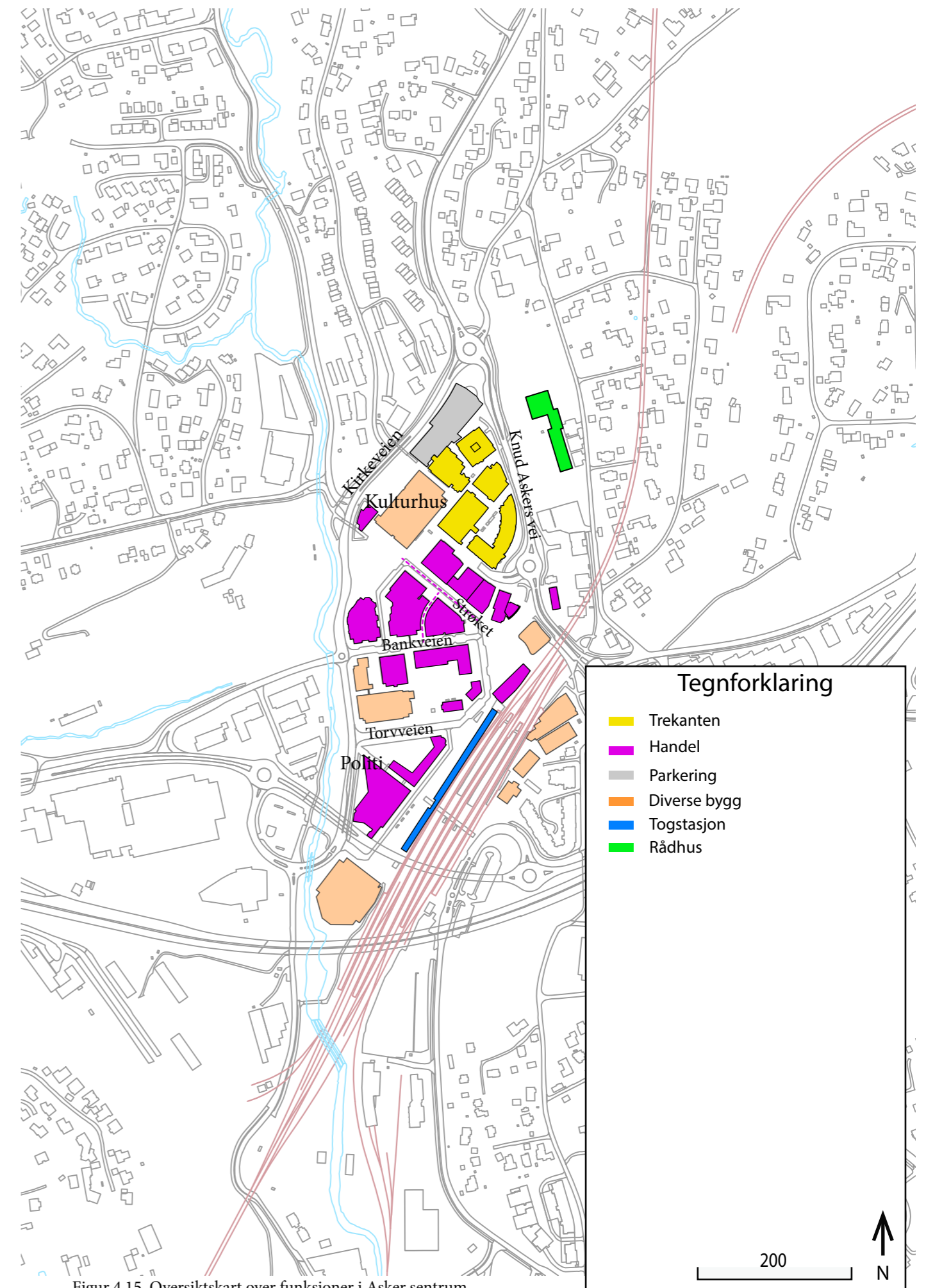
Figur 4.12. Askers kulturhus med kino og bibliotek.



Figur 4.13. Politiet i Asker kommune, midt i sentrum.



Figur 4.14. Det nye torget utenfor kulturhuset.



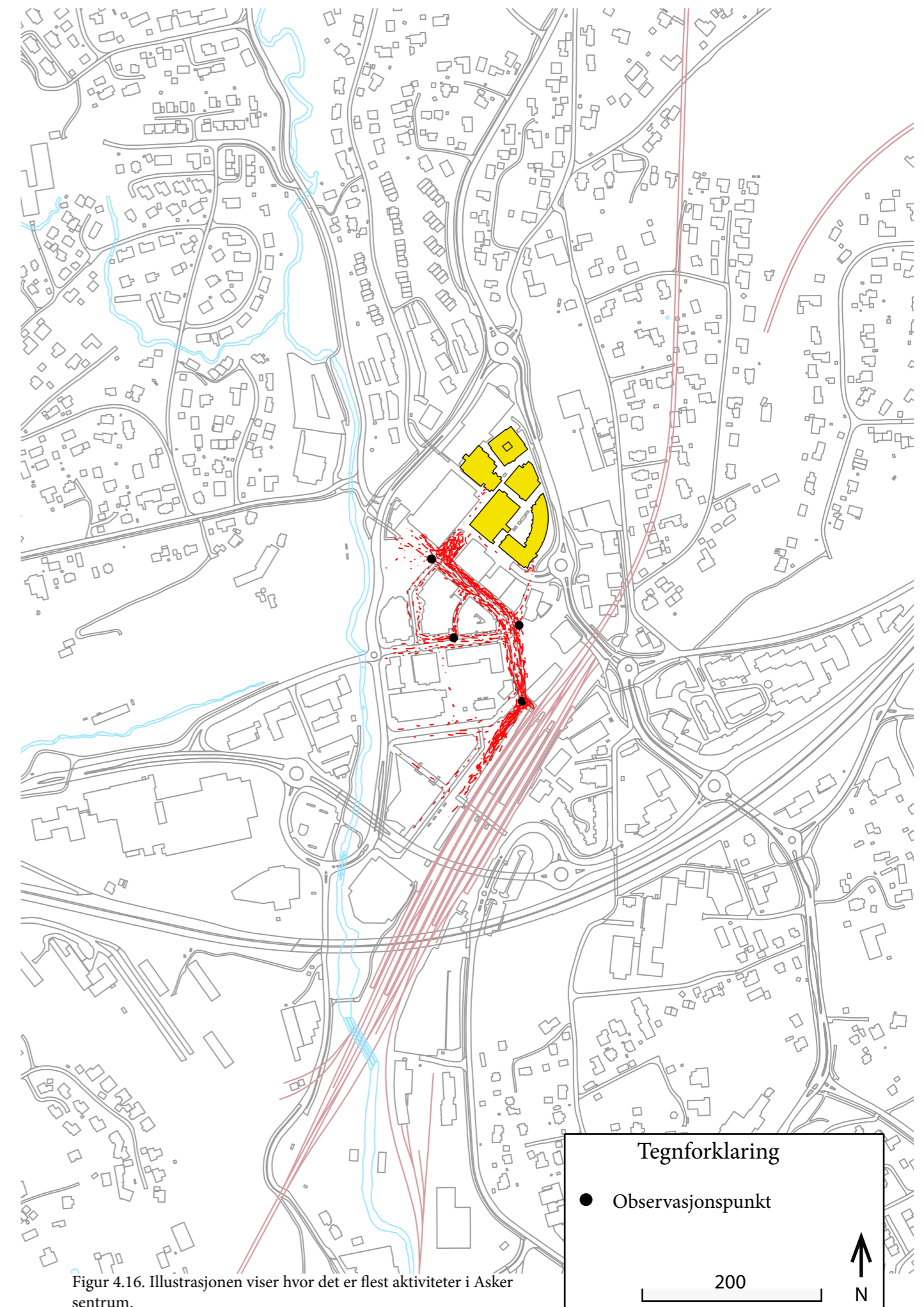
Figur 4.15. Oversiktskart over funksjoner i Asker sentrum.

Hvor går folket?

For å forstå hvor folk i Asker sentrum går og hva de bruker mest når de er i sentrum har det vært nødvendig å besøke Asker sentrum og studere sentrum med blotte øyet. Under arbeidet med oppgaven har jeg tatt 4 turer til Asker sentrum hvor jeg studerte sentrum og telte hvor mange personer som var i sentrum. Jeg har tatt bilder, tok tiden på hvor hurtig folk beveget seg fra et punkt til et annet, studerte fasadene og intervjuet plansjefen i Asker kommune. Grunnen til samtalen med plansjefen var å finne ut hvordan kommunen jobber for å styrke sentrum og om hvordan og hvem kommunen samarbeider med.

Fredag 26. februar 2016 ble det telt hvor mange mennesker som beveget seg i Asker sentrum i løpet av en og halv time. Tellingen begynte klokke 16:30 og varte frem til 18:00. Tellingen startet langs Strøket og varte i 45 minutter, så gikk jeg videre til Smuget og telte folk i 15 minutter, så 10 minutter i Bankveien før jeg avsluttet tellingen med en 20 minutters telling ved Peppes Pizza og stasjonsbygget.

Tellingen langs Strøket startet ved at jeg fant meg en bra sitteplass rett ved Kulturhuset med god sikt over Strøket, torget, inngangen til Trekanten og Meierisvingen. Selv om det var sent i februar var det kaldt ute, det var rundt 0 grader, men med sol og blå himmel. I alt ble det telt 1100 mennesker i Asker sentrum. De fleste av dem kom med tog og buss og var på hjem fra jobb/skole. Det var også mange som var på handletur og brukte butikkene langs Strøket og Bankveien, de aller fleste som kom fra togstasjonen gikk innom kjøpesenter. Det var personer som gikk alene, med hverandre og det var en del barnefamilier som trillet barnevogn. Strøket var den plassen hvor det var mye folk, så mye at det var vanskelig å følge med alt og notere alle som beveget seg. De aller fleste av dem som beveget seg i Strøket var på handletur og gikk inn/ut av butikker. Torvveien var også full av mennesker, men her var det folk som bare gikk mot Strøket/togstasjonen og det var nesten ingen som stod i ro eller satt. Smuget og Bankveien hadde også mange besøkende. Her var det folk som brukte butikkene aktiv og gikk fra butikk til butikk. Siden det var kaldt ute var det nesten ingen som satt ute, folk holdt seg inne enten i butikkene eller i de mange kafeene i sentrum. De alle fleste var i bevegelse og det var veldig få som stod i ro.



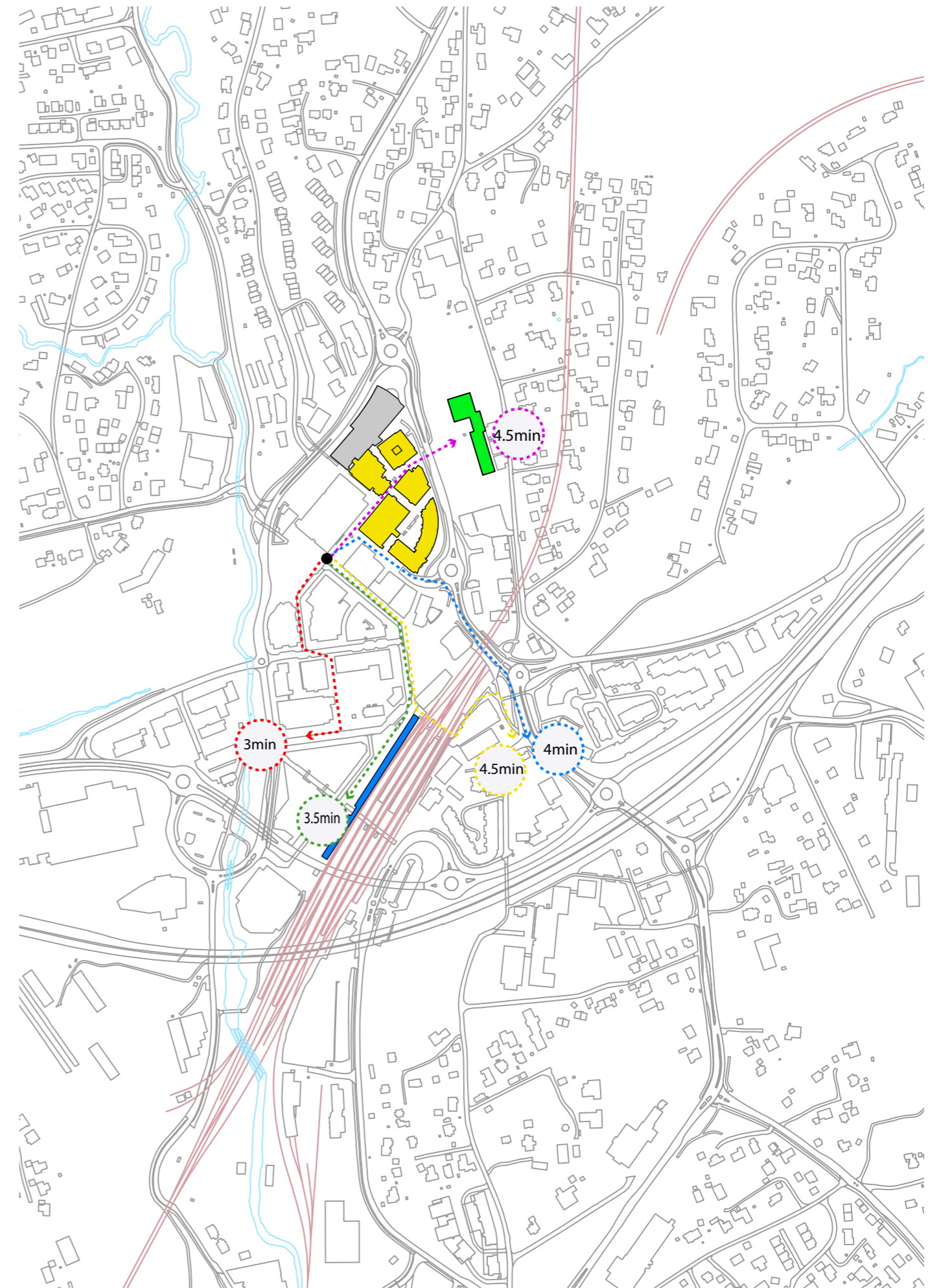
Figur 4.16. Illustrasjonen viser hvor det er flest aktiviteter i Asker sentrum.

Gangfart

For å finne ut hvor kompakt Asker sentrum er og hvor lang tid det tar fra punkt A til B ble det målt tiden på folk som gikk i sentrum. Tiden som ble målt er ikke 100 % nøyaktig siden folk i ulike aldersgrupper går i ulike tempo, men den sier noe om sånn cirka hvor korte avstander det er i sentrum.

Målingene startet ved hovedinngangen til Trekanten og fortsatte i ulike retninger. Fra hovedinngangen og ned til togstasjonen og bussterminalen (grønn linje) ble det målt en tid på 3 minutter og 30 sekunder. Fra startpunktet til politihuset (rød linje) tok det 3 minutter å gå. Fra startpunktet til Dolly Dimple's (gull linje) på andre siden av jernbanen tok det 4 minutter og 30 sekunder. Samme strekningen (blå linje) ble også målt ved å gå langs Knud Asker vei og Bleikerveien og endte opp med å bruke 4 minutter på denne turen. Grunnen til at det ble brukt mindre tid på denne strekningen var at strekningen var litt kortere enn den andre og at det var veldig lite som skjedde langs veien. Kjedelige fasader gjorde at en gikk fortere enn hva en hadde gjort om det hadde vært aktive fasader og liv langs gaten. Siste målingen var fra hovedinngangen til Trekanten og opp til Rådhuset (lille linje) hvor det ble brukt 4 minutter og 30 sekunder på denne strekningen.

Målingene som ble gjort viser at Asker sentrum er tett og kompakt og det tar veldig lite tid å komme seg fra punkt A til B. Alle målingene viser at det tar mellom 3 og 4 og halvt minutter å gå gjennom sentrum. Gode og sammenhengende gågater uten noen form for hindringer i veien gjør at en kan lett bevege seg i Asker sentrum, uten å være bekymret for trafikk og støy.



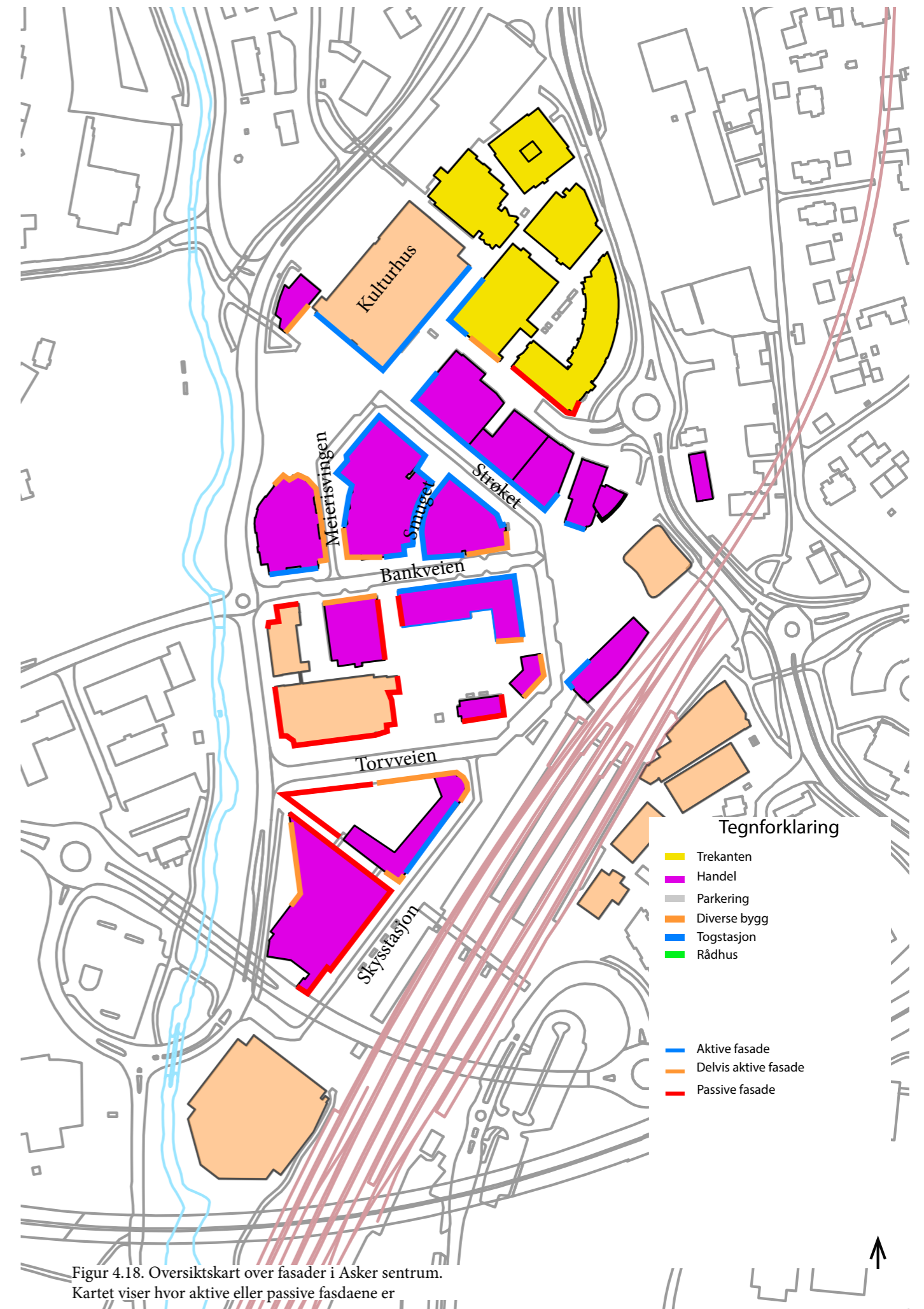
Figur 4.17. Illustrasjonen viser tiden som ble målt fra Trekantens hovedinngangen til ulike punkter i Lillestrøm.

Fasader i Asker sentrum

Fredag 5. februar 2016 var jeg i Asker sentrum for å studere hvordan fasadene er og hvor mye liv det er foran de åpne og lukkede fasadene i sentrum. Vi mennesker ser veldig lite opp og ned når vi går, men vi er mest opptatt av det som skjer i øynehøyde. Når vi er i byen og går langs gate er vi mest opptatt av det som skjer langs gatenivået og i første etasjene. Hvor åpne og/eller lukkede fasadene er, har mye å si for Asker sentrum.

I Asker sentrum er det meste av fasadene langs Strøket, Smuget og Bankveien åpne og aktive fasader som tiltrekker seg mye folk. Fasadene til kulturhuset er også veldig åpne med mye detalj. Langs Strøket er det mange butikker med aktive fasader, gode utsmykkinger, store variasjoner og mye detalj. Disse åpne fasadene gjør at folk som vandrer langs denne gaten, stopper opp, snur hode og titter inn i butikkene. Dette er noe som jeg selv var vitne til da jeg satt og telte folk fredag 26. februar. Aktive fasader gjør at folk kan se inn i butikkene mens de står ute. Disse fasadene er med og skaper en kontakt mellom inne og ute. De fleste butikkene og spisestedene i sentrum har aktive fasader. Når det er fint vær ute, trekker disse butikkene varene sine ute i gaten og gjør Strøket til en attraktiv handlegate. Det er også noen steder i sentrum som består av delvis aktive fasader. Disse fasadene ligger i Bankveien, Torvveien og ved Meierisvingen. Når det gjelder passive fasader eller lukkede fasader ligger de sør for Bankveien. Bygningene på hver side av Torvveien har passive fasader med få utsmykkinger, ingen detalj og ingen variasjon i fasadene.

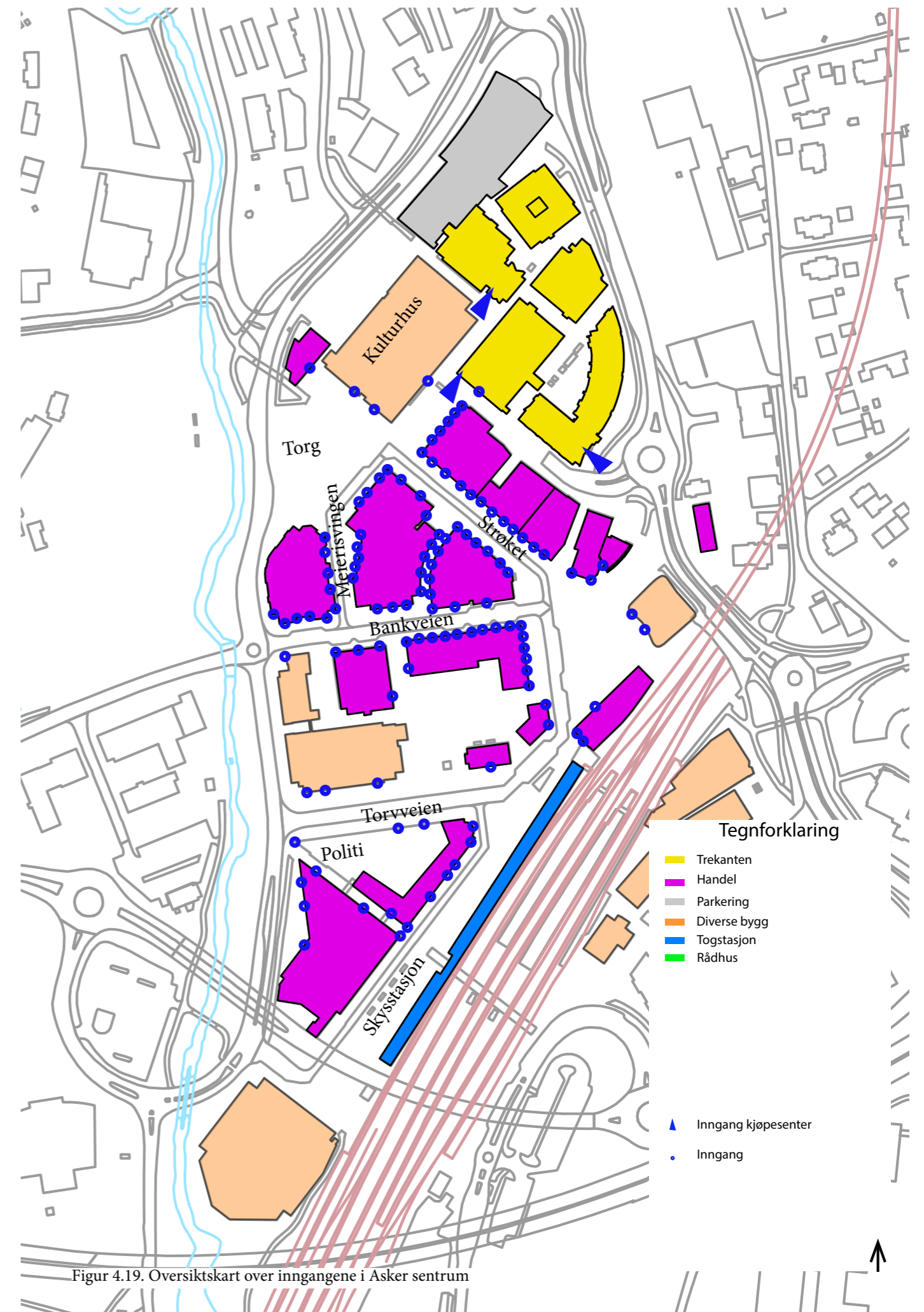
Grunnen til at det er mer liv langs aktive fasader er rett og slett fordi folk liker å gå der det er noe å se på. Det er kjedelig å gå langs en vei som ikke tilbyr noe annet enn bare enorme og kjedelig murvegg. Aktive fasader inviterer til noe som passive fasader ikke gjør. Når det gjelder aktivitetsnivået i Asker sentrum, var det høyest langs Strøket, Smuget og Bankveien fordi her var fasadene åpne og aktive. Aktivitetsnivået var noe lavere langs Meierisvingen og foran delvis aktive fasader. Områder som hadde lavest aktivitetsnivå var foran de passive fasadene som i Torvveien og Skystasjon.



Innganger

Plassering av inngang er det viktigste en må tenke på når en vil designe en butikk eller et kjøpesenter. De må ha en lokalisering slik at så mange som mulig har lett tilgang til det. Inngangene må være universell utformet slik at folk med nedsatt bevegelsesevne skal kunne bruke det lett. Det er viktig at inngangene er plassert mot hovedgaten eller mot den og de gatene hvor det er folk. Trekanten har tre innganger mot sentrum på ulike nivåer. Hovedinngangen er plassert mot Strøket og det nye torget foran kulturhuset og er den meste brukte inngangen til Trekanten. Den andre inngangen er plassert i andre etasje bak kulturhuset mens den tredje er lokalisert i sør ved Trekantstubben. Det er ingen butikker i Trekanten som har direkte inngang til gaten.

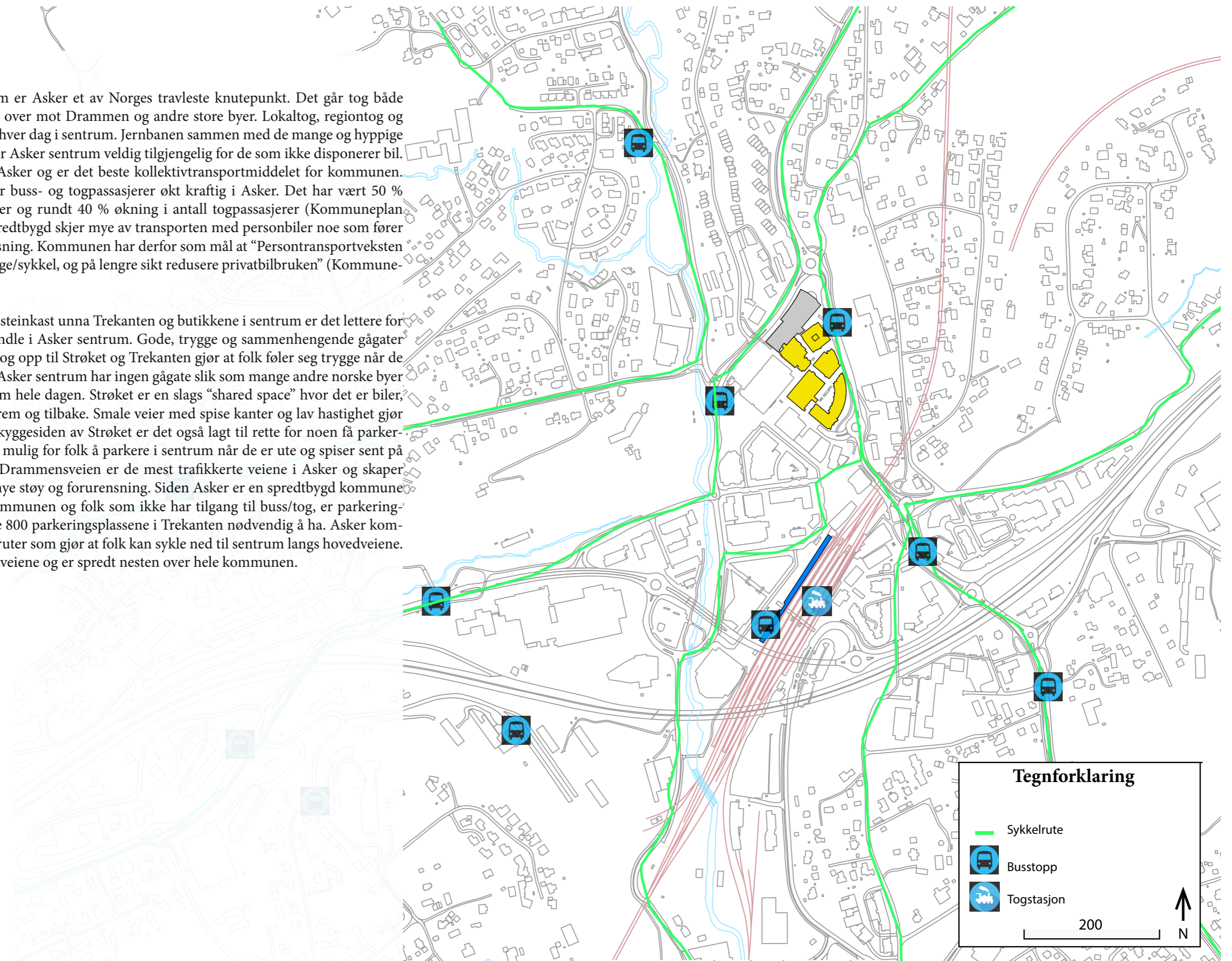
Når det gjelder inngangene til butikkene langs Strøket og i resten av sentrum er de vendt mot gaten og er lett tilgjengelige. Det er over 20 innganger langs Strøket, over 10 innganger i Smuget og veldig mange innganger langs Bankveien. Det er mange innganger i Asker sentrum, hvor de aller fleste av dem er innganger til butikker og spisesteder. Det er også viktig å nevne at en del innganger i bygningen hvor politiet holder til er branndører som er lukket til vanlig, men brukes bare når det er nødvendig.



Transport i Asker

Med jernbane midt i sentrum er Asker et av Norges travleste knutepunkt. Det går tog både østover mot Oslo og sør-vest over mot Drammen og andre store byer. Lokaltog, regiontog og flytoget har alle mange stopp hver dag i sentrum. Jernbanen sammen med de mange og hyppige bussavganger fra sentrum gjør Asker sentrum veldig tilgjengelig for de som ikke disponerer bil. Bussene dekker nesten hele Asker og er det beste kollektivtransportmiddelet for kommunen. I løpet av de siste tiårene har buss- og togpassasjerer økt kraftig i Asker. Det har vært 50 % økning i antall busspassasjerer og rundt 40 % økning i antall togpassasjerer (Kommuneplan 2014 s.19). Siden Asker er spredtbygd skjer mye av transporten med personbiler noe som fører til lange køer og mer forurensning. Kommunen har derfor som mål at "Persontransportveksten tas kollektiv og/eller med gange/sykkel, og på lengre sikt redusere privatbilbruken" (Kommuneplan 2014 s. 19).

Med jernbane og busstopp et steinkast unna Trekanten og butikkene i sentrum er det lettere for folk å ta tog og buss for å handle i Asker sentrum. Gode, trygge og sammenhengende gågater fra jernbanen og busstoppen og opp til Strøket og Trekanten gjør at folk føler seg trygge når de tar toget/bussen til sentrum. Asker sentrum har ingen gågate slik som mange andre norske byer og det er biler i Asker sentrum hele dagen. Strøket er en slags "shared space" hvor det er biler, sykkel og folk som vandrer frem og tilbake. Smale veier med spise kanter og lav hastighet gjør at bilene holder lav fart. På skyggesiden av Strøket er det også lagt til rette for noen få parkeringsplasser, noe som gjør det mulig for folk å parkere i sentrum når de er ute og spiser sent på kvelden. Europaveien 18 og Drammensveien er de mest trafikkerte veiene i Asker og skaper både lange køer og fører til mye støy og forurensning. Siden Asker er en spredtbygd kommune med folk spredt over hele kommunen og folk som ikke har tilgang til buss/tog, er parkeringsplasser både i sentrum og de 800 parkeringsplassene i Trekanten nødvendig å ha. Asker kommune har også mange sykkelruter som gjør at folk kan sykle ned til sentrum langs hovedveiene. Alle sykkelrutene følger hovedveiene og er spredt nesten over hele kommunen.



Figur 4.20. Kartet viser tilgjengelig Trekanten og Asker sentrum er.

Samarbeid mellom kommunen og andre aktører

For å skape et levende sentrum er det nødvendig at kommunen samarbeider med ulike aktører. Det var vanskelig å finne ut hvordan kommunen samarbeider med andre aktører i sentrum, derfor bestemte jeg meg om å intervjuer plansjefen i Asker kommune, Tor Arne Midtbø for å finne ut hvem de samarbeider med. Det meste av det som kommer i de to neste avsnittene er hentet fra intervjuet som jeg hadde med plansjefen i Asker kommune.

Asker kommune har et godt samarbeid med private aktører og utviklere. Det er tre viktige aktører som samarbeider mot et felles mål i Asker sentrum. De er alle like viktige og alle spiller godt på lag. De tre aktørene er kommunen, med kommunen menes ikke bare de som planlegger, men også parkeringsvaktene, de som rydder og håndterer i sentrum. Det er gårdeierne og det tredje er handelsstanden selv (Midtbø 2016). I Asker har de en paraplyorganisasjon som heter Asker Sentrum AS (ibid. 2016). Denne organisasjonen er først og fremst for handelsstanden i sentrum. I denne organisasjon har de over 70 butikker og restauranter i sentrum som alle er medlemmer i organisasjon og som dermed bidrar til å gjøre sentrum levende (Askersentrum 2015). Organisasjonen samarbeider først og fremst med kommunen, Trekanten, Securitas og frivillige aktører om festivaler, markeringer, aktiviteter og utvikling av Asker sentrum (ibid. 2015). Den største gårdeieren i Asker sentrum er Tandbergeiendom som eier og leier ut gårdene langs Strøket. I denne organisasjon er det en klausul at alle virksomheter som vil leie seg inn hos Tandberg er forpliktet til å være medlem av Asker Sentrum AS og bidra til utvikling av sentrum. De er forpliktet til å være med på kampanjer, arrangementer og andre viktige markeringer som finner sted i sentrum. Denne organisasjonen har bidratt til mye positiv utvikling i sentrum. Organisasjonen har en daglig leder som står for Asker dagene, arrangementene og sørger for at det hele tiden skjer ting i Asker sentrum. Plansjefen mener at gårdeierne er kanskje viktigere enn kommunen. Han sier at kommunen regulerer og legger de juridiske rammene, men det er gårdeierne og leietakerne som fyller disse rommene med liv (Midtbø 2016). Det å organisere og samarbeide, ha samme idealene og et felles mål er veldig viktig for sentrum.

På spørsmålet om vanlige folk er involvert i utvikling av sentrum og om de samarbeider med kommunen svarer plansjefen at vanlige folk involverer seg i veldig liten grad. Ifølge plansjen er de fleste som bor i sentrum fornøyde med det de har og trives godt med det (ibid. 2016). Siden nesten alle er fornøyde med det de har i sentrum, er det lite kritikk. Kommunen involverer innbyggerne sine gjennom åpne møter og høringsprosesser, slik lovverket forutsetter. De tyngste aktørene i byutviklingen er imidlertid private utbyggere/utviklere, ulike myndigheter, særlig fylkeskommunen, jernbanelinjen, vegvesenet og kommunen. Det er viktig å ha et godt samarbeid med aktører som har ressurser og som kan bidra til utvikling i sentrum (ibid. 2016).

Oppsummering – Asker sentrum og Trekanten

Asker sentrum er lite, tett og kompakt og alt ligger i gåavstand. Med Trekanten og jernbanen i sentrum er Asker et viktig handelssted for folk både lokalt og regionalt. Med korte avstand fra Drammen og Oslo kan mange tusen mennesker nå Trekanten og Asker sentrum i løpt av 10 til 20 minutter. Trekanten og Asker sentrum har det meste som et kjøpesenter og et sentrum bør ha. Butikker, spisesteder, helsetjenester og andre viktige funksjoner gjør Asker til et attraktivt handelssted og en god møteplass.

Trekanten står som et godt eksempel på kjøpesenter. Victor Grüens mål var å skape en sosial arena hvor folk kunne møtes og ha det sosialt i lag med andre. Trekanten er av en slik karakter og inviterer folk til å ha det sosialt. Trekanten har alt et kjøpesenter bør ha. Senteret tilbyr butikker, spisesteder, helsetjenester, bokhandel, handelsvogner, heis, rulletrapp og mange parkeringsplasser som gjør senteret tilgjengelig, noe som var viktig for Victor Grünen. Trekanten er som mange andre kjøpesentre lukket og holder all støy og forurensning utenfor. I tillegg til det har Trekanten vektere som går rundt og passer på at folk har det trygg. De som besøker Trekanten føler seg trygge og er skjermet for dårlig vær, regn, vind, støy, biltrafikk og kriminalitet. Med mange buss- og togavganger/stopp er både sentrum og Trekanten lett tilgjengelig for folk flest, først og fremst for de som ikke disponerer bil.

Når det gjelder selve Asker sentrum er det lite og alt ligger i gåavstand. Sentrum er tett, men har også store potensialer for å fortettes enda mer. Flere funksjoner i sentrum skaper liv og sikrer tilstedeværelse av folk både på dagen og på kvelden. Mange uteserveringer i sentrum har lange åpningstider og holder dermed liv i sentrum til lang ut på kvelden. Korte kvartaler, finmasket og sammenhengende gågater gir folk en følelse av trygghet når de går i sentrum. Asker sentrum har også en god blanding av nye og eldre bygninger i sentrum som gir stedet identitet. I tillegg til butikker, kontorer og offentlige tjenester er det også en del boliger i sentrum som holder liv i sentrum når butikkene og kjøpesenteret er stengt.

Når det gjelder samarbeid med andre aktører og vanlige folk og de som bor i sentrum er vanlige folk involvert i en veldig liten grad. Kommunen samarbeider med de aktørene som er ressurssterke og som er i stand til å bidra til utviklingen av sentrum. Fordi vanlige folk og de som bor i området synes sentrum er greit nok, prøver de ikke å involvere seg i diskusjon, produksjon og utvikling av sentrum. Når folk ikke involverer seg i stor grad blir det vanskelig å snakke med dem og finne ut hva de liker, ønsker seg og hvordan de vil at område skal utvikles.

Studiet av folkets bevegelsesmønster i Asker sentrum viser at jo høyere kvaliteten på et offentlig rom er, jo flere aktiviteter finner man der. Og jo lavere og dårligere kvaliteten er, jo mindre aktiviteter finnes der. I Asker var andelen av aktiviteter mye større i Strøket, Smuget og på det nye torget, mye på grunn av at disse områdene er åpne og har høyere kvalitet. Her gikk folk rolig, de stoppet opp og kikket inn i butikkene. Studie av fasadene og telling av innganger i Asker sentrum viser at aktivitetsnivå er mye høyere foran aktive og delvis aktive fasader enn foran passive og lukkede fasader. Jo åpnere fasadene er jo mer folk vil gå langs disse fasadene og gjøre område levende. Butikker som har åpne fasader med mye detaljer, mange dører og med varer trakk ute i gaten er de som har flest besøkende og er her folk stopper opp og ser inn i butikkene. Åpne fasader skaper en kontakt mellom ute og inne og en trygghet som vi mennesker verdsetter høyt når vi er ute i byen.

Skedsmo – Lillestrøm

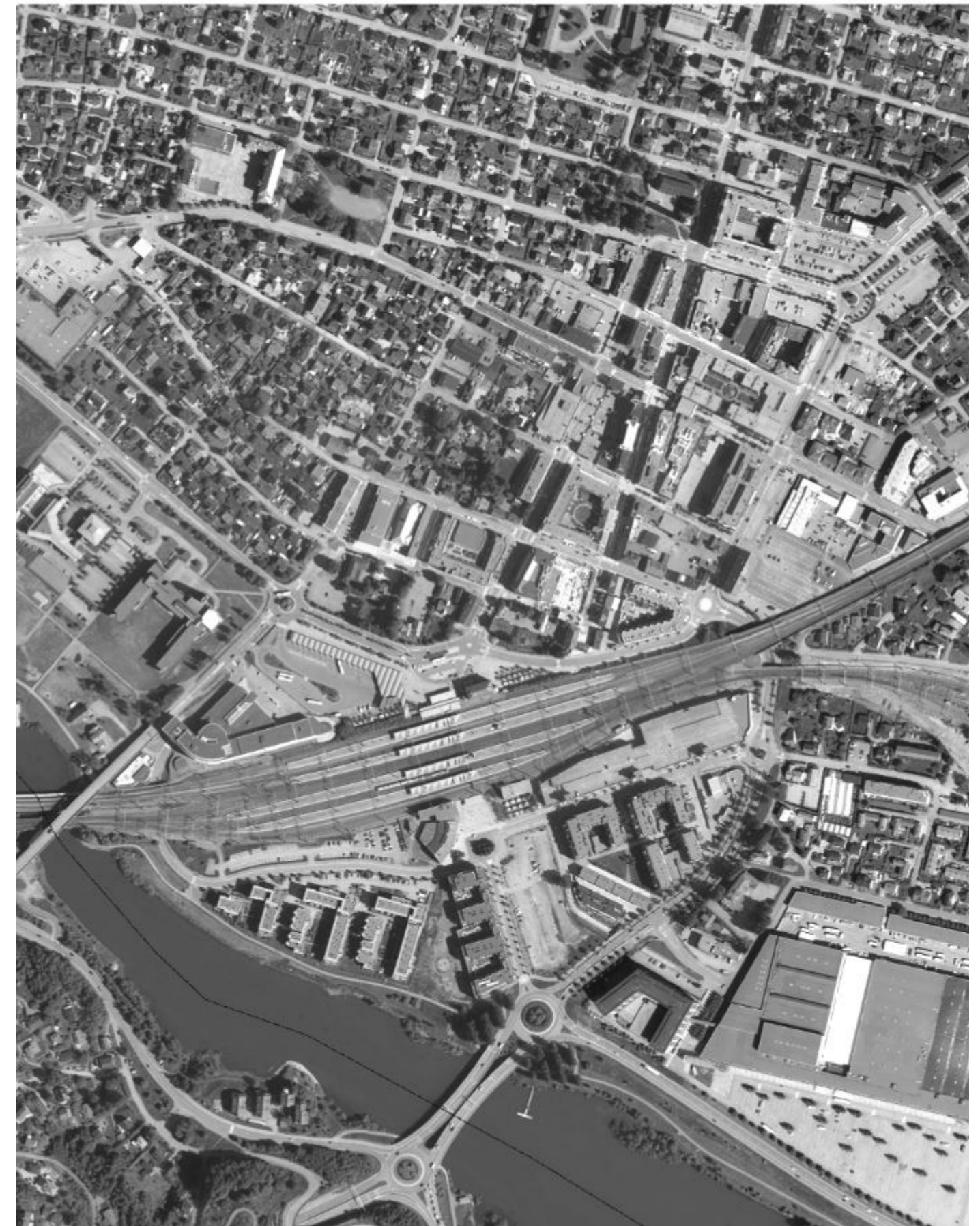
Lillestrøm er Skedsmo kommunens bysenter som fikk bystatus i 1997, har 12 500 innbyggere og ligger 18 kilometer fra Oslo (Wikipedia 2016b). Skedsmo kommune grenser mot Nittedal og Gjerdrum i nord, Fet og Sørumsund i øst, Lørenskog og Rælingen i sør og Oslo i vest. Kommunen har en befolkning på 51 188 og et totalt areal på 77,03 km² hvorav 76,57 er landarealer og resten er vannarealer (Kommuneplan 2015; Wikipedia 2016c). I tillegg til Lillestrøm som er kommunesenteret, har Skedsmo også andre viktige tettsteder som Strømmen, Kjeller og Skedsmokorset.

Lillestrøm fikk sin togstasjon da hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll ble åpnet i 1854 hvor målet var å styrke forbindelsen fra Christiania til Mjøsa og frakte tømmer fra Romerike til Christiania (Bunæs 2016). Jernbanen i Lillestrøm førte til sterkt vekst i området og transporterte både mennesker, varer og tjenester. Jernbanen gjorde at folk kunne flyttet på seg raskere enn noen gang før og førte til vekst i både folketall og næringslivet. Lillestrøm var og er den dag i dag en av Norges mest trafikkerte stasjon, faktisk den tredje største trafikknutepunkt etter Oslo S og Nasjonalteatret (Lillestrøm 2010).

Skedsmo kommune og byen Lillestrøm er en del av Osloregionen og skal være i stand til å ta sin del av den forventede befolkningsveksten i Osloregionen. Kommunen er en av Norges raskest voksende kommune og tallene viser at befolkningen har økt fra 38 799 i 2000 til 51 188 til 2014 (Kommuneplan 2015). Den gjennomsnittlige veksten i kommunen har variert noe fra år til år, men har ligget rundt ca. 2 %, 2 % vekst per år er også noe kommunen legger opp til i planperioden 2015 til 2026 (ibid. 2015. s. 8). Grunnen til den økte veksten er arbeidsinnvandring, innflytting av unge barnefamilier og unge voksne folk. Rundt 22 % av befolkningen i Skedsmo er innvandrere med innvandrerforeldre, hvorav 12 % er fra Asia og 8 % er fra Europa (ibid. 2015. s. 8).

Når det gjelder næringslivet og næringsutvikling i Skedsmo, er kommunens mål at "Skedsmo skal være en motor for næringsutvikling i regionen" (Kommuneplan 2015 s.10). Med totalt 28 000 arbeidsplasser og et næringsliv som er i sterkt vekst er kommunen et viktig næringsmessig tyngdepunkt i regionen. Siden 2000 har kommunen opplevd en sterk vekst i arbeidsplasser og har fått hele 6000 nye arbeidsplasser (ibid. s.10). Kjøpesenter og handel i Lillestrøm og Strømmen storsenter gjør handelen til den største og viktigste bransjen i næringslivet i kommunen og utgjør hele "30 % av sysselsatte i privat sektor" (ibid. s.10).

Byen Lillestrøm er veldig tilgjengelig både med kollektivtransport og med privatbil. I tillegg til jernbanen og mange bussruter er Europaveien 6 og riksveien 159 viktige transportårer og binder Lillestrøm og Skedsmo kommune med resten av regionen. Lillestrøm er også en av de byene i landet som har satsset mest på sykkelruter og ønsker å fortsette med det. Kommunen ønsker at økende transportbehov skal dekket av kollektivtransport, sykkel og at folk må gå mer (Kommuneplan 2015 s.23).



Figur 4.21. Oversiktskart over Lillestrøm by. Bakgrunnskartet er hentet fra finn.no.

Lillestrøm Torv

Lillestrøm Torv er et kjøpesenter lokalisert midt i Lillestrøm sentrum. Kjøpesenteret ble bygget i 1985, utvidet i 1998 og ble renoverert i 2006 (Steenstrøm 2015a). Etter renovasjonen i 2006 har kjøpesenteret blitt til et attraktiv handel- og møtested for folk fra hele regionen. Med dets beliggenhet midt i sentrum er Lillestrøm Torv et handelssted for Skedsmo kommune sine 51 188 innbyggere og for hele regionen.

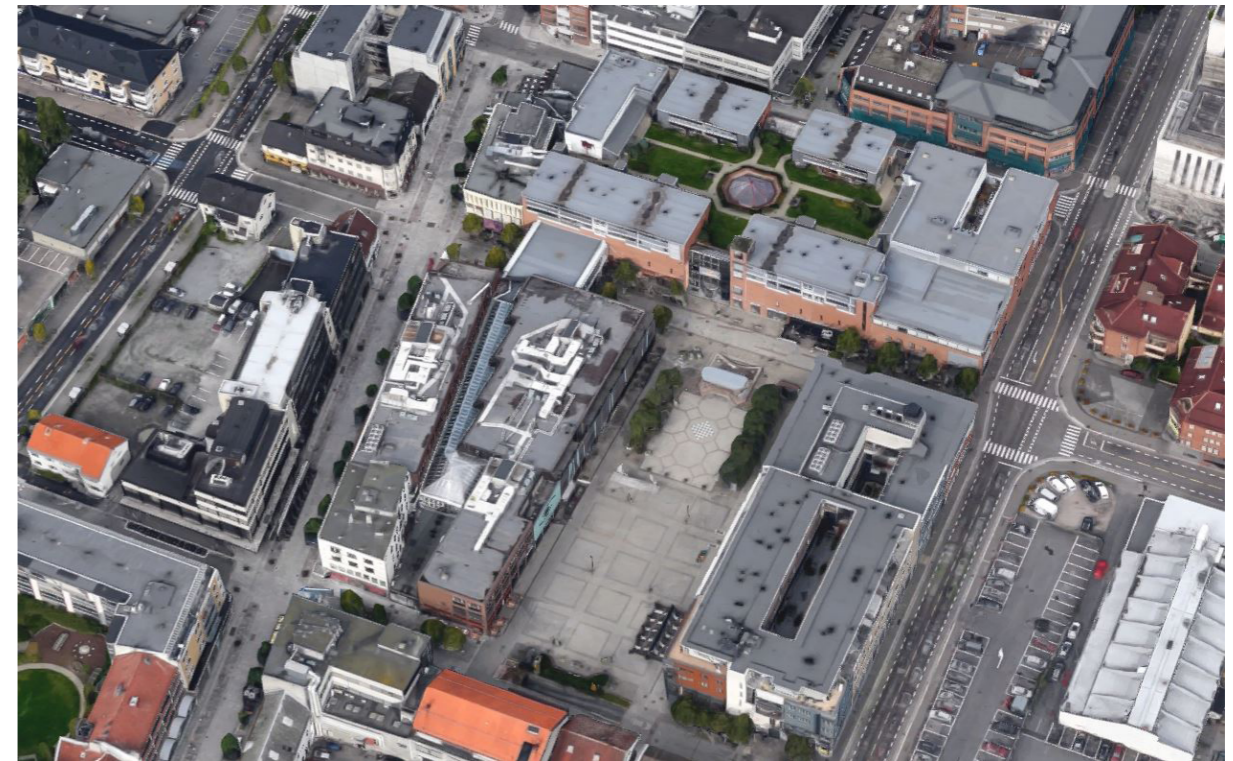
Lillestrøm Torv har et totalt areal på 38 778 m² og inneholder 73 butikker. Av 38 778 er 22 771 m² som utgjør ca. 60 % av hele kjøpesenteret, utleiearealer og resten er parkeringsarealer, gang, trapp og heisarealer (Steenandstrøm 2015). Kjøpesenteret er godt integrert i byen og er aktiv deltaker i aktiviteter som finnes sted i sentrum. Ved å delta i Byfesten, byutviklingsbedriften, Lillestrøm 2020, Næringsrådet og Julegatekomiteen bidrar kjøpesenteret til å gjøre Lillestrøm by til et viktig og attraktivt handelssted for hele regionen (ibid. 2015). I 2014 var det over 3,75 millioner kunder som besøkte kjøpesenteret. Det er mange unge og kvinner som bruker senteret, over halvparten av de som besøker senteret i året er kvinner (ibid. 2015).

I likhet med Trekanten i Asker sentrum oppfyller Lillestrøm Torv kravene til Victor Grünen om hvordan et kjøpesenter bør være og hva det bør inneholde. Lillestrøm Torv er ikke bare et kjøpesenter bestående av butikker, men det er også en møteplass for folk i alle aldersgrupper. Barn, unge, voksne og eldre er å finne i Lillestrøm Torv. I tillegg til mange butikker, finner man apotek, spisesteder, reisebyrå, store og åpne oppholdsarealer, mange og gode sitteplasser, mye detalj og utsmykninger, trapp og heis som gjør senteret tilgjengelig for personer med nedsatt bevegelsesevne. Lillestrøm Torv er eid og leies ut av Steen and Strøm, en kjøpesentergruppe som driver og utbygger kjøpesenter i Skandinavia (Steenstrøm 2015b).

Fakta om Lillestrøm Torv

Navn:	Lillestrøm Torv
Kjøpesenterareal:	38 778 m ²
Utleieareal:	22 771 m ²
Omsetning (2014):	550 millioner
Antall butikker:	73
Antall parkeringsplasser:	300
Eier:	Steen & Strøm AS
Bygget:	1985, utvidet 1998, renoverert 2006
Beliggenhet:	Midt i Lillestrøm by, like ved jernbanen

Tallene er hentet fra (Steenandstrøm 2015, Steenstrøm 2015a)



Figur 4.22. Oversiktsbilde av Lillestrøm Torv. Hentet fra 3D maps google.



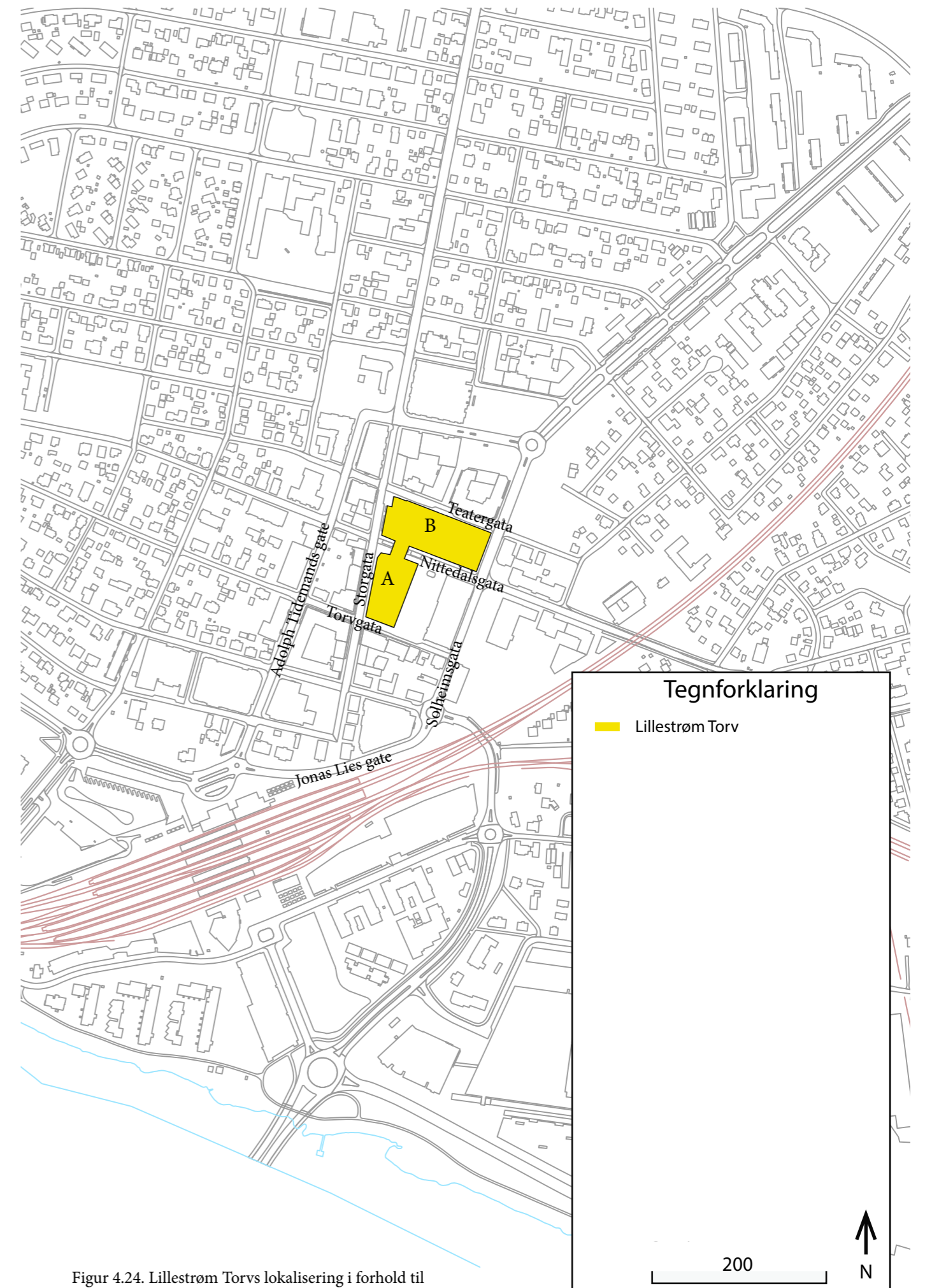
Figur 4.23. Lillestrøm Torv sett fra Storgata.

Utforming og lokalisering av Lillestrøm Torv

Lillestrøm Torv er et veldig vellykket kjøpesenter og passer godt inn i bybildet i Lillestrøm. Kjøpesenteret er godt drevet og er en attraktiv og sjarmerende møteplass. Lillestrøm Torv er et kjøpesenter som Grüen ville vært stolt over, fordi det er skapt for å være den beste møteplassen i byen.

Når det gjelder utforming og design av Lillestrøm Torv, består kjøpesenteret av to bygg, bygg A og bygg B som er koblet sammen av en bro-bygg. Bygg A er mindre enn bygg B og er lokalisert mellom Storgata og torget. Bygg B er lokalisert mellom Nittedalsgata og Teatergata og er det største bygget. Kjøpesenteret består av tre etasjer hvor den ene er en underetasje. Som skrevet tidligere består senteret av 73 butikker og mange innganger hvorav seks er store innganger. Tre av dem er plassert langs Nittedalsgata, en mot Teatergata, en mot torget og en mot Storgata. De mest brukte inngangene er den mot Storgata og de tre langs Nittedalsgata. Kommunen har vært bevisste og krevde åpne fasader og egne innganger til hver enkelt butikk (Lesjø 2016). De aller fleste butikkene i kjøpesenteret som er vendt mot Storgata og Torvgata har i tillegg til inngang fra kjøpesenteret, direkte inngang fra gaten og inn til butikkene. Disse dører gir aktive og detaljrike fasader som gjør det vanskelig for folk å skille kjøpesenteret fra butikkene i sentrum. Når det gjelder parkeringsplasser er de ikke synlige, en må kjøre ned i kjeller og parkere under bakken. Kjøpesenteret har 300 parkeringsplasser hvor det er gratis å parkere fra klokken 18:00 til 21:00. Ved hjelp av rulletrapp og heis kan en lett komme seg frem til første og andre etasjen i kjøpesenteret. Innvendig er kjøpesenteret stort og luftig og føles som et riktig kjøpesenter. Det er gode og åpne rom hvor det er plassert stoler og benker hvor folk kan sitte og ta seg en kopp kaffe. Kjøpesenteret har faste åpningstider og er åpen fra mandag til fredag fra klokke 10:00 til klokken 21:00 og fra klokken 10:00 til klokken 18:00 på lørdager.

Kjøpesenterets størrelse, 38 778 m², og lokalisering midt i byen nær viktige funksjoner som kino, vinmonopolet, spisesteder og stasjonen gjør senteret til en «naturlig del av et totaltilbud i byen» (Steenandstrøm 2015). Sentralt beliggenhet i forhold til eksisterende infrastruktur gjør at Lillestrøm Torv er det eneste bysenteret i regionen. Kjøpesenterets lokalisering nær jernbanen og bussterminalen i Lillestrøm er i henhold til forskriftet om rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre, hvor målet er å gå, sykle eller ta kollektivtransport til kjøpesenteret og redusere bilbruken. Med en 5 minutters gåtur til Norges tredje største trafikkerte togstasjon er senteret godt tilgjengelig. Med regiontoget mot Eidsvoll tar det 10 minutter å reise fra Oslo S til Lillestrøm og 12 minutter fra Lillestrøm til flyplassen Gardermoen (NSB 2016). Dette viser igjen at Lillestrøm Torv ikke ligger så langt unna de store byene og kan nås veldig lett. Senterets utforming og plassering i sentrum har gjort senteret til en naturlig del av Lillestrøms bybildet, uten å være for lite eller for stort.



Figur 4.24. Lillestrøm Torvs lokalisering i forhold til resten av Lillestrøm.

Fordeling av handel i Lillestrøm

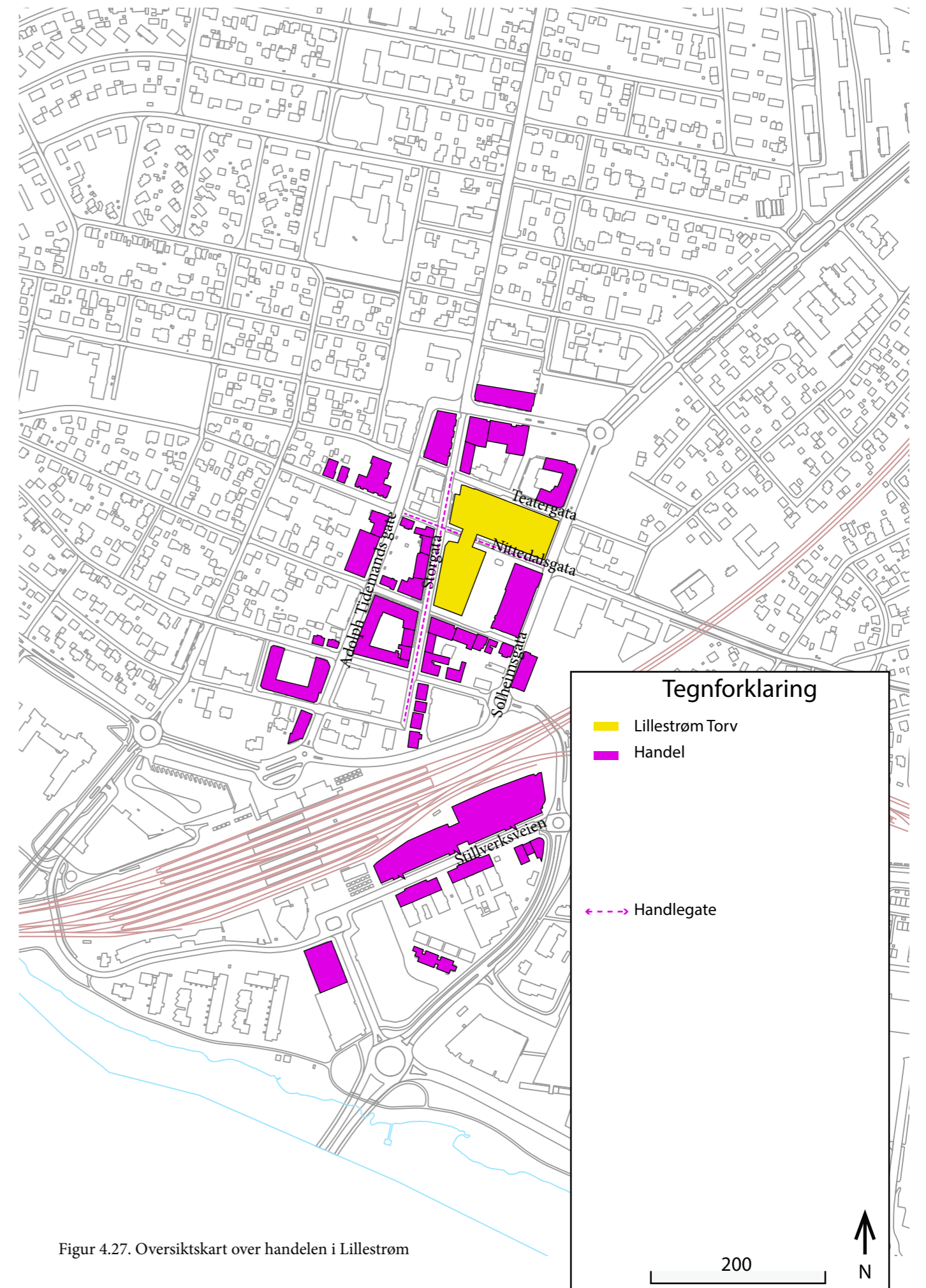
Ved siden av Lillestrøm Torv finnes det også mye handel ute i sentrum. Som i Asker er det en nokså lik fordeling av handel i Lillestrøm. Mye av handelen i Lillestrøm er lokalisert langs Storgata, Nittedalsgata og Torvgata. Det finnes også handel langs Adolph Tidemands gate og på andre siden av jernbanen langs Stillverksveien. Her er det for det meste serveringssteder, en bensinstasjon, Kiwi og Rema 1000 butikk. Langs Storgata, Torvgata og Nittedalsveien er det mye detaljhandel og mye serveringssteder. Storgata og Nittedalsveien er handlegatene i Lillestrøm og er også de to travleste gatene i byen. I følge fungerende plan- og næringssjef Øyvind Daaland Lesjø i Skedsmo kommune som viser til handelsanalyser som kommunen har utført og som tyder på at Lillestrøms posisjon som regionalt handelscenter har svekket i de siste tiårene, men at de har lenge fokusert på å beholde handelsvirksomheten i gatene rundt kjøpesenteret (Lesjø 2016). Kommunen har selv vært i dialog med Lillestrøm Torv om å åpne deres fasader mot Storgata og omgivelsene (ibid. 2016). I følge Øyvind Lesjø går det passe bra med detaljhandelen i Lillestrøm, men at serveringsbransjen og kulturlivet har hatt en sterk og positiv utvikling i de siste tiårene (ibid. 2016). Lillestrøm sentrum har alt fra vinmonopol, apotek, klesbutikker, serveringssteder, matvarebutikker til små og lokale handelsbutikker rundt om i sentrum noe som skaper god butikkmix i sentrum.



Figur 4.25. Storgata eller handlegaten i Lillestrøm på kvelden.



Figur 4.26. Storgata eller handlegaten i Lillestrøm på dagen.



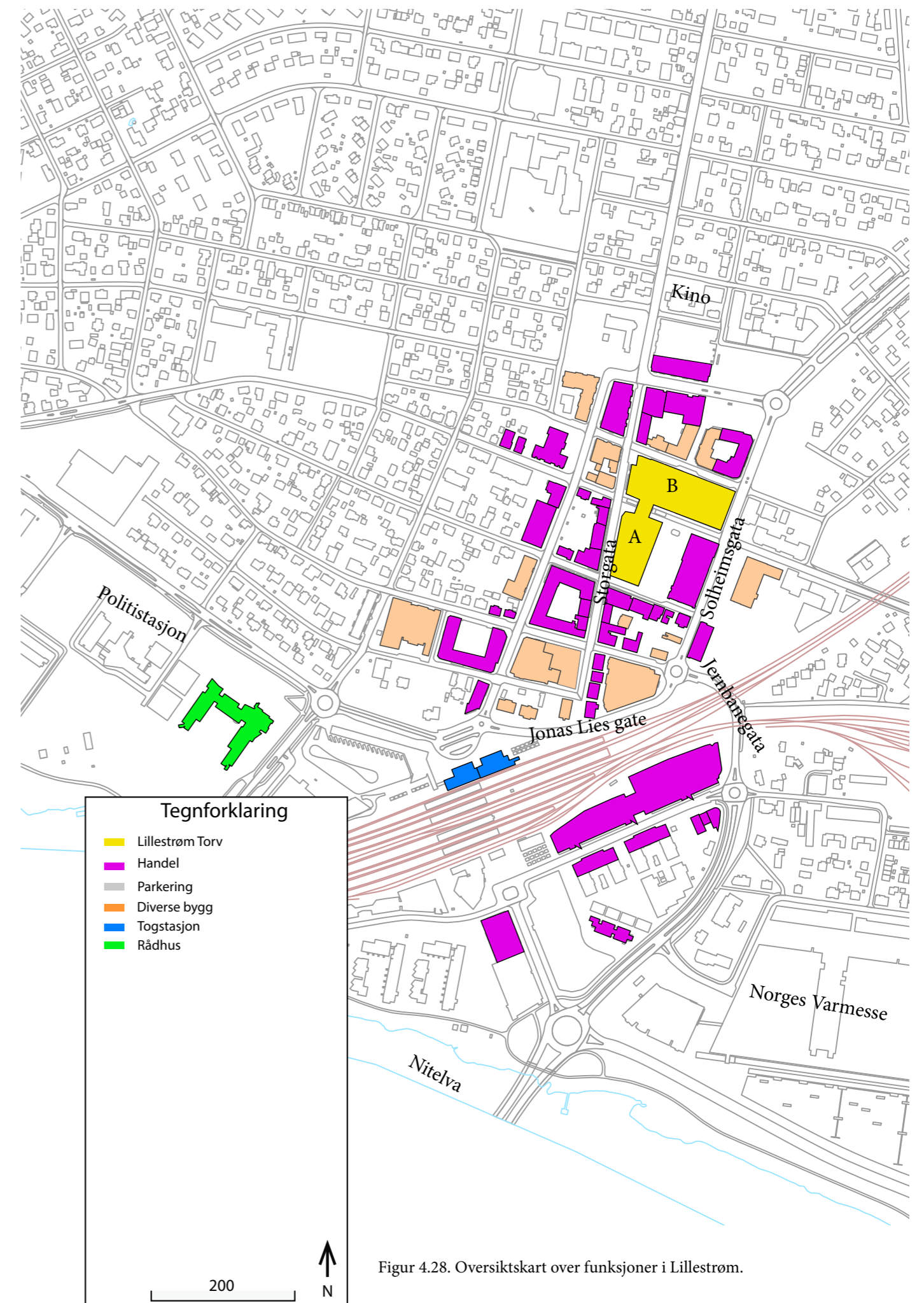
Figur 4.27. Oversiktskart over handelen i Lillestrøm

Funksjoner i sentrum.

I Lillestrøm finner en alle de nødvendige funksjonene et sentrum bør ha. Lillestrøm består av boliger, kontorer, hoteller, butikker, serveringssteder, kjøpesenter, kultursenter, rådhus, politistasjon, Romerike politidistrikt, Romerike Helsebygg, en stor bussterminal, togstasjon, kino, torg, gågata, Lillestrøm kirke, Lillestrøm videregående skole og Norges Varemesse sør i byen, på andre siden av jernbanen. Siden Lillestrøm ikke er en så stor by i areal, ligger alt til rette innenfor en kort gåavstand. Lillestrøm torg ligger rett ved kjøpesenteret, mellom bygg A og bygg B og blir brukt til markeringer, festivaler og andre viktige aktiviteter. Om vinteren når det er kaldt ute og det er is på bakken, blir torget brukt som skøytebane, noe som tiltrekker seg en god del folk. Med sine mye trær og planter rundt om i byen og Nitelva i sør, er Lillestrøm en attraktiv blå-grønn by. Langs Nitelva sør for stasjonen er det tilrettelagt for turgåing og løping, noe som er med på fremme helsen til innbyggere i området.

Etter ferdigstillingen av gågata eller Storgata i 2010 har Lillestrøm fått et betydelig løft (Lesjø 2016). Det er blitt både tryggere og triveligere å ferdes i gaten nå. Med både primære og sekundære sitteplasser i form av vanlige benker, stoler fra serveringssteder og trappetrinn og bokser som blir brukt som sitteplasser opplever man gaten som et trygg, komfortabelt og attraktivt sted å være i. Gode fasader, stolper, støttepunkter og kanter kan brukes som ståsteder og oppholdsplasser for de som vil ta seg en pause eller for de som står og snakker med hverandre uten å komme i veien for andre. Som i Asker sentrum finner en mange gamle og nye bygninger i Lillestrøm. Langs Storgata fra kjøpesenteret og ned mot stasjon er det en god blanding av eldre og nye og moderne bygninger som skaper store variasjoner og gir folk en opplevelse av å være i en gammel og modern by samtidig. Det er også noe høydeforskjeller på byggene i Lillestrøm, det finnes bygninger alt fra en etasje til 4-5 etasjer.

Med ingen eller veldig lite trafikk i sør og på østsiden av kjøpesenteret og gågata er det lite støy og ulykker her. Området oppfattes veldig trygt og folk ferdes fritt uten å være bekymre for biltrafikken. Når det gjelder støy og lange køer er Jernbanegata, Solheimsgata og Jonas Lies gate sør og øst for kjøpesenteret de mest trafikkerte veiene i rushtiden og skaper både støy og lange køer. Lokalisering av politistasjon sør i Lillestrøm øker sikkerheten og folk kan gå i byen uten å være bekymre for noe som helst.

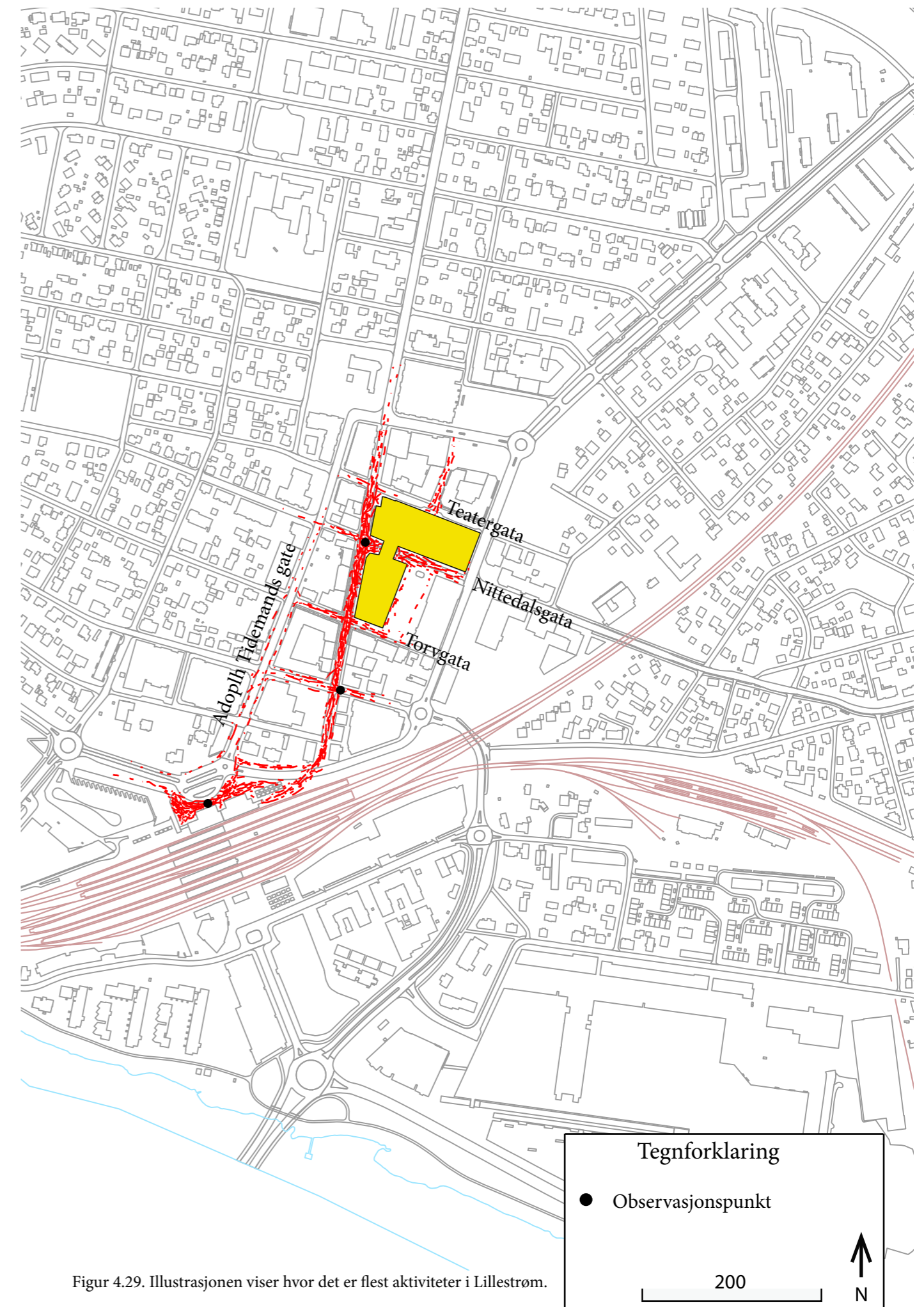


Figur 4.28. Oversiktskart over funksjoner i Lillestrøm.

Hvor går folket?

For å få et bilde over hvor folk i Lillestrøm går og hva de gjør når de er ute i byen var det nødvendig med en tur til Lillestrøm. Totalt har det blitt foretatt 4 turer til Lillestrøm hvor jeg og en venn av meg telte hvor mange personer som var i sentrum på et bestemt tidspunkt. Jeg har tatt bilder av områder og byen, tok tiden på hvor hurtig folk gikk fra et punkt til et annet, studerte butikk- og kjøpesenterfasadene og snakket med kommunen om hvordan de samarbeider med andre for å gjøre sentrum levende.

Fredag 4. mars var jeg sammen med en venn i Lillestrøm og telte hvor mange mennesker som beveget seg i byen i løpet av en time og 30 minutter. Tellingen begynte klokke 16:30 og varte frem til 18:00. Siden vi var to stykker satt jeg ved togstasjonen mens min venn stod rett i krysset mellom Nittedalsgata og Storgata, rett ved kjøpesenterets inngang. Etter en times telling foran stasjonen flyttet jeg meg til Storgata og stod sør for kjøpesenter, i krysset mellom Voldgata og Storgata og gikk opp og ned langs Storgata. Når det gjelder min venn, gikk han også opp og ned langs Storgata, opp til Teatergata og ned til Torvgata. Det var vind, overskyet og -4 grader ute. I alt var det 1220 mennesker i Lillestrøm. Som kartet i neste side viser var fleste parten av dem rundt stasjon og bussterminalen, men også en stor del langs Storgata og Nittedalsgata. Grunnen til at tallet var stor foran stasjonen var at tellingen startet i rushtiden når folk var ferdig på jobb og skole og var på vei hjem. Fleste parten av dem som kom med tog gikk rett til venstre og inn til bussterminalen og tok bussen hjem. Ellers gikk en god del til høyre for stasjonen og oppover mot Lillestrøm Torv. Siden kjøpesenteret har to store innganger i bygg B, en i sør og en i nord, brukte mange kjøpesenteret som snarvei på vei hjem og gikk tvers gjennom senteret. Dette er en bevisst trekk av kjøpesenteret som inviterer folk til å bruke kjøpesenter som en snarvei. Selv om Adolph Tidemands gate ligger nærmere togstasjon og bussterminalen velger folk å bruke Storgata mest. Hvorfor? Jo, fordi Storgata er bilfri, den er ny og god å gå i, består av planter, benker, er mye folk der og har gode og detaljrike fasader som øker aktivitetsnivå i denne gaten. Nesten alle som var i byen var i bevegelse, utenom noen få mennesker som stod utenfor serveringsstedene for å ta en røykpause.



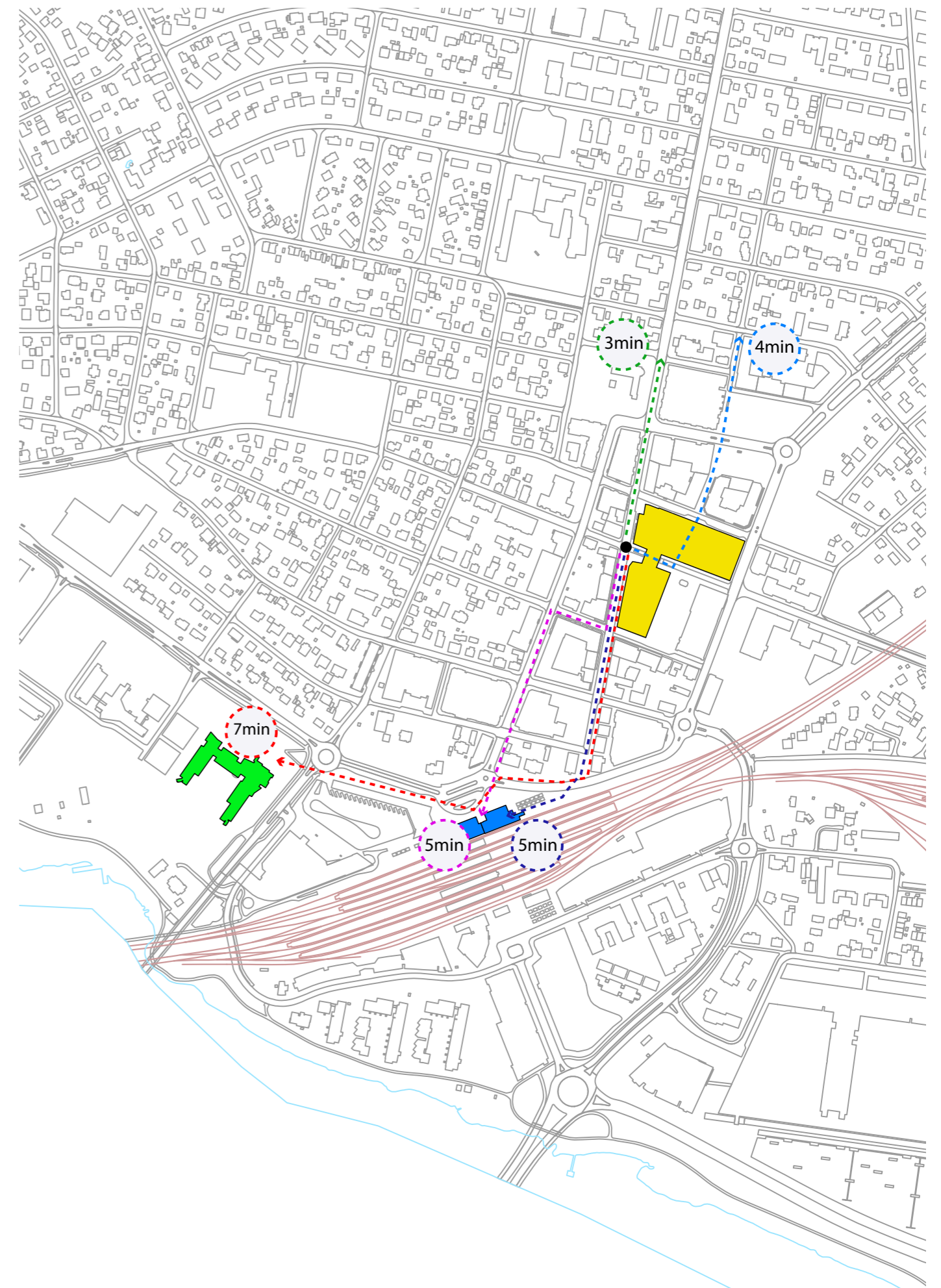
Figur 4.29. Illustrasjonen viser hvor det er flest aktiviteter i Lillestrøm.

Gangfart

Selv om Lillestrøm virker som en stor by, er den ikke så stort i areal og det tar ikke så lang tid å gå fra for eksempel stasjonen til kjøpesenteret. For å finne ut hvor lang tid en bruker fra et punkt til et annet ble det målt tid på folk som gikk i sentrum. Siden folk går i ulike tempo, kan tiden variere fra person til person.

Målingen startet ved bro-bygget som kobler de to kjøpesenter byggene sammen. Tiden fra startpunktet og ned til togstasjonen (mørke blå linje) ble målt ved å gå i sporene til voksne folk langs Storgata og fikk en tid på 5 minutter. Fra startpunktet, ned til Torvgata og langs Adolph Tidemands gate og ned til stasjonen (lille linje) tok det også 5 minutter. Fra startpunktet og ned til Rådhuset (rød linje) tok det 7 minutter å gå. Strekningen fra startpunktet og nordover til Lillestrøm Kino (grøn linje) ble målt på 3 minutter. Og fra startpunktet tvers gjennom kjøpesenteret og opp til Røde Kors-Huset Lillestrøm (blå linje) nord for kjøpesenteret tok det 4 minutter å gå, fulgt i sporene til andre mennesker. Alle målingene ble gjort i et vanlig tempo hvor personer som ble fulgt etter var ofte i selskap med andre og som snakket sammen mens de gikk.

Denne målingen viser at Lillestrøm ikke er så stort og at det finnes gode muligheter for å gå rundt om i sentrum. Målingene viser at det tar ikke mer enn 7-8 minutter å gå gjennom Lillestrøm og at mange butikker, serveringssteder og andre funksjoner ligger i et tett og avgrenset område i gåavstand. Finmaskede og sammenhengende gågater og kjøpesenter som en snarvei uten hindringer og omveier gjør sentrum lite, trygg og folk kan gå fritt rundt om i sentrum. Under målingen fikk jeg sett at mange mennesker bruker kjøpesenter som snarvei på vei fra togstasjon og nordover mot boligfeltene nord for kjøpesenteret. Veldig mange som brukte kjøpesenter som snarvei gikk tvers gjennom, uten å måtte kjøpe noe.



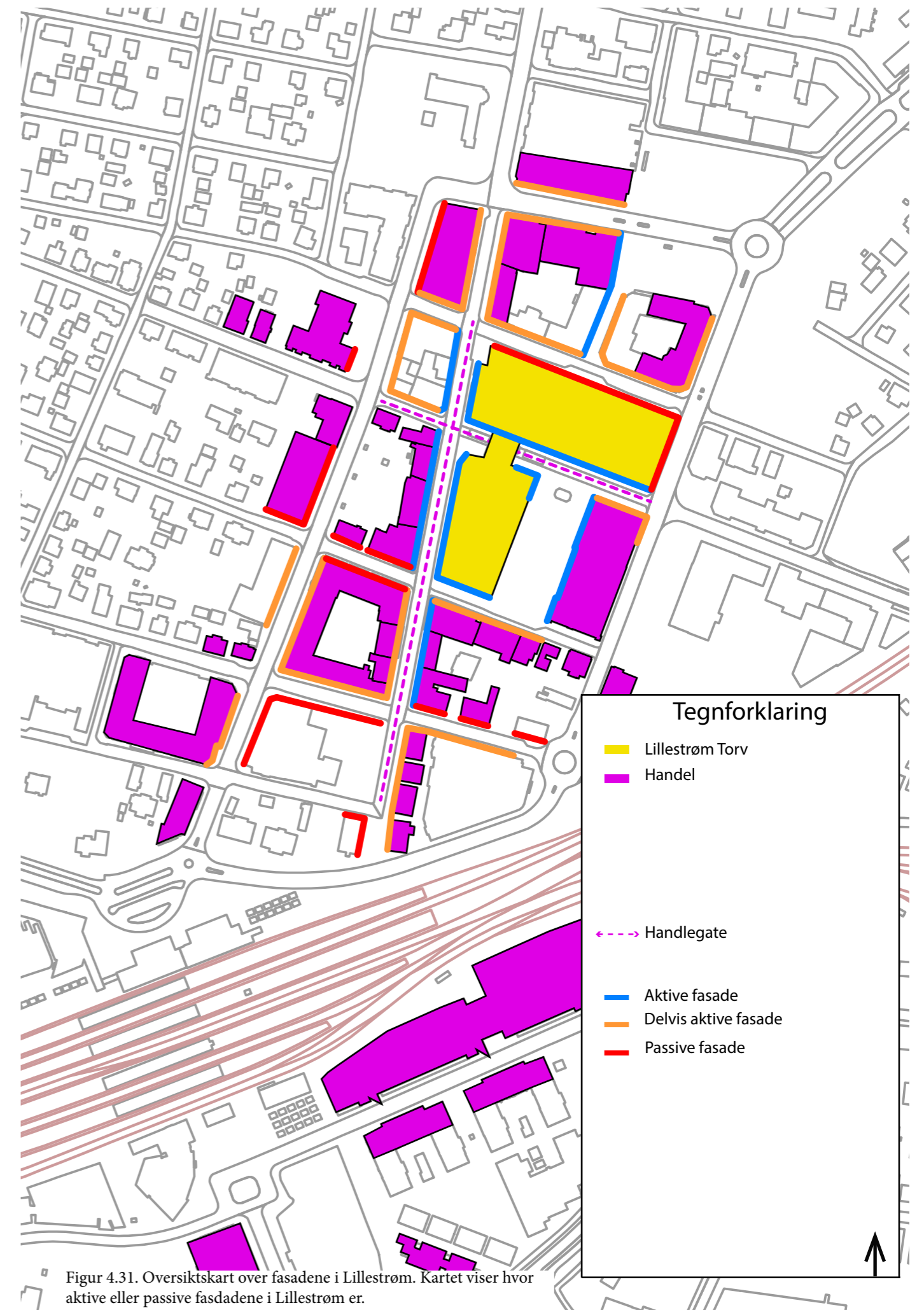
Figur 4.30. Illustrasjonen viser tiden som ble målt fra Lillestrøm Torvs hovedinngangen til ulike punkter i Lillestrøm.

Fasader i Lillestrøm

Fredag den 12. februar 2016 var jeg i Lillestrøm for å studere fasadene i byen og finne ut hvor mye disse har å si for et levende sentrum. Det var nødvendig å gjøre en studie av fasadene, fordi det gir meg som forsker et bilde av hvor høy aktivitetsnivået er langs de ulike fasadene i sentrum.

I Lillestrøm er det mange åpne og attraktive fasader, en god del delvis aktive fasader og en del passive og kjedelige fasader. De aller fleste av aktive og åpne fasader i Lillestrøm finner en langs Storgata og Nittedalsgata. Langs disse gatene er fasadene åpne, består av en god del detaljer, gode utsmykninger, store variasjoner og mange flotte dører. Nesten alle som går langs disse fasadene stopper opp, snur hode og kikker inn i butikkene. Åpne fasader skaper en kontakt mellom ute og inne og gjør det mulig for folk å se inn i butikken først, før de går inn for å kjøpe noe. De aktive fasadene tilhører Lillestrøm Torv, butikker og serveringsteder i sentrum. Bygget som er lokalisert sør for kjøpesenter har også veldig aktive fasader i vest, vendt mot kjøpesenteret og torget. I nord har bygget delvis aktive fasader, mens østfasaden som er vendt mot Solheimsgata er passiv. Banker, Vinmonopolet, Apotek, Skatt øst avdeling Lillestrøm og en del frisørsalonger har fasader som er delvis aktive. De har plakater og reklamer klistret fast i vinduene og skaper dårlig fasade. Voldgata og Torvgata består for det meste av delvis aktive og passive fasader. De passive fasadene finner vi i sør i DNB bygget, øst langs Solheimsgata, nord og i østfasaden til kjøpesenteret og i en del fasader langs Adolph Tidemands gate.

I Lillestrøm var aktivitetsnivå mye høyere langs de aktive og åpne fasader enn noen andre steder i byen. Storgata var den mest folkerike gaten i Lillestrøm. Det var også en god del folk som vandret langs delvis aktive fasader med en del detaljer og dører per 100 meter. Når det gjelder aktivitetsnivået langs de passive fasader var det lav. Siden de er kjedelige med få eller ingen detaljer er det få som går langs disse, og de som beveger seg her, går raskere enn foran de aktive fasadene. Jo mer åpne og aktive fasadene var, desto høyere var aktivitetsnivået. Og en kan si det motsatte om passive fasader. Jo mer kjedelig og passive fasadene var, jo lavere var aktivitetsnivået og jo færre folk gikk langs dem.



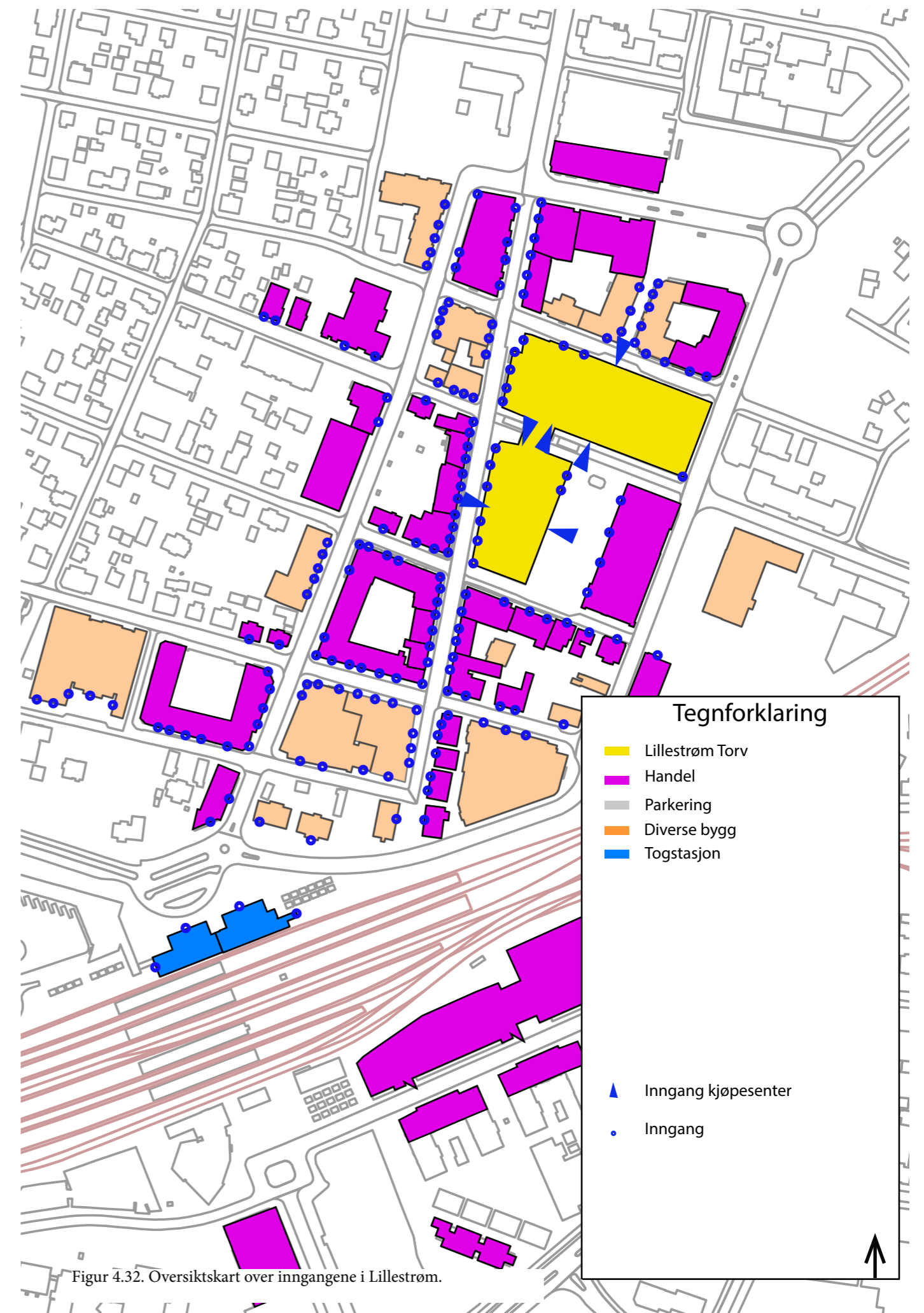
Figur 4.31. Oversiktskart over fasadene i Lillestrøm. Kartet viser hvor aktive eller passive fasadene i Lillestrøm er.

Innganger

Jo flere innganger et kjøpesenter har jo lettere blir det for folk å komme seg inn i kjøpesenteret. Få innganger fører ofte til at folk må gå omveier for å komme seg inn til kjøpesenter. Lokalisering av innganger må skje på en slik måte at det tilfredsstillende behovene til besøkende. Det viktigste av alt er at inngangene er universell utformet slik at alle kan bruke dem, også de som sitter i rullestol eller barnefamilier som triller handlevogn.

Som det går frem av kartet på neste side har Lillestrøm Torv 6 innganger. En mot Teatergata, tre mot Nittedalsgata (en mot torget og to under bro-bygget), en mot Storgata og en mot torget. De mest brukte inngangene i Lillestrøm Torv er de tre i Nittedalsgata og den som er vendt mot Storgata. Grunnen til at de er de mest brukte, er at inngangene er plassert mot handlegaten hvor det er mest folk i hele sentrum. Alle butikkene i kjøpesenter som er vendt mot Storgata og torget har direkte inngang fra gaten.

Det er mange dører langs Storgata, fra Thon Hotell litt nord for kjøpesenteret og hele veien ned til sør, hvor Storgata møter Jonas Lies gate. De mange dørene sammen med gode utsmykninger, store variasjoner av funksjoner og med gode detaljer og materialer gjør disse fasadene aktive og åpne. Det er veldig mange innganger i Lillestrøm, en eller flere til hver butikk, men som i Asker sentrum finnes det også en del dører som er branndører og som er stengt til vanlig og brukes bare i nødsituasjoner.

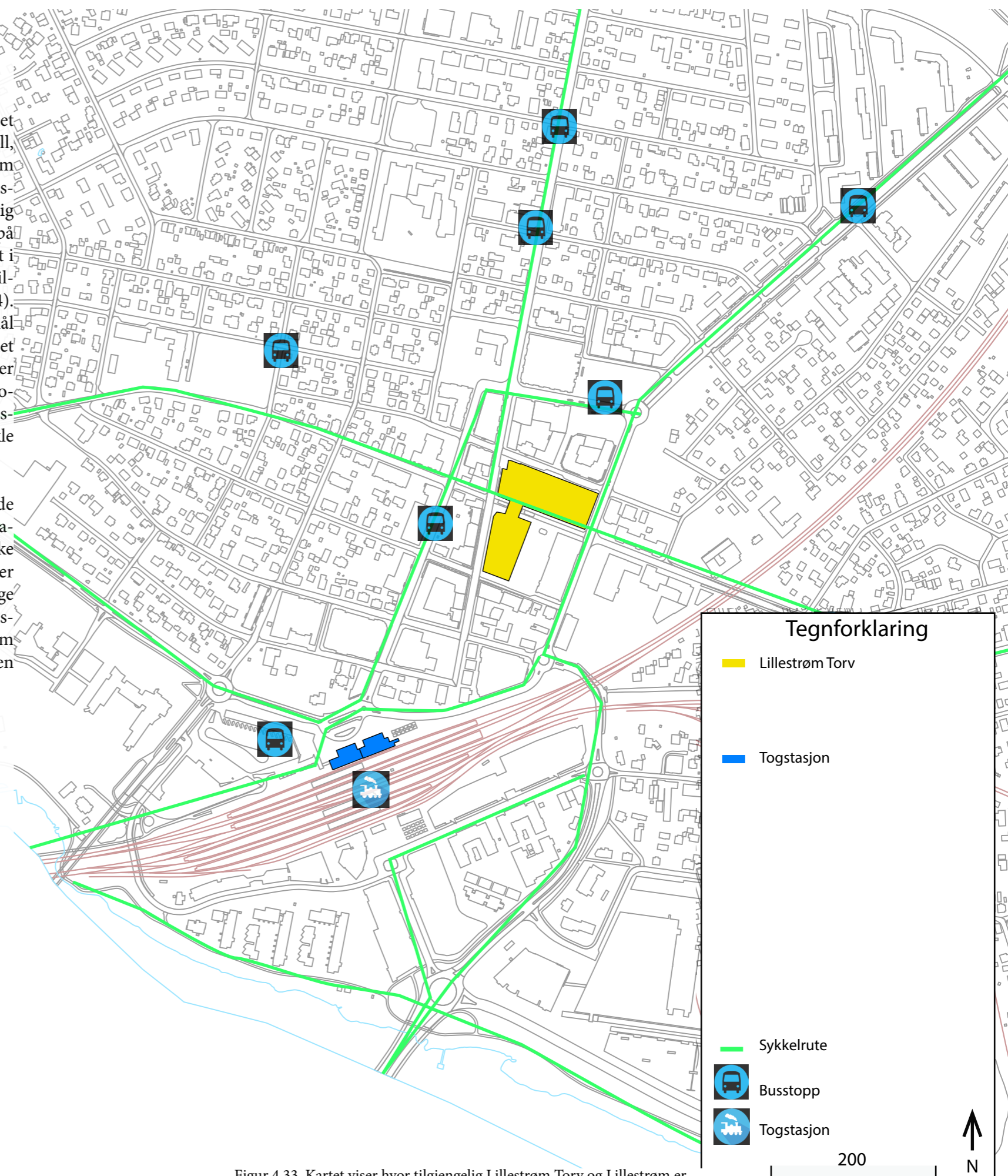


Figur 4.32. Oversiktskart over inngangene i Lillestrøm.

Transport i Lillestrøm

Som Norges tredje største trafikkerte stasjon er Lillestrøm etter Oslo S og Nasjonalteateret det mest tilgjengelige stedet i Romerike og i Osloregionen. Som nevnt over stopper toget til Eidsvoll, Trondheim, Dal og flytoget i Lillestrøm stasjon. Med en gåavstand på 5 minutter fra Lillestrøm Torv og ned til stasjonen og bussterminal er kjøpesenteret lett tilgjengelig. Mange tog- og bus-savganger fra Lillestrøm til Oslo og andre nabokommuner gjør at folk kan reise miljøvennlig både til og fra Lillestrøm og samtidig redusere bilbruken og forurensning mindre. Som det vises på kartet i neste side er det mange busstopp rundt om i Lillestrøm. Fremtidige befolkningsvekst i kommunen fører til nye og større utfordringer for Skedsmo. Kommunen ønsker å redusere bilbruken samtidig som de vil at all persontransport skal tas kollektiv (Kommuneplan 2015 s.14). For å nå dette ønsker kommunen å tilrettelegge for at så mange som mulig «daglig gjøremål ligger nær kollektivknutepunkt, og at busser, syklende og gående sikres god framkommelighet på veger og gater» (ibid. s.14). Med sine mange gode, trygge og sammenhengende sykkelveier er Lillestrøm blitt kåret til Norges beste sykkelby fire ganger, i 2008, 2010, 2012 og 2014 (Skedsmo-kommune 2016). Det er mange sykkelveier i Lillestrøm, noe som er både miljøvennlig transportmiddel og som vil fremme helse. Er man lei av bil, buss og tog, har man mulighet til å sykle fra Lillestrøm stasjon og hele veien ned til Oslo.

Når man kommer med tog og/eller buss til Lillestrøm kan man benytte seg av den nye og gode gågaten, Storgata. Gågaten er bilfri og trygd og er den mest brukte gaten i Lillestrøm. Lokalisering av Lillestrøm Torv og mange andre kjente butikker langs Storgata gjør at de som ikke disponerer bil reiser kollektiv og har lett tilgang til handelen i Lillestrøm. For de som ikke reiser kollektiv, men som kjører privatbilen finnes det parkeringskjeller under kjøpesenteret og mange andre parkeringsplasser langs gatene rundt om i sentrum. Med både bussterminal og togstasjon, mange parkeringsmuligheter, gode og sammenhengende gang- og sykkelveier i Lillestrøm er Lillestrøm Torv og butikkene i sentrum lett tilgjengelige, både for folk i kommunen, men også for de som bor i Oslo, Romerike og andre kommuner rundt omkring.



Figur 4.33. Kartet viser hvor tilgjengelig Lillestrøm Torv og Lillestrøm er.

Samarbeid mellom kommunen og andre aktører

Et levende sentrum skapes ikke av seg selv, heller ikke av bare kommunen. For å få til et levende sentrum er det riktig og viktig og at flere parter går sammen hånd i hånd. For å finne ut hvordan kommunen samarbeider og hvem de samarbeider med, intervjuet jeg fungerende plan- og nærings sjefen Øyvind Daaland Lesjø.

I Skedsmo kommune er det flere samarbeidspartnere som er viktige og som spiller en viktig rolle i utvikling og styrking av Lillestrøm og andre områder i kommunen. De to viktigste aktørene i samarbeidet innen næringsutvikling i kommunen er Kunnskapsbyen Lillestrøm og Lillestrøm 2020 (Lesjø 2016). Kunnskapsbyen Lillestrøm er et selskap hvor de sammen med 120 medlemmer arbeider om å utvikle næringen og driver med byutvikling (Kunnskapsbyen 2016). Lillestrøm 2020 er et selskap med formål om "å bidra til en helhetlig og positiv bymessig utvikling som skal styrke Lillestrøm som by- og regionsenter" (Lillestrøm2020 1016). Selskapet er en viktig samarbeidspartner i kommunen og står for arrangementer og aktiviteter i samarbeid med kommunen og næringslivet. Kommunen samarbeider mest med disse to selskapene, noe som kommunen er deleier i (Lesjø 2016). I tillegg til disse to selskapene finnes det også gårdeierforeninger som kan være viktige for de minste aktørene i byen som ikke treffes bra av de to selskapene. Gårdeierne er også et viktig middel i styrking av sentrum. De er alltid der og bidrar til arrangementer, markeringer og aktiviteter som finnes sted i sentrum (ibid. 2016).

Når det gjelder involvering av vanlige folk, folk på gate og om de har noe i si for styrking av sentrum sier Lesjø at de ikke er involvert så mye. Folk kommer hvis de har noe interessant å ta opp eller hvis de synes noe er moro. Som i Asker kommune er det bare de som har ressurs og som kan bidra til styrking og utvikling av byen som er involvert og spiller en viktig rolle. Vanlige folk er lite involvert i diskusjoner som omhandler produksjon og utvikling av offentlige rommene.

Oppsummering – Lillestrøm og Lillestrøm Torv

Lillestrøm er ikke så mye større enn Asker sentrum, er tett og alt ligger i gåavstand. Med Lillestrøm Torv som en naturlig del av bybildet er Lillestrøm et attraktivt handelssted i Skedsmo. Med korte avstander til både Oslo sentrum og til Oslo Lufthavn kan man nå Lillestrøm Torv med både tog, buss, bil og sykkel. Lillestrøm Torv sammen med butikkene ute i byen tilfredsstiller kravene til innbyggere og dekker deres nødvendige behov.

Lillestrøm Torv er et veldig vellykket eksempel på hvordan et kjøpesenter skal være og lokaliseres i sentrum. Kjøpesenteret er den beste møteplassen i byen hvor folk kan ha det sosialt samtidig som de er på handleturn. Kjøpesenteret i Lillestrøm har nesten alt et kjøpesenter bør ha. Butikker, mange spisesteder, helsetjenester, reisebyrå, åpne arealer, mye detaljer og utsmykninger, benker, heis, rulletrapp og mange parkeringsplasser for de som er bilavhengige. Lillestrøm Torv er lukket og alt er under tak og holder regn, vind, støy og trafikken unna. I tillegg har senteret flere vektere som går rundt og gir folk en følelse av trygghet og komfort. Senterets størrelse og utforming er vellykket og gjør senteret mindre dominerende. Mange døråpninger, åpne og detaljrike fasader og butikker som har direkte inngang fra gågaten gjør Lillestrøm Torv til en naturlig del av Lillestrøms bybildet. Som alle andre kjøpesentre i Norge, er Lillestrøm Torv stengt etter klokken 21:00 på kvelden, noe gjør at folk ikke kan benytte de åpne og gode arealene inne på kjøpesenteret. Kjøpesenterets aktiv deltakelse i ulike aktiviteter og arrangementer som Byfesten, byutviklingsbedriften, Lillestrøm 2020 og Julegatekomiteen styrker Lillestrøm og utvikler byen til å være en attraktiv og levende by.

Lillestrøm sentrum er tett og kompakt og alt ligger i gangavstand. Lillestrøm består av mange funksjoner og sikrer dermed folkets tilstedeværelse gjennom hele dagen og kvelden. Butikker, kontorer, boliger, serveringssteder og kinoen i sentrum er med på å holde liv i sentrum hele dagen. Byen Lillestrøm består for det meste av korte kvartaler med gode gågater og gjør at folk kan ferdes fritt rundt om i byen. Som i Asker sentrum finnes det både nye og gamle bygninger i Lillestrøm. Gamle bygninger er viktige både med tanke på historien av byen og med tanke på at nye virksomheter med dårlig økonomi kan etablere seg her. En god blanding av eldre og nye og moderne bygninger i Lillestrøm skaper en stor variasjon i byen. Lillestrøm har i tillegg til ulike sentrumsfunksjoner også mange boliger rundt om i byen og som kan gjøre område levende når butikker og kjøpesenteret er stengt.

Skedsmo kommune har et tett og godt samarbeid med ulike utviklingsselskaper i Lillestrøm om utvikling av byen. De samarbeider med Lillestrøm Torv, Lillestrøm 2020 og Kunnskapsbyen om å gjøre byen attraktiv og levende. Selv om kommunen har et godt og tett samarbeid med ulike selskaper og bedrifter har kommunen vært dårlig i å involvere vanlige folk i sentrumsutvikling. Det er veldig få som blir involvert i produksjon og utforming av omgivelsene sine.

Tellingen av folk i Lillestrøm viser at folk er der hvor området har god og høy kvalitet. Storgata er en slik gate hvor kvaliteten er høy og hvor det var mange mennesker som gikk og oppholdt seg. Fasadene i Lillestrøm og de mange inngangene langs Storgata viste at aktivitetsnivået i Lillestrøm er mye høyere foran de åpne fasader enn foran de passive. Folk går langsommere og snur hode når de går forbi aktive fasader. Mye detaljer, store variasjoner i fasader og mange inn ganger tiltrekker seg mye folk. Passive fasader virker kjedelige og har et veldig lavt aktivitetsnivå.

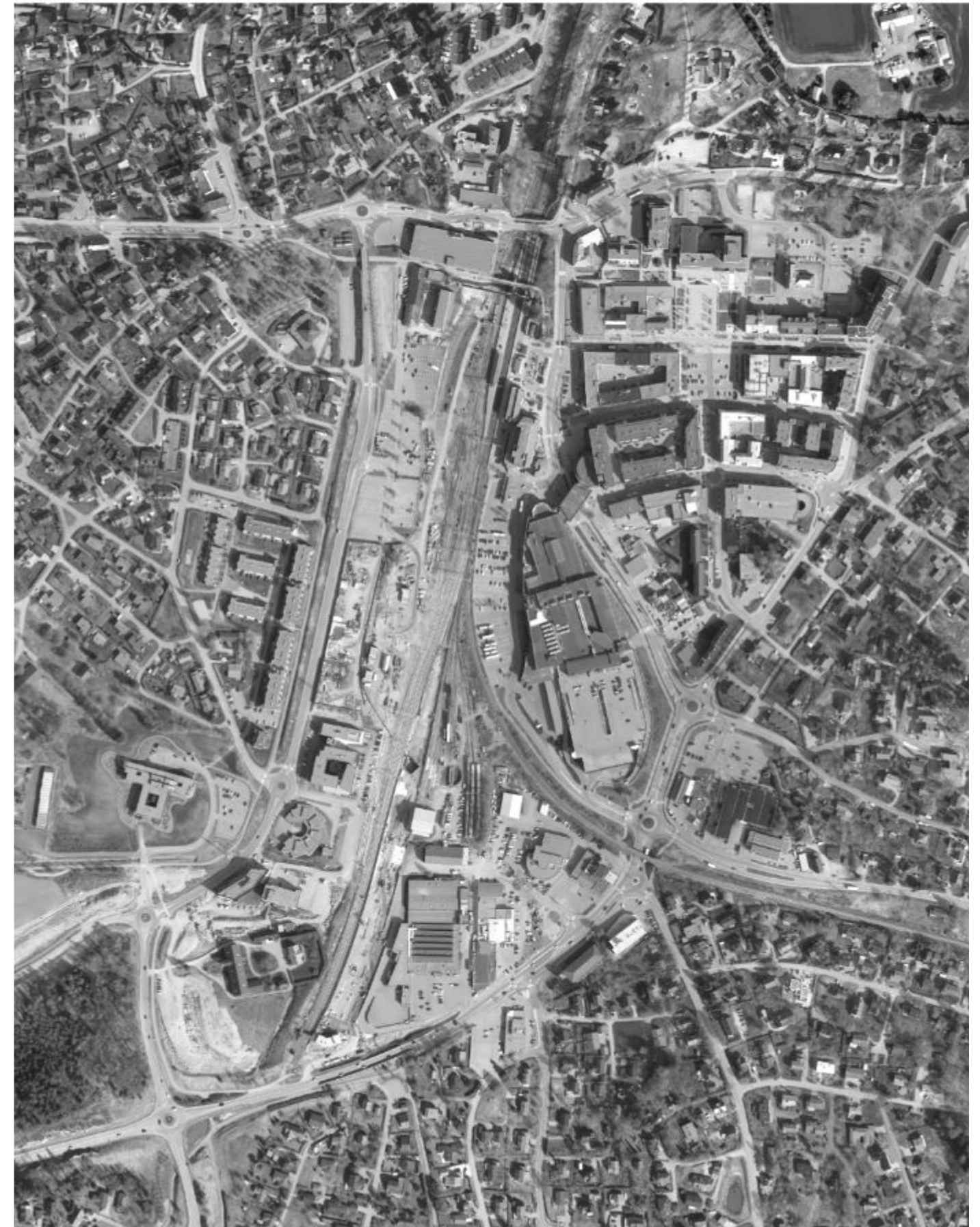
Ski

Ski kommune ligger i Akershus og grenser til Oslo i nord, Hobøl i sør, Ås og Oppegård i vest og Enebakk i øst (Wikipedia 2016d). Ski har et areal på 165,5 km² hvorav 161,74 km² er landarealer og 3,79 km² er vannareal (ibid. 2016). Som Asker og Lillestrøm ligger Ski ca. 20 minutter unna Oslo og ifølge kommunen selv rundet de 30 000 innbyggere i 2015 hvorav ca. halvparten bor i tettstedet Ski (Skikommune 2015). Fra 1950 tallet og til i dag har kommunen opplevd sterkt vekst. Tallene fra kommuneplanen viser at innbyggertallet økte fra 7498 i 1950 i Ski og Kråkstad til å runde 30 000 i 2015 (Kommuneplan 2011 s.8).

I likhet med Asker og Skedsmo har kommunen togstasjon midt i sentrum. Stasjonen ble for første gang åpnet i 1879 etter åpningen av Østfoldbanen (Jernbaneverket 2015). Etableringen av jernbanen i Ski førte til mer bebyggelse og mer vekst i området rundt dagens sentrum. Mange tog og bussavganger fra Ski sentrum gjør at folk kan bo i Ski og jobbe i storbyen Oslo, eller i nabokommunene, Ås, Oppegård, Enebakk og Hobøl. Follobanen som er et 22 kilometer nytt dobbeltsporprosjekt mellom Oslo S og Ski, skal gjøre Ski mer attraktiv og knyttet Ski enda tettere opp til Oslo (Kjelland 2014). Når Follobanen står ferdig i 2021 vil reisetiden mellom Ski og Oslo halveres fra 22 minutter til 11 minutter (ibid. 2014). Dette prosjektet innebærer også bygging av Skis nye stasjon, noe som vil gjøre kommunen mer attraktiv, moderne, tilgjengelig og miljøvennlig.

Ski er også en viktig del av Osloregionen og skal derfor sammen med Asker, Skedsmo og andre viktige stasjonsbyer ta sin del av den kommende befolkningen i regionen. Kommunen har hatt en veldig jevn befolkningsvekst de siste årene og ligger på 1 % årlig (Kommuneplan 2011 s.8). Det er ventet at kommunen får en sterk befolkningsvekst på hele 25 % fra 2009 til 2022, noe som gir en vekst på rundt 2 % hvert år (ibid. 10). Mens 73 % av boligene i Ski er småhusbebyggelse er 27 % leiligheter. For å få litt mer variasjon i boligtype legger kommunen opp til 5 000 nye boliger i perioden 2011-2022, hvorav 67 % skal være leiligheter og 33 % skal være småhusbebyggelse (ibid. 28).

Med etablering av Ski storsenter midt i sentrum og plasskrevende næring på Langhus har kommunen opplevd en sterk vekst i handel og logistikk. Nesten halvparten, 14 550 av 30 000 som bor i kommunen er sysselsatt i kommunen (ibid. 32). Med den store befolkningen i vente ønsker kommune å skape mer arbeidsplasser og gjøre kommunen mer konkurransedyktig. Etter etablering og utvidelsen av Ski Storsenter er Ski blitt gjort om til et viktig handelssted, både for folk i Follo og Osloregion. Kommunens mål når det gjelder lokalisering og næring i kommunen er følgende: "Lokalisering av logistikkvirksomheter og handel med plasskrevende varer skjer etter ABC-prinsippet (rett virksomhet på rett plass), og er i tråd med omforente føring i hovedstadsregionen" (ibid. 36).



Figur 4.34. Oversiktskart over Ski sentrum. Bakgrunnskartet er hentet fra finn.no.

Ski Storsenter

Ski Storsenter er navnet på Norges 8. største kjøpesenter målt i omsetning og er lokalisert midt i Ski sentrum, øst for jernbanen (Thoneiendom 2016). Den 28. september 1995 åpnet senteret dørene sine og er blitt et viktig samlingspunkt både i Ski og Folloregionen (wikipedia 2016e). Etter åpningen har kjøpesenteret blitt utvidet og oppgradert to ganger, først i 2003 og sist i 2007. I 2003 ble kjøpesenteret utvidet med en ny bygning som ikke bare er kjøpesenter, men et multisenter med hotell, leiligheter, kino, bibliotek og butikker (Hille-Melbye 2015). Den nye delen er koblet sammen til hovedbygning ved hjelp av en bro-bygg som gjør at folk kan bevege seg fritt mellom de to bygningene, uten å måtte gå ut av senteret. I 2007 ble sentere utvidet igjen hvor Veidekke som tok oppdraget, oppgraderte parkeringshuset og utvidet senteret med en ekstra etasje (Veidekke 2015).

Ski Storsenter har et areal på 64 048 m² hvorav 42 337 m² som utgjør 66 %, er utleiearealer og resten er gang-, trapp- og heisarealer (Collett 2016). I tillegg til det har senteret et parkeringsareal på hele 44 337 m². Kjøpesenteret er stort og dominerende og dekker store deler av Ski sentrum. Størrelsen og utforming på Ski Storsenter er veldig ulik det man finner i Asker og Lillestrøm. Mens Asker og Lillestrøm har kjøpesenter med god form og størrelse, er Ski Storsenter veldig stort og dårlig utformet. Det første man ser når man kommer kjørende med bil eller tog/buss til Ski, er Ski Storsenter. Senteret gjør Ski til et viktig handelssted og tiltrekker seg mange besøkende. I 2015 var det hele 4,9 millioner mennesker som tok turen til Ski Storsenter (Thoneiendom 2016).

Fakta om Ski Storsenter

Navn:	Ski Storsenter
Areal kjøpesenter:	64 048 m ²
Utleieareal:	42 764 m ²
Parkeringsareal:	44 337 m ²
Omsetning (2015)	2064 mill.
Antall butikker:	145
Antall parkeringsplasser:	2 000
Eier:	Olav Thon Gruppen
Bygget:	1995, utvidet i 2003 og 2007
Beliggenhet:	Midt i Ski sentrum, like ved jernbanen og bussterminalen

Tallene er hentet fra nettsidene Thoneiendom, Ski Storsenter, og etter en personlig samtale med senterdirektøren (Collett 2016; SkiStorsenter 2015; Thoneiendom 2016).



Figur 4.35. Hovedinngangen til Ski Storsenter, like ved bussterminalen og togstasjon.



Figur 4.36. Flyfoto over Ski Storsenter. Hentet fra 3D maps google.

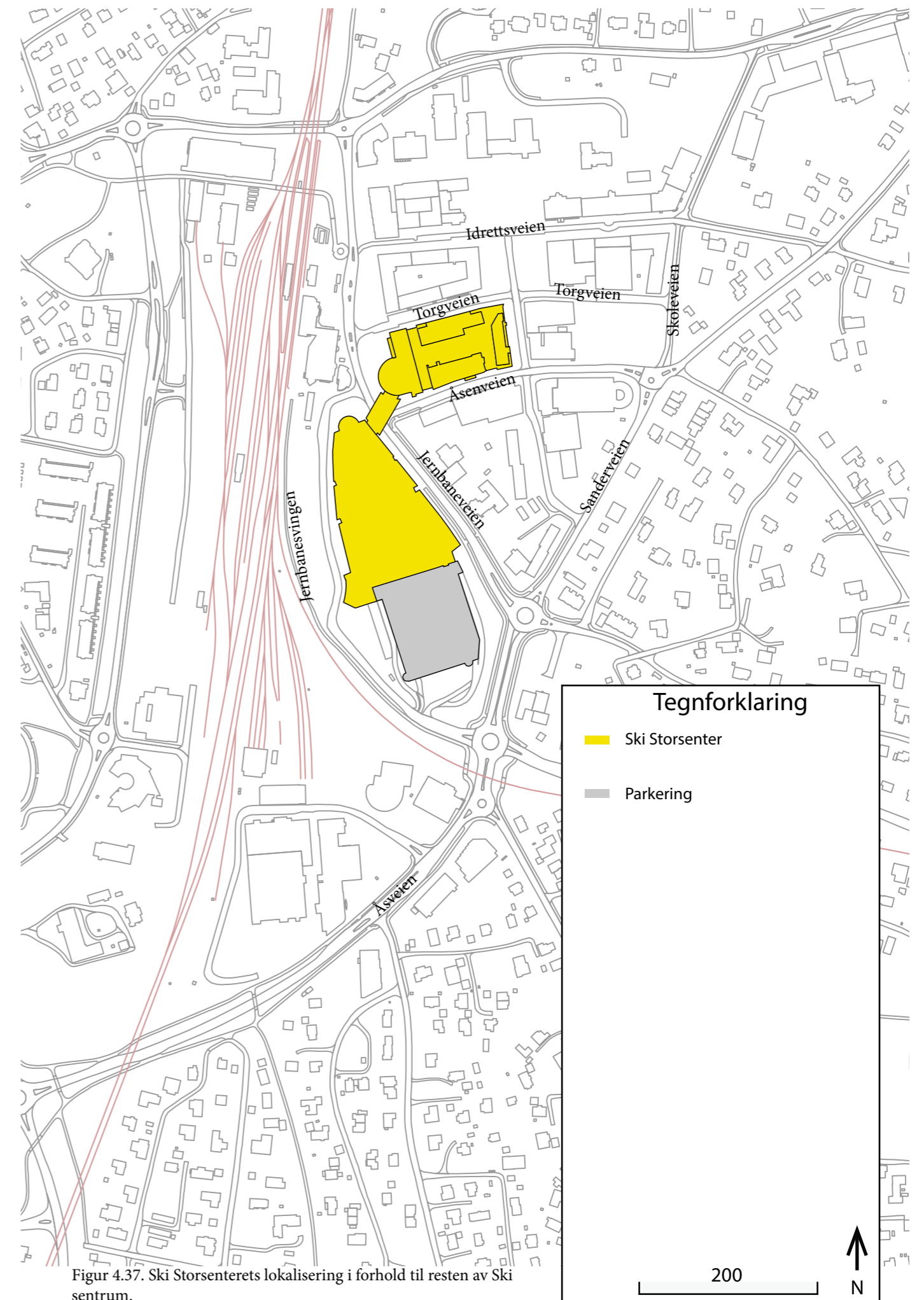
Utforming og lokalisering av Ski Storsenter

Ski Storsenter fungerer som et viktig samlingspunkt midt i Ski sentrum og er derfor et godt eksempel på kjøpesenter. Kjøpesenteret er i likhet med Trekanten og Lillestrøm Torv den beste møteplassen i kommunen. Folk fra hele regionen kommer og besøker senteret og har det sosialt samtidig som de er ute og handler.

Som Lillestrøm Torv består Ski Storsenter av to store bygninger som er koblet sammen av en bro-bygg. Hovedbygningen til Ski Storsenter er lokalisert øst for jernbanen og ligger mellom Jernbaneveien og Jernbanesvingen. Frem til åpningen av det nye bygget i 2003, bestod Ski Storsenter av bare hovedbygningen. Påbygget som stod ferdig i 2003 er et multisenter som inneholder forretninger, hotell, bibliotek, boliger og 8 kinosaler og har lik fasade som hovedbygget. Kjøpesenteret består av 145 butikker fordelt på 5 etasjer, hvor den ene er en underetasje. Senteret består av ulike typer butikker som mote og klær, spisesteder, fritid, hobby og sport, elektronikk, helsetjenester, kontorer, bibliotek, kino, bowling og annet service som renseri, bank og bilvask. Senteret har flere innganger i første etasjen. Den mest brukte inngangen er i hovedbygget og er lokalisert rett mot jernbanestasjonen og bussterminalen. Alle som kommer med buss og tog benytter seg av denne inngangen. Den andre store inngangen er i påbygget og er lokalisert mot den store parkeringsplassen midt i sentrum. I tillegg til disse er det en inngang sør i påbygget og som blir mye brukt av de som skal på kino og bibliotek. Thon Hotell har egen inngang øst i bygget, rett under bro-bygget. I tillegg til inngang fra kjøpesenteret, finnes det egen inngang til Egon Restaurant, MC Donalds og eiendomsmeglingskontoret. Det er også en inngang fra hver parkeringsetasje og inn til senteret. Ski Storsenter har et veldig synlig parkeringshus med 2000 parkeringsplasser, hvorav 1600 av dem gratis parkering de første tre timene (SkiStorsenter 2015).

Universell utformede ramper, trapper og heis gjør at kundene som kommer med bil kan lett komme seg inn til senteret. Inne på senteret er det stort, luftig, mye detaljer, benker, planter og trygt, akkurat slik som et kjøpesenter bør være. Kjøpesenteret har vektore som er der fra senteret åpner til det stenger og passer på at kundene har det bra og føler seg komfortable. Som mange andre kjøpesentre i Norge og i verden, har Ski Storsenter faste åpningstider. Det er åpent fra mandag til fredag fra klokke 10:00 til 21:00 og lørdager fra klokke 10:00 til 18:00.

Med et kjøpesenterareal på 64 048 m² er Ski Storsenter det største kjøpesenteret i denne oppgaven, og er mye større enn Trekanten og Lillestrøm Torv. Ski Storsenter er lokalisert i sentrum med jernbanen og bussterminalen som nærmeste nabo. Denne plasseringen nær jernbanestasjon og bussterminalen pluss 1 600 gratisparkeringer gjør Ski Storsenter veldig tilgjengelig. Med mange togavganger til/fra Oslo S, Ås, Moss og Halden tiltrekker Ski Storsenter millioner av kunder hvert år. I 2015 hadde kjøpesenteret 4,9 millioner besøkende, noe som viser at kjøpesenteret er et vellykket konsept og en viktig møteplass (Thoneiendom 2016). Ifølge plansjefen Lars Kristian i Ski kommune er lokaliseringen av senteret grei og er i henholdt til kjøpesenter forskriftet, men at utformingen, design og størrelsen er upassende og gjør storsenteret til fremmed element (Larsen 2016).



Fordeling av handel i Ski sentrum

Når det gjelder fordeling av handel i Ski sentrum, er mye av handelen lokalisert inne på kjøpesenteret. Dette fører til en ujevn fordeling av handel hvor kjøpesenteret får mest og sentrum får minst. Handelen i Ski sentrum finner vi på begge sider av Idrettsveien sør for Rådhuset, langs Torgveien og sør for kjøpesenter påbygget. Vi finner noe handel langs Jernbaneveien øst for hovedsenteret og litt handel sør i sentrum i Åsveien. Nord for Storsenteret langs Idrettsveien og Torgveien er det for det meste serveringssteder, småbutikker, frisørsalonger og en stor Jysk butikk. Øst for Jernbaneveien finner vi bensinstasjonene Shell og Statoil og matvarebutikken Coop Extra. Sør i sentrum langs Åsveien finner vi Mesterlys Ski, Andresen Bil AS, matvarebutikken Meny, Expert, XXL og Europris.

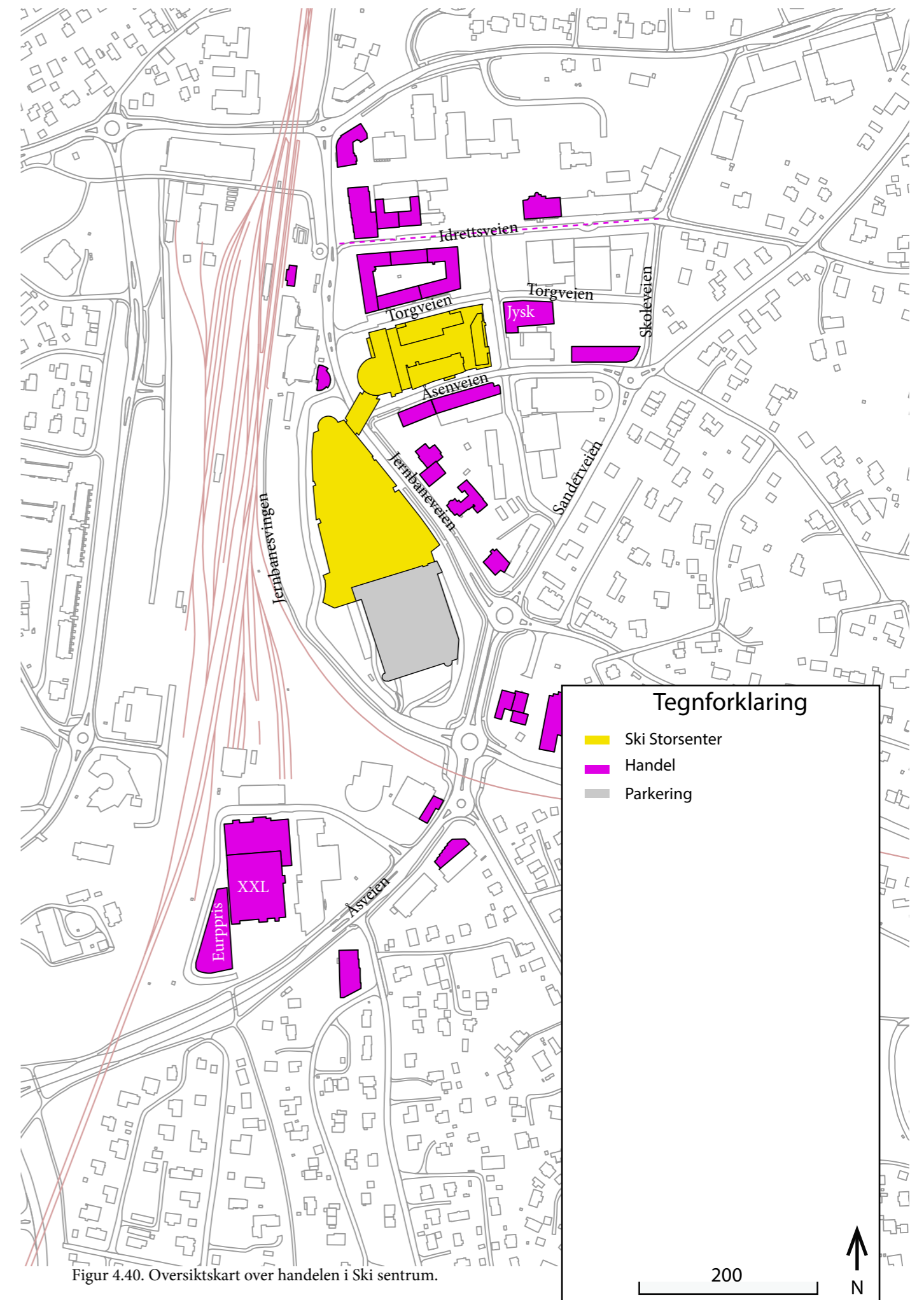
Siden Ski Storsenteret er så stort og dominerende, er handelen i sentrum blitt svekket og det er få som bruker de små butikkene som er ute i sentrum. De aller fleste butikker i sentrum stenger klokken 20:00 noe som gjør sentrum mindre levende på kvelden. Ved å ha ulike butikker og en god butikkmix både i kjøpesenter og sentrum, blir behovet til innbyggerne i kommunen dekket helt og fullt.



Figur 4.38. Varer trukket ut i handlegaten i Ski sentrum.



Figur 4.39. Butikker i handlegaten i Ski sentrum.

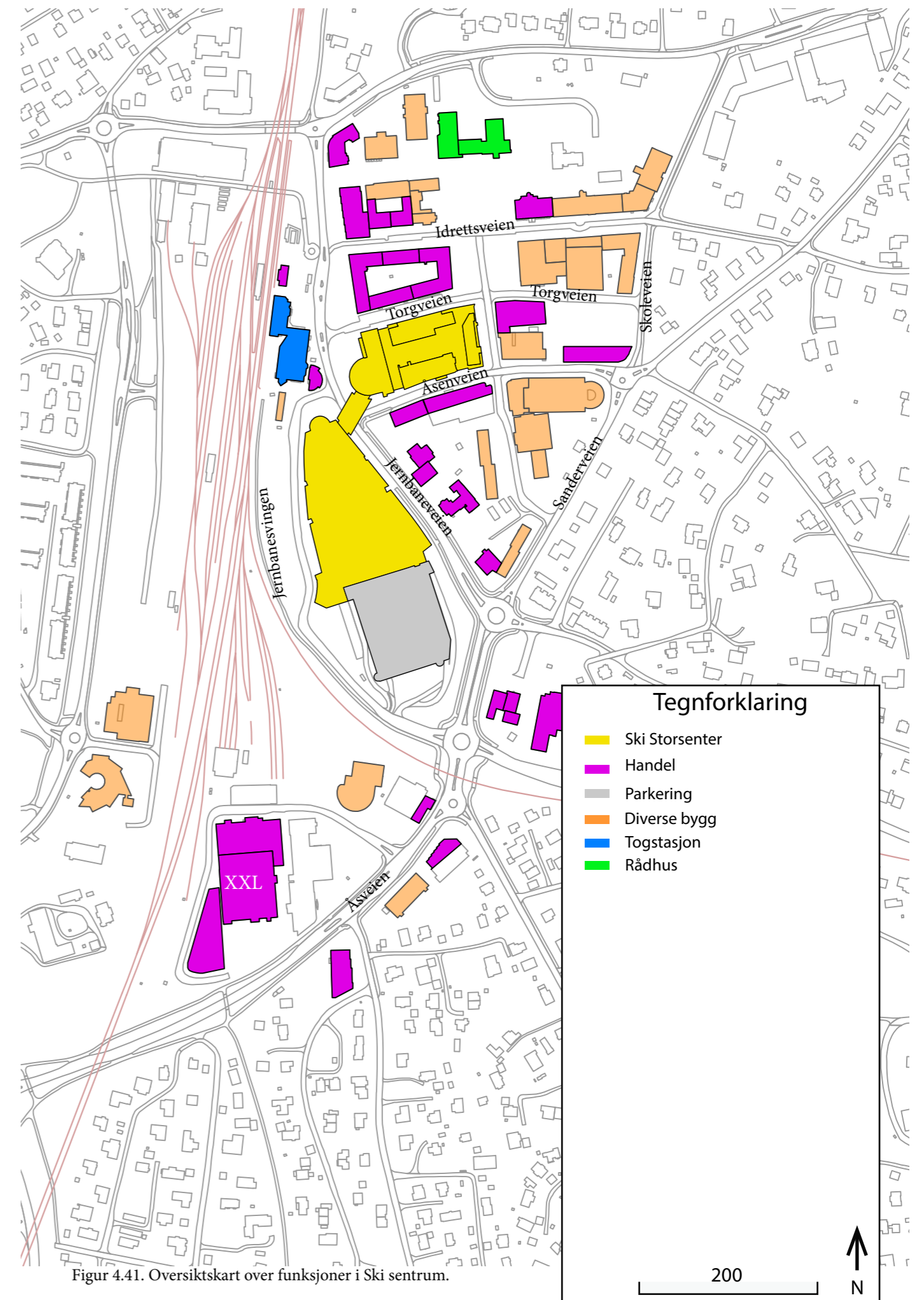


Figur 4.40. Oversiktskart over handelen i Ski sentrum.

Funksjoner i sentrum.

Som Asker og Lillestrøm, består Ski sentrum av flere nødvendige funksjoner. I sentrum finnes det boliger, butikker, kontorer, spisesteder, treningssenter, postkontor, apotek, STORT kjøpesenter, bank, helsestasjon, rådhus, torg, gågate, Ski ungdomsskole, bussterminal og togstasjon like ved kjøpesenteret. Ski sentrum er smal, men langt. Det er over 800 meter i luftlinje fra Rådhuset i nord til XXL i sør og litt over 300 meter i luftlinje fra stasjonen til østkanten av sentrum. Det meste og de viktigste funksjonene i sentrum finner vi sør for rådhuset og øst for stasjonen. Rett foran rådhuset er det et stort torg som blir brukt til handel og andre aktiviteter på sommeren. Lite aktiviteter på torget om vinteren gjør torget og resten av sentrum død og kjedelig. Sør for torget finner vi en stor parkeringsplass som er grå og kjedelig og som fyller sentrum med bil. Langs veiene, gågaten og på torget er det mye grønt, det er planter og trær nesten over hele sentrum. I tillegg til planter rundt om i sentrum er det plassert mange gode benker i Ski sentrum. Som i Asker og Lillestrøm finner man en god blanding av gamle og nye bygninger i sentrum. Det finnes både eldre bygninger og bygninger fra nyere tid. Arbeidet med å bygge nye og moderne bygninger er i gang og blir bygd på venstre siden av jernbanen, langs Vestveien hvor Follo politidistrikt, Follo tingrett og Skatt øst avdeling Ski hører til i dag.

I motsetning til Asker og Lillestrøm er det mange biler i Ski sentrum. Man kan kjøre bil nesten hvor som helst i sentrum, utenom Idrettsveien som er stengt for biltrafikk. Lange køer på fylkesvei 152 som går gjennom hele sentrum fører til forurensning, mye støy og utrygge veier. Ser man bort fra biltrafikken og den lange køen som den skaper er sentrum trygg og sikker. Med politistasjon på andre siden av jernbanen kan folk føle seg trygge når de er ute og går. Når det gjelder vedlikehold og renhold av Ski sentrum og offentlige rommene, er det kommunen som står for driften. Det er kommunen som vedlikeholder offentlige rommene (Larsen 2016).

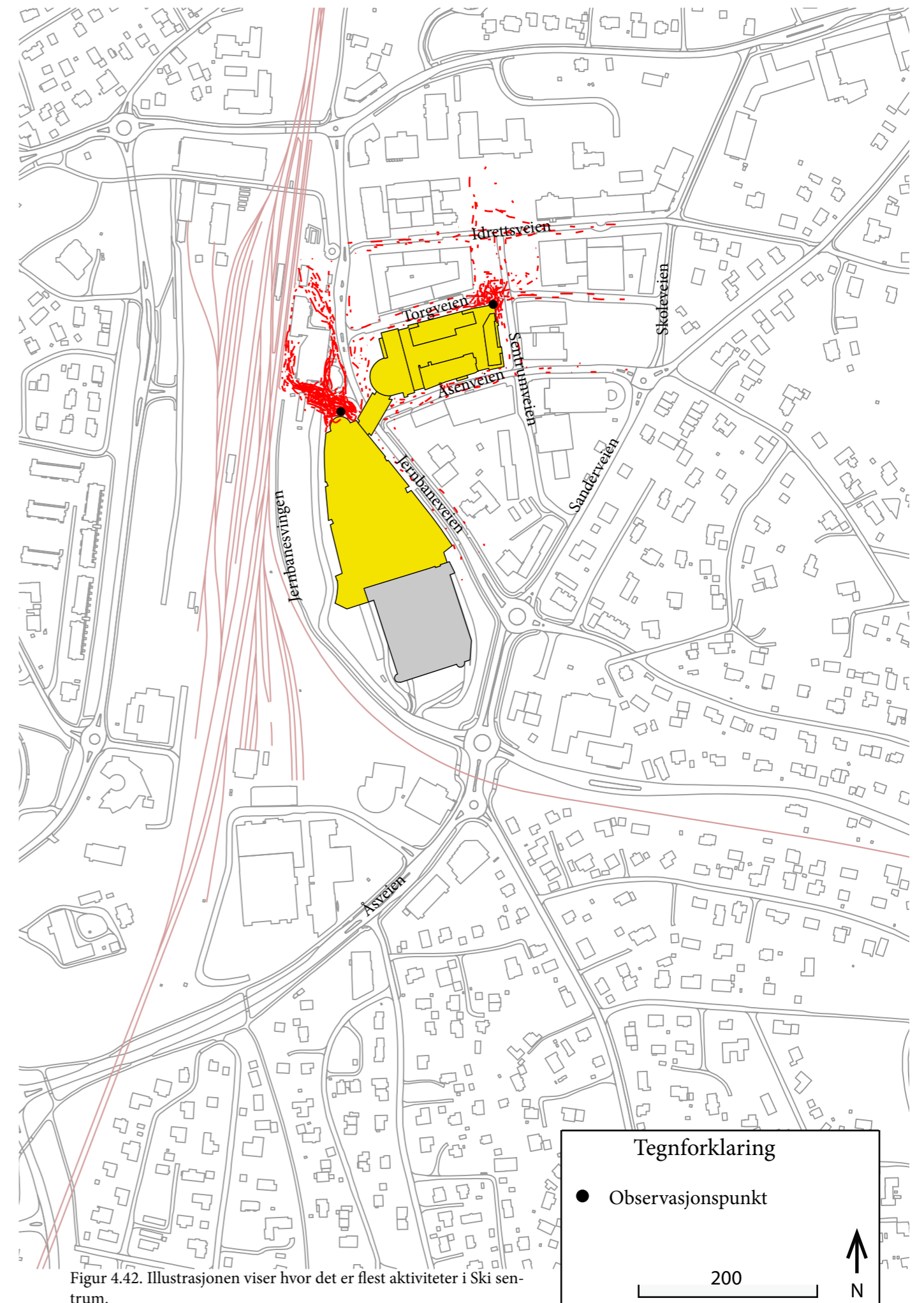


Hvor går folket?

Som i Asker og Lillestrøm var det også nødvendig å gå ut i Ski sentrum for å studere hvor folket går i sentrum. Til forskjell fra Asker og Lillestrøm som ligger litt langt unna Ås og hvor jeg var på befaring 4 ganger i hvert område, har jeg tatt mange turer til Ski sentrum. Sist jeg var i Ski sentrum var fredag 1.april hvor jeg studerte menneskets bevegelsesmønster og telte hvor mange som var i sentrum på et bestemt tidspunkt. Det var dårlig og grått vær med mye vind og med en temperatur på 4 grader celsius. Tellingene av mennesker og studiet av deres bevegelsesmønster varte i en time og 30 minutter. For å kunne sammenligne Ski med Asker og Lillestrøm, startet jeg tellingen klokke 16:30 og varte frem til 18:00. I motsetning til tellingen i Lillestrøm hvor vi var to stykker som telte, var det bare jeg som telte i Ski sentrum.

Tellingene startet ved at jeg satt meg ned rett under bro-bygget, til høyre for kjøpesenterinngangen. Grunnen til at jeg valgte nettopp denne plasseringen var å være så nærme bussterminalen, togstasjonen og kjøpesenterinngangen som mulig. Tellingene i dette området varte i 50 minutter hvor jeg telte 730 mennesker. De aller fleste av dem drev med nødvendige aktiviteter. De kom med tog fra Oslo S, gikk til bussterminalen og tok bussen videre. Ellers så var det veldig mange som gikk inn og/eller kom ut av kjøpesenteret. De aller fleste som kom ut av kjøpesenteret var på vei til bussterminalen og togstasjonen. Fra nettopp denne sitteplassen hadde jeg oversikt over fylkesvei 152 både mot nord og sør, Åsenveien og området foran inngangen, bussterminalen og stasjonen. Etter 50 minutter flyttet jeg meg foran den andre inngangen til Ski Storsenteret og stod ved parkeringsplassen sør for torget og telte folk i 40 minutter. For å få en bedre oversikt over området gikk jeg opp til Idrettsveien og ned til Åsenveien, langs Sentrumsveien og øst og vestover langs Torgveien. Etter 40 minutters telling hadde jeg observert og telt 200 mennesker i dette området. De fleste av dem som var i dette området var på vei inn/ut av kjøpesenteret og drev med nødvendige aktiviteter. Også de som beveget seg langs Idrettsveien og som var på vei til togstasjon og bussterminalen holdt på med nødvendige aktiviteter. Siden torget midt i sentrum virker grått og kjedelig var det få som gikk over det eller oppholdt seg på torget.

I alt ble det telt 930 personer fra klokken 16:30 til 18:00. Grunnen til at tallet var så høy er at tellingen fant sted i rushtiden hvor fleste parten av dem som kom med buss og tog var på vei hjem.



Figur 4.42. Illustrasjonen viser hvor det er flest aktiviteter i Ski sentrum.

Fasader i Ski sentrum

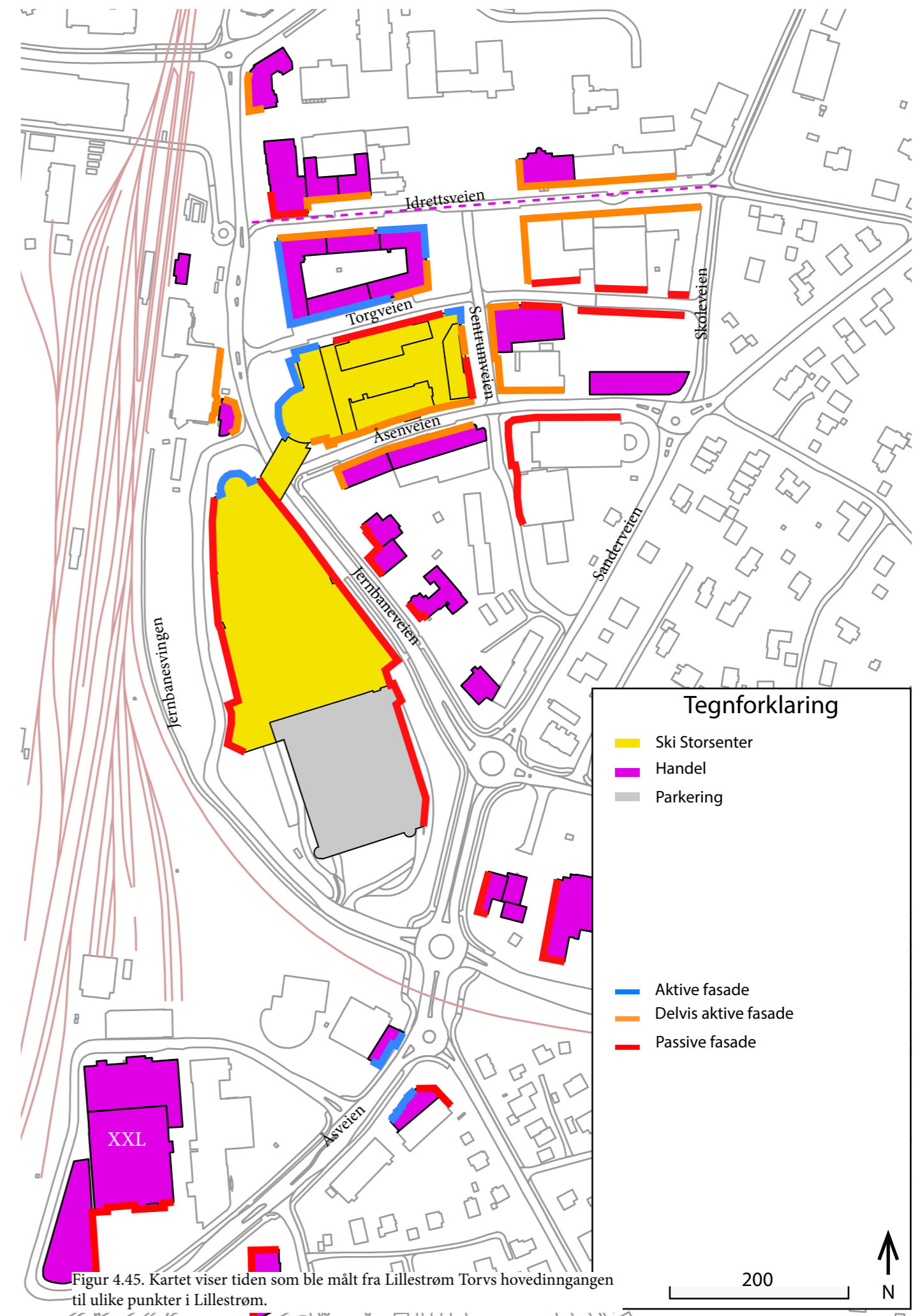
Fredag 11.mars 2016 var jeg i Ski sentrum og studerte fasadene i sentrum og observerte hvor høy aktivitetsnivået var foran de ulike fasadene i sentrum.

I motsetning til Asker og Lillestrøm finnes det veldig få åpne og aktive fasader i Ski sentrum. Det som det finnes mange av i sentrum er delvis aktive og passive fasader. Det er disse to typer fasader som dominerer i Ski sentrum. De få aktive fasadene som finnes i Ski er i det kvartalet som er omringet av Sentrumsveien, Idrettsveien, Torgveien og Jernbaneveien. Dette kvartalet har aktive fasader i alle fire retninger. De åpne fasadene består av mye detaljer, store variasjoner og mange dører. I tillegg til det er butikkeierne aktive og trekker ut varene sine og setter ut stoler og benker for å skape variasjon og gjøre området trivelig. De som gikk langs fasadene stoppet opp, snudde hodet og kikket inn i butikkene. Det var ikke så mange steder i sentrum de hadde aktive fasader, de fleste steder var fasadene delvis aktive og passive. Utenom inngangen rett ved bussterminalen har hele hovedbygningen til kjøpesenteret passive fasader, fra nord til sør. Bensinstasjonene og matvarebutikkene øst for kjøpesenteret og XXL, Expert og Meny sør i sentrum har alle passive og lukkede fasader. Når det gjelder kvartalene øst for torget og parkeringsplassen i sentrum har de bare delvis aktive og passive fasader. Det samme gjelder kvartalene som ligger mellom Torgveien og Åsenveien øst i sentrum og bygningene som er omringet av Åsenveien, Sentrumveien og Sanderveien.

I motsetning til Asker og Lillestrøm hvor aktivitetsnivået var høyere foran de aktive fasadene var det ikke så mye aktiviteter foran aktive fasadene i Ski. Mye fordi folk anvender kjøpesenteret mer enn de anvender sentrum. Det meste av aktiviteter fant sted foran de store og åpne inngangene. Når det gjelder aktivitetsnivå foran delvis aktive og passive fasader var det veldig lavt. Det var for eksempel veldig sjeldent at folk gikk langs den gigantiske, passive mursteinfasaden fra kjøpesenterets hovedinngang og nedover mot Expert og XXL butikken.



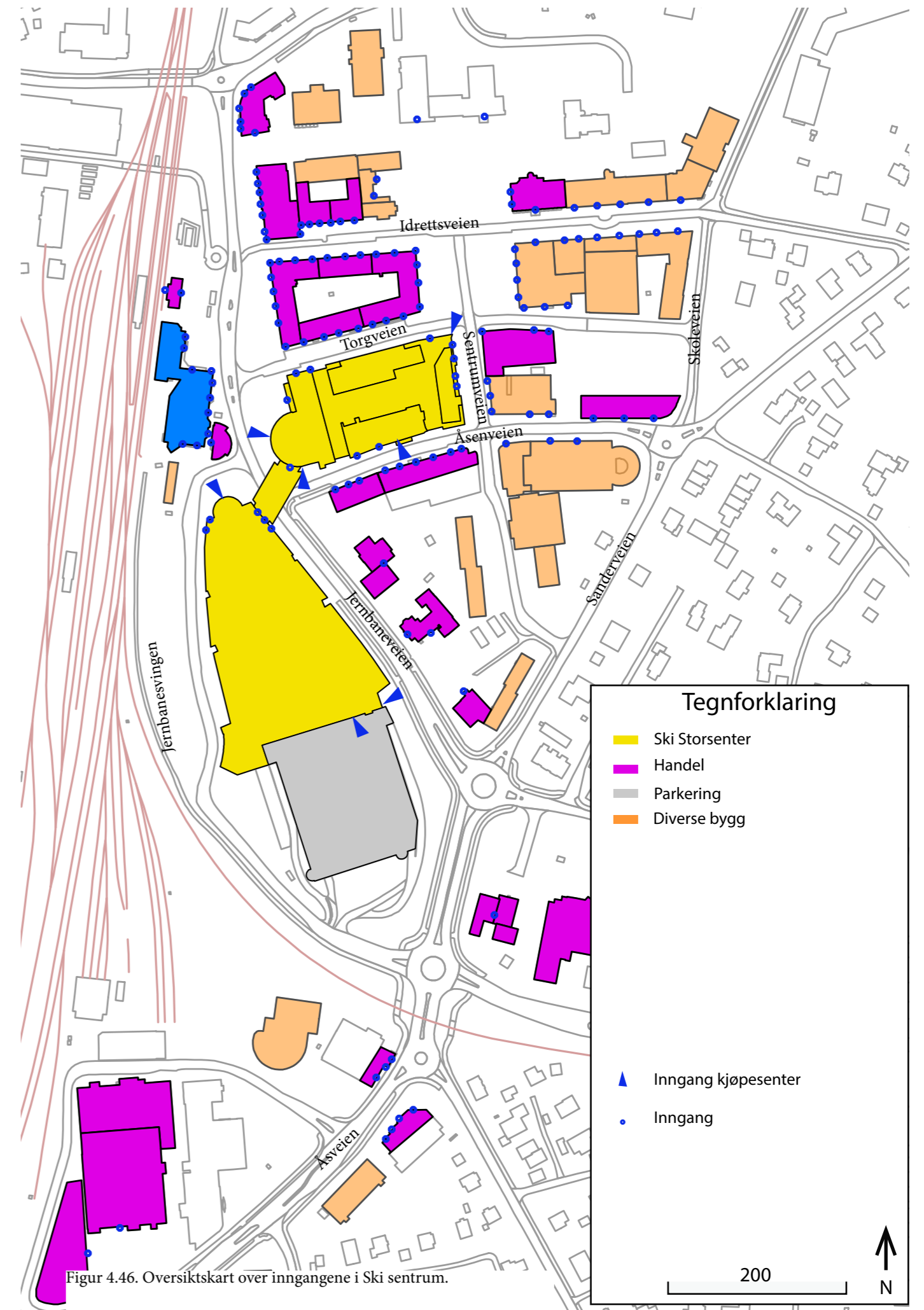
Figur 4.44. Bildet viser kjøpesenterets passive fasade. Lite eller ingen aktiviteter fant sted her.



Innganger

Ski Storsenteret har fire innganger hvorav tre er store innganger. Den største er plassert nord i hovedbygningen rettet mot bussterminalen. Lokalisering av inngangen nettopp her gjør at alle som kommer med tog og buss kommer lett inn i kjøpesenter. Dette er gjort bevisst for å tiltrekke seg så mange kunder som mulig. Den andre og store inngangen er plassert nord-øst i påbygget og er vendt mot parkeringsplassen i sentrum. Denne er også mest bruk, både av de som kjører og parkerer i sentrum, men også av de som kommer fra nord og øst siden av sentrum. Den tredje inngangen er også i påbygget, men plassert i sør ved biblioteket og kinosalene. Denne inngangen er åpen til lang på kvelden og blir mest brukt av de som går på kino og restaurant. Den fjerde inngangen er midt mellom parkeringshuset og hovedbygningen og blir lite brukt. Thon hotell, eiendomsmeglingskontoret, MC Donalds og Bowling har alle egne innganger som gjør det mulig å komme inn på kjøpesenteret. Når det gjelder parkeringshuset, har hver etasje egen inngang til kjøpesenter, noe som tilgjengeliggjør kjøpesenteret for sine bilbrukere. Det finnes også en del dører i den lange og passive fasaden til kjøpesenteret, men disse er branndører og brukes bare i nødsituasjon.

Kvartalene i sentrum har også mange innganger. Det finnes mer enn 20 innganger langs Åsenveien, over 30 innganger langs Idrettsveien og en god del innganger langs Sentrumveien, Torgveien, Jernbaneveien og i stasjonsbygget. Det er mange innganger i Ski sentrum, en eller flere til hver lokal. Men det finnes også en god del innganger som aldri blir brukt fordi de er branndører og brukes i nød.

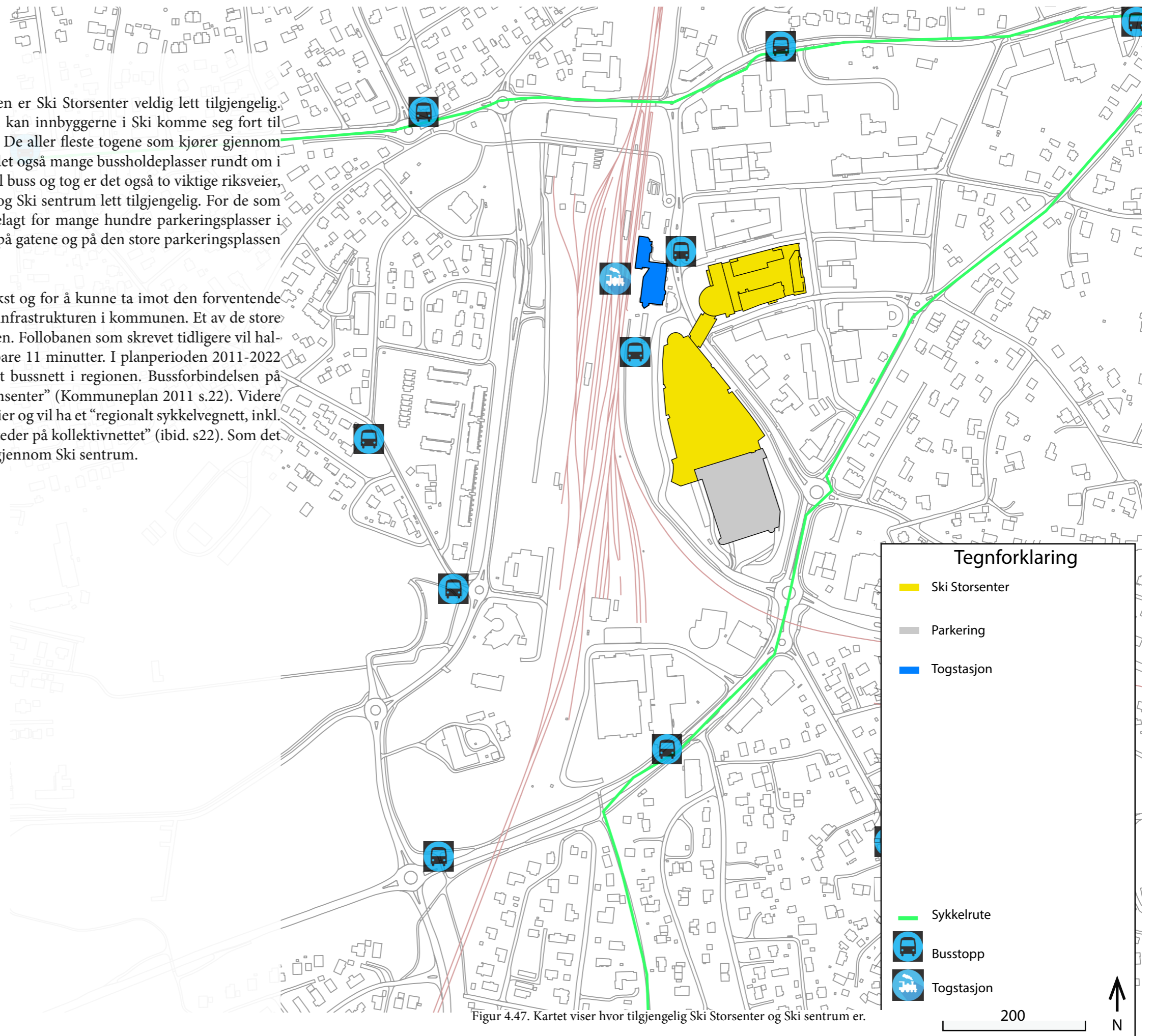


Figur 4.46. Oversiktskart over inngangene i Ski sentrum.

Transport i Ski

Med jernbane og bussterminalen rett utenfor døren er Ski Storsenter veldig lett tilgjengelig. Med mange bussruter og togavganger fra sentrum kan innbyggerne i Ski komme seg fort til Oslo i nord, og Moss, Fredrikstad og Halden i sør. De aller fleste togene som kjører gjennom Ski, stopper i stasjonen. Som det vises på kartet er det også mange bussholdeplasser rundt om i Ski sentrum og områda utenfor sentrum. I tillegg til buss og tog er det også to viktige riksveier, riksvei 152 og riksvei 154 som gjør Ski Storsenter og Ski sentrum lett tilgjengelig. For de som kjører bil til sentrum og kjøpesenter er det tilrettelagt for mange hundre parkeringsplasser i kjøpesenter og veldig mange parkeringsplasser ute på gatene og på den store parkeringsplassen midt i sentrum.

Ski kommune er som de to andre kommunen i vekst og for å kunne ta imot den forventende veksten må kommunen forbedre den eksisterende infrastrukturen i kommunen. Et av de store prosjektene som kommunen venter på er Follobanen. Follobanen som skrevet tidligere vil halvere reisetiden til Oslo fra dagens 22 minutter til bare 11 minutter. I planperioden 2011-2022 ønsker kommunen å ha "bedre og mer samordnet bussnett i regionen. Bussforbindelsen på tvers av Follo må styrkes, spesielt til Ski som regionsenter" (Kommuneplan 2011 s.22). Videre ønsker kommunen å satse mer på gang- og sykkelveier og vil ha et "regionalt sykkelvegnett, inkl. sykkelparkering ved knutepunkt og viktige stoppesteder på kollektivnettet" (ibid. s.22). Som det er vist på kartet er det få sykkelveier i dag som går gjennom Ski sentrum.



Figur 4.47. Kartet viser hvor tilgjengelig Ski Storsenter og Ski sentrum er.

Samarbeid mellom kommunen og andre aktører

Sentrumsutvikling skjer ikke over natta, men det tar lang, lang tid. Og det å skape et levende sentrum er heller ikke lett og byr på mange problemer og utfordringer som kommunen i samarbeidet med andre aktører må løse. For å finne ut hvordan kommunen samarbeider og hvem de samarbeider med, intervjuet jeg avdelingsleder for plan, Kristian Larsen.

I Ski kommune er det flere aktører som kommunen samarbeider med om å styrke sentrum og skape et levende sentrum. De som har et tett samarbeid med kommunen er Rambøll, Statens Vegvesenet og Jernbaneverket som skal bygge den nye stasjonen i Ski. Disse er aktører som har vært med og utarbeidet Sentrumsplanen for Ski. Ifølge plansjefen har Ski kommune et utbyggerpanel hvor alle som har interesse for utvikling sitter sammen og diskuterer diverse problemer og utfordringer som kommunen står overfor (Larsen 2016).

Samarbeidet innad i kommunen mellom ulike etater og ansvarsområder har ikke vært så bra, men at de har en potensiale til å bli flinke. I følge Larsen har kommunen ikke vært flinke til å samarbeide godt nok meg selv når det gjelder prosjekter som Ski øst, Ski vest og Sentrumsplanen, men at kommunen vil forbedre seg og det vil bli mer samarbeid innad i kommunen (Larsen 2016). Når det gjelder samarbeid mellom ulike private sentrumsaktører er det en del eiendomsutviklere med prosjekter som er flinke til å samarbeide med kommunen. Dette viser at det er en del samarbeid mellom aktører som ønsker å realisere sine prosjekter og som dermed kan skape et levende sentrum. Et stort og dominerende kjøpesenter som har tatt mye av oppmerksomheten i sentrum gjør at det blir lite samarbeid mellom de gårdeierne og forretningene som er igjen i sentrum (Larsen 2016).

Som i både Asker og Skedsmo er det lite involvering av vanlige folk i byutvikling og i planprosesser. Vanlige folk er ikke involvert så mye fordi kommunen ikke har hatt så mye tid til det. Kommunen hadde planer om å involvere folk mer og legge til rette for møter og høringer, men på grunn av dårlig tid har de ikke klart å involvere folk i den grad de hadde tenkt å gjøre (Larsen 2016).

Oppsummering – Ski sentrum og Ski Storsenter

Ski sentrum er ikke like tett og kompakt som de to andre studieobjektene. Ski sentrum er preget av et stort og gigantisk kjøpesenter, store og lange kvartaler, mye åpent areal og lite aktiviteter. Med bussterminalen og togstasjonen som nærmeste nabo har Ski Storsenter en god plassering og er i tråd med forskrift om rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre. Med en reisetid på 22 minutter med tog fra Oslo S til Ski stasjon kan kjøpesenteret nå et stort antall mennesker. Med noen få og små butikker ute i sentrum og med et stort kjøpesenter med sine 145 butikker er Ski et viktig handelssted for både Follo og Osloregionen.

Ski Storsenter er som konsept et veldig vellykket kjøpesenter og fungerer som en god møteplass og en sosial arena. Senteret er under tak, stort og luftig innvendig, mye detaljer og utsmykninger og fungerer som en møteplass med ulike funksjoner. Mange butikker, serveringssteder, helsetjenester, bibliotek, hotell, kino, bowling og annet service gjør senteret til et vellykket kjøpesenter og dekker behovene til mange tusen innbyggere. Inne på senteret kan folk føle seg trygge og handle i ro uten å være bekymret for dårlig vær, støy, trafikk, vold og kriminalitet. Som alle andre kjøpesentre i Norge har Ski Storsenter vektore som passer på at kundene har det trygg. Med sine 2 000 parkeringsplasser sør i kjøpesenteret kan alle som kjører bil nå senteret uten å måtte komme seg til sentrum. Ski Storsenteret har i likhet med Trekanten og Lillestrøm Torv faste åpningstider.

I motsetning til Asker og Lillestrøm er Ski sentrum spredt og har mange åpne og ubrukte arealer som kan brukes til å fortette sentrum mer. Sentrum har ikke en veldefinert struktur slik som i Lillestrøm hvor det er bene vertikale- og horisontale linjer gjennom hele sentrum. Selv om sentrum ikke er så kompakt og tett tar det ikke så lang tid å gå fra det ene punktet til det andre. I likhet med Asker og Lillestrøm har Ski flere viktige sentrumsfunksjoner som sikrer tilstedeværelse av folk både på dagen og kvelden. Lange kvartaler med få muligheter for snarveier gjør sentrum stort og det tar lang tid å gå fra det ene punktet til det andre. Ski sentrum har i likhet med Asker og Lillestrøm en god blanding av nye og eldre bygninger som skaper store variasjoner i sentrum. I tillegg til butikker, kontorer og andre sentrumsfunksjoner finnes det også en god del leiligheter i sentrum.

Når det gjelder samarbeidet mellom kommunen og private aktører og utviklere har kommunen et tett samarbeid med aktører som står for prosjekter som bidrar til sentrumsutvikling og styrking av sentrum. Kommunen samarbeider først og fremst med Vegvesenet, Jernbaneverket og ulike eiendomsutviklere. I likhet med Asker og Skedsmo er vanlige folk lite involvert i diskusjoner som omhandler sentrumsutvikling og produksjon av områdene i sentrum. Kommunen mener at de har hatt lite tid til å involvere vanlige folk, noe som de fikk kritikk for.

Siden det er så få aktive fasader og mange delvis aktive og passive fasader i sentrum er aktivitetsnivået veldig lav langs fasadene i Ski sentrum enn i Asker og Lillestrøm. De mange passive og lukkede fasadene beviste at aktivitetsnivået langs passive fasader var mye lavere enn langs de aktive. Selv om det er få aktive fasader i Ski sentrum var aktivitetsnivået ikke så høy foran de åpne fasadene i Ski. Men når det gjelder de passive fasadene, som for eksempel storsenterets fasader, var det så si ingen aktivitet her. Langs de enorme teglfasadene (se figur 4.44) var det dødt og kjedelig å gå.

Svar på forskningsspørsmålene

I denne delen av oppgaven vil jeg ut i fra analysen svare fornuftig på de 5 forskningsspørsmålene som jeg formulerte i del 2. De 5 forskningsspørsmålene var som følgende:

- *På hvilken måte kan et kjøpesenter med sin logikk integreres i en bystruktur for å skape byliv?*
- *Hva kjennetegner et kjøpesenter versus individuelle butikker og hvilke av kjennetegnene er mest avgjørende for «det levende sentrum»?*
- *I hvilken grad kan lokalisering og utforming av kjøpesentre med ulike størrelse i relasjon med eksisterende infrastruktur bidra til et levende sentrum?*
- *I hvilken grad kan folk på gata sammen med private og offentlige aktører bidra til et attraktivt og levende sentrum?*
- *Hvor høyt er aktivitetsnivå foran de ulike fasadene i Asker, Lillestrøm og Ski? Og hvilke type aktiviteter finnes det foran de ulike fasadene?*

Svarene på disse tre forskningsspørsmålene er blitt formulert ut i fra det som er blitt funnet og skrevet om i analysedelen. Disse svarene vil derfor være viktig for den videre diskusjonen i neste delen av oppgaven hvor jeg skal diskutere funnene rundt problemstillingen og finne et fornuftig svar på problemstillingen.

På hvilken måte kan et kjøpesenter med sin logikk integreres i en bystruktur for å skape byliv?

Eksterne kjøpesentre som er etablert utenfor byen og sentrum er som oftest stort, stygg og innadvendt. Det er store klosser med veldig dårlig arkitektur og veldig passive fasader som gir senteret en dårlig form og design. For å kunne etablere og integrere et kjøpesenter i en eksisterende bystruktur for å skape byliv er det nødvendig med en endring i form, størrelse og arkitektur. Kjøpesentre er i sin logikk veldig innadvendt og en kan ikke fortsette med den samme logikken i en by. Etablering og integrering av kjøpesentre i en bystruktur krever en god design, riktig størrelse og det må være utadvendt og åpent. Det er viktig at byintegrerte kjøpesentre har åpne fasader med mange detaljer, flere innganger og er lokalisert riktig i relasjon med eksisterende infrastruktur. Trekanten i Asker og Lillestrøm Torv i Lillestrøm er to gode eksempler på kjøpesentre med riktig størrelse i sentrum. Ski Storsenter er derimot et dårlig eksempel fordi det er stort og har en dårlig design. Trekanten og Lillestrøm Torv er verken store og dominerende som kan utkonkurrere butikkene i sentrum, eller for små til å bli utkonkurrert av butikkene i sentrum. Lillestrøm Torvs åpne og aktive fasader med mange direkte innganger til butikkene er veldig avgjørende for byliv. Senterets lokalisering i tilknytning til eksisterende infrastruktur har mye å si for bylivet. Er senteret lokalisert riktig i forhold til bystrukturen, integrert godt og har aktive fasader med mange innganger vil det bidra til mer aktivitet foran de åpne og aktive fasader og skaper liv. En viktig ting er hvordan senteret er lokalisert i forhold til bystrukturen, men viktigere enn det er kontakten mellom ute og inne. Det er det som er viktigst og det er det som inviterer folk og bidrar til mer byliv.

Hva kjennetegner et kjøpesenter versus individuelle butikker og hvilke av kjennetegnene er mest avgjørende for «det levende sentrum»?

Trekanten

Kjennetegnene ved Trekanten er mange. I motsetningen til individuelle butikker ute i Asker sentrum er Trekanten et kjøpesenter bestående av 75 butikker under tak. Trekanten har en eier som eier og leier ut butikkene inne på senteret. I motsetning til butikkene ute i Asker sentrum som har ulike åpningstider er det faste åpningstider i Trekanten. Det som gjør Trekanten til et vellykket kjøpesenter er at det er ikke bare et handelssted, men en møteplass for folk flest. Med sine mange butikker, serveringssteder, helsetjenester, utsmykninger, mange detaljer og store innganger fungerer Trekanten som en sosial arena. Innvendig er Trekanten stort, pent, luftig med gode oppholdsrom hvor folk er skjermet fra vind, regn, støy, biltrafikk og kriminalitet.

Det som er mest avgjørende for det levende sentrum er Trekantens størrelse og antall butikker. En nesten så lik antall butikker som i Asker sentrum gjør at kjøpesenteret ikke blir stort og dominerende og at det er dermed en balanse mellom antall butikker inne på kjøpesenter og butikker ute i sentrum. Et annet kjennetegn ved Trekanten som er avgjørende for det levende sentrum er, at hovedinngangen som er rettet mot det nye torget, har riktig plassering og tvinger kollektivreisende til å gå gjennom hele sentrum for å komme inn på senteret. Trekantens passive fasader som er gjømt bak butikkene og aktive fasadene i Strøket, gjør at folk oppfatter butikkene og handelen langs Strøket som en del av Trekanten. Dette er bevisst gjort av kommunen både for å skjule Trekantens passive fasader og fremvise Trekanten som et attraktivt og vellykket kjøpesenter.

Lillestrøm Torv

Lillestrøm Torv er i likhet med Trekanten et godt eksempel på kjøpesentre. Det som skiller Lillestrøm Torv fra butikkene i sentrum og gjør det til et kjøpesenter er at det er en samling av 73 butikker i en bygning under et navn. Mens det er flere som eier butikkene i sentrum, har Lillestrøm Torv bare en eier, Steen & Strøm. Mens butikkene i sentrum har ulike åpningstider har senteret et felles åpningstid for alle sine butikker. Lillestrøm Torv er ikke bare et handelssted med mange butikker og tjenester, men også et viktig samlingspunkt, den beste møteplassen i byen. Det som er forskjellig fra Trekanten, men som ligner på butikkene i sentrum, er at Lillestrøm Torv har mange innganger. 6 store innganger rettet mot viktige og folkerike gågater i sentrum. I tillegg til disse 6 inngangene har de fleste butikkene i kjøpesenter åpne og aktive fasader med direkte inngang fra gågaten. Kjøpesenteret er en aktiv deltaker og deltar i ulike markeringer og arrangementer i Lillestrøm.

De av kjennetegnene ved Lillestrøm Torv som er avgjørende for det levende sentrum er lokaliseringen som gjør senteret til en naturlig del av byen. Mange åpne fasader og flere innganger mot gågaten er viktige kjennetegn ved Lillestrøm Torv og bidrar til et levende sentrum. En aktiv deltakelse i ulike arrangementer, festivaler og markeringer gjør at kjøpesenteret sammen med andre sentrumsaktører skaper mer liv og røre i byen. En parkeringskjeller gjømt under kjøpesenter fører til at flere parkerer under bakken og frigjør mye areal til mennesker ute i sentrum.

Ski Storsenter

Som konsept, er Ski Storsenter et vellykket kjøpesenter. Senteret består av 145 butikker i en bygning under navnet Ski Storsenter og eies av Olav Thon Gruppen. Mens butikkene i Ski sentrum er eide av flere gårdeiere er alle 145 butikker i Ski Storsenter eid og leid ut av Thon Gruppen. I motsetning til sentrum hvor det er mange biler, regn, vind og snø er senteret lukket, trygd og folk er skjermet fra vær og vind. Innvending er Ski Storsenter stort og trivelig og det gir en følelse av trygghet. I tillegg til å være et stort handelssted i Follo, er senteret også et viktig og attraktivt samlingspunkt for folk flest. I motsetning til Lillestrøm Torv, men i likhet med Trekanten har Ski Storsenter store og passive fasader med få innganger. Et klart og tydelig kjennetegn ved Ski Storsenter er parkeringshuset. Dette parkeringshuset er stort og dominerende og er det første man får øye på når en kommer med bil sørfra.

Det er ikke lett å finne viktige kjennetegn for Ski Storsenter som kan være avgjørende for det levende sentrum i Ski. Kjøpesenteret er stort, har veldig store, enorme, passive og kjedelige fasader som ikke bidrar til liv og røre i sentrum. Et stort parkeringshus gjør at alle som kjører bil kan gå rett til kjøpesenter uten å være i sentrum. Inngangen som er lokalisert mot parkeringsplassen i sentrum gjør det mulig at de som kjører bil og parkerer i sentrum, kan lett gå inn i kjøpesenter uten å være så lenge i sentrum. Det samme gjelder den andre og store inngangen ved bussterminalen og togstasjonen. Denne er plassert så nærme bussterminalen og stasjonen at den gjør det lettere for reisende å besøke kjøpesenteret, samtidig som den gjør det vanskelig for dem å bruke sentrum. Det er nesten ingen kjennetegn ved Ski Storsenter som er avgjørende for det levende sentrum.

I hvilken grad kan lokalisering og utforming av kjøpesentre med ulike størrelse i relasjon med eksisterende infrastruktur bidra til et levende sentrum?

Trekanten

Når det gjelder lokalisering av Trekanten er den veldig grei og ligger midt i Asker sentrum, like ved jernbanen og bussterminalen. Trekantens lokalisering i knutepunktet gjør at senteret er i henhold til forskriftet om rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre. Kjøpesenterets lokalisering nord i sentrum tvinger tog- og busspassasjerer i sør til å gå gjennom sentrum (Strøket) for å komme inn i Trekanten. Denne plasseringen av bussterminalen og togstasjonen i sør og Trekanten i nord skaper mer liv og aktiviteter i området som ligger mellom disse. Senteret er lokalisert inntil veiene og gatene og passer godt inn i den eksisterende bystrukturen. Med bil kan en komme til Trekanten både via Knud Askers vei fra øst og Kirkeveien fra nord. Trekantens lokalisering midt i Asker sentrum, nær jernbane, fører til mer kollektivreiser til og fra Trekanten, og bidrar dermed til både mer liv i sentrum samtidig som det reduserer bilbruken og klimagassutslippene.

Utforming og størrelsen på kjøpesenter har veldig mye å si for det levende sentrum. Putter man et stort og gigantisk kjøpesenter med en dårlig design i et lite sentrum, vil det tappe bysentrum for liv. Trekanten er akkurat stor nok til å ha det i Asker sentrum og har en design og utforming som passer fint inn i eksisterende strukturen. Kommer man med toget og skal inn til kjøpesenter er det vanskelig å legge merke til Trekanten før man faktisk er inne i senteret. Det eneste man ser når en kommer fra togstasjon er butikkene i Strøket, Torvveien og Bankveien. Fra sør og vest er det vanskelig å få øyet på Trekanten fordi det ikke er så stort og dominerende. I følge plansjefen i kommunen er handelen i sentrum veldig sårbart og derfor er det viktig at en utvidelse og påbygging av kjøpesenter bør unngås (Midtbø 2016). Som skrevet tidligere har Trekanten

mange passive fasader både mot Knud Askers vei i øst og mot Strøket i vest, men heldigvis er fasadene som er vendt mot Strøket, gjømt bak butikkene i Strøket. Disse butikkene med de aktive og detaljrike fasadene oppfattes som en del av Trekanten og bidrar til mer aktivitet i sentrum, spesielt i Strøket. En nokså 50-50 fordeling av butikker i Trekanten og ute i sentrum gjør at senteret er like stor som sentrum og blir dermed ikke så dominerende. Det som er mest avgjørende for det levende sentrum når det gjelder Trekanten er lokalisering av hovedinngangen. Hovedinngangen som er lokalisert mot Strøket og det nye torget blir brukt av nesten alle som kommer med buss og tog. Denne plassering av hovedinngangen gjør at folk må gå gjennom hele sentrum for å komme til/fra togstasjon og bussterminalen. Oppsummert kan en si at lokalisering og utforming av Trekanten er veldig grei i forhold til eksisterende infrastruktur og bidrar i stor grad til et levende sentrum.

Lillestrøm Torv

I likhet med Trekanten har Lillestrøm Torv en veldig grei lokalisering midt i Lillestrøm by. Med en 5 minutters gåavstand til togstasjon og bussterminalen sør i byen er senteret tilgjengelig og gjør at alle buss- og togpassasjerer anvender byen på vei til og fra kjøpesenteret. Lokalisert mellom Solheimsgata i øst, Storgata i vest, Teatergata i nord og Torvgata i sør er senteret godt integrert i den eksisterende infrastrukturen. Senterets lokalisering nær Norges 3. travleste knutepunkt fører til en økning i antall kollektivreiser samtidig som det reduserer bilbruken. Med en lang, bred og fin gågata mellom Lillestrøm Torv og togstasjonen bidrar senterets lokalisering i tilknytning til eksisterende infrastruktur til mer byliv i sentrum. Som skrevet tidligere i analysedelen og vist i figur 4.29 anvender over halvparten av alle togpassasjerer gågata på vei opp til kjøpesenteret. Og slik skaper kjøpesenterets lokalisering liv i veldig stor grad.

Utforming og størrelsen av Lillestrøm Torv passer best i byen og i den eksisterende infrastrukturen. Lillestrøm Torv er verken så stort at det blir dominerende eller så lite at den utkonkurreres av butikkene i sentrum. Det er stort nok og passer fint inn i byen og fungerer som en naturlig del av bybildet. Med aktive og detaljrike fasader vendt mot gågata og Nittedalsgata skapes det kontakt mellom ute og inne. Alle butikker i Lillestrøm Torv som er vendt mot gågata, Torvgata og Nittedalsgata har egne innganger som er kjempe avgjørende for den levende byen. Aktive fasader med mange innganger og store variasjoner i fasadene tiltrekker seg folk og bidrar til økt aktivitetsnivå foran de åpne og aktive fasadene. Disse aktive fasadene langs Storgata sammen med en utforming som passer med resten av byen, gjør det vanskelig for fremmede og ukjente å skille kjøpesenteret fra resten av bygningene i byen. Kort oppsummert kan en si at Lillestrøm Torv har en riktig størrelse, god design med mange åpne og aktive fasader som er godt integrert i bystrukturen og bidrar til et levende sentrum i stor grad.

Ski Storsenter

Ski Storsenterets lokalisering langs jernbanen og bussterminalen midt i Ski sentrum er i henhold til rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre. Storsenterets lokalisering så nær togstasjon og bussterminalen er bra for reisende som vil ha en kort vei mellom stasjonen og kjøpesenteret, men er dårlig for sentrum. Med en hovedinngang så tett inntil stasjonen er gåavstanden veldig kort og fører til at andre områder i sentrum ikke blir brukt av reisende. Senteret er lokalisert godt i den eksisterende infrastrukturen og er omringet av mange veier.

Når det gjelder utforming og størrelsen på Ski Storsenter er det veldig stort og kjedelig og burde helst ikke vært lokalisert i Ski sentrum. Senteret er stort og dominerende, dekker en stor del av Ski sentrum og tapper sentrum for liv. Med mange veier og gater rundt kjøpesenter burde det vært lettere å komme seg inn i kjøpesenter fra hvor som helst. Men slik er det dessverre ikke. Mange store, passive og kjedelige teglfasader med få eller ingen dører fører til et dødt og kjedelig området foran fasadene. I motsetning til Lillestrøm Torv hvor nesten alle butikkene som er vendt mot gaten har aktive fasader og egne innganger, består Ski Storsenter av triste og lukkede fasader med få innganger. Storsenterets enorme parkeringshus er også kjedelig og skaper et dårlig sentrumsbilde. Storsenterets lokalisering så nær stasjonen og bussterminalen og en utforming med bare passive og lukkede fasader bidrar lite til det levende sentrum i Ski.

I hvilken grad kan folk på gata sammen med private og offentlige aktører bidra til et attraktivt og levende sentrum?

Asker

Asker kommune involverer vanlige folk i en veldig liten grad gjennom åpne møter. Kommunen mener at de fleste som bor i sentrum eller nær sentrum er fornøyd med sentrum og involverer seg lite. Kommunen er mest opptatt av å involvere aktører som kan bidra til styrking av Asker sentrum og som kan dermed skape et levende sentrum. Lite deltakelse fra brukere av sentrum fører til at kommunen sammen med aktører med makt og ressurs skaper de byrommene de ser som fornuftige for befolkningen. Selv om vanlige folk er lite involvert i byutvikling, er det flere ulike aktører som sammen med kommunen bidrar i stor grad til et attraktivt og levende sentrum.

Lillestrøm

For å styrke Lillestrøm og skape mer byliv samarbeider kommunen med selskapene Lillestrøm 2020, Kunnskapsbyen Lillestrøm, Lillestrøm Torv og gårdeierne. Når det gjelder involvering av vanlige folk i byutvikling og hvor mye de har å si for å skape et levende sentrum, har kommunen vært lite flinke til å involvere dem. Vanlige folk involveres i veldig liten grad og bidrar veldig lite til et attraktivt og levende sentrum. I følge fungerende plan- og næringssjefen i Skedsmo er vanlige folk lite involvert i diskusjoner og planprosesser og har lite å si for det levende sentrum (Lesjø 2016). Men når det gjelder aktører med ressurs og penge, har de alt for mye å si for det levende sentrum, og bidrar i stor grad til et levende sentrum i Lillestrøm.

Ski

Ski kommune er som de to andre kommunene mest opptatt av å samarbeide med aktører som virkelig kan bidra til byutvikling og skape mer liv. Jernbaneverket, Vegvesenet og en del private eiendomsutviklere er viktige samarbeidspartnere til Ski kommune. Som i Asker og Lillestrøm er vanlige folk ikke involvert i stor grad og bidrar dermed lite eller ingenting til et attraktivt og levende sentrum. På grunn av mangelen på tid har kommunen ikke greid å involvere vanlige folk i den grad de burde ha gjort det. Og de er blitt kritisert for nettopp det at vanlige folk er ikke blitt involvert i byutviklings diskusjoner og planprosesser. I likhet med de to andre kommunene, bidrar vanlige folk lite til et levende sentrum, men når det gjelder sentrumsaktører og andre utviklere som har ressurs, bidrar de i stor grad til et levende sentrum.

Hvor høyt er aktivitetsnivå foran de ulike fasadene i Asker, Lillestrøm og Ski? Og hvilke type aktiviteter finnes det foran de ulike fasadene?

Asker

Aktivitetsnivået foran de ulike fasadene varierte stort i Asker sentrum. Jo mer aktive, åpne, detaljrike fasadene var, jo høyere var aktivitetsnivået. Mange dører og gode variasjoner langs fasadene inviterte flere folk og bidro til høy aktivitet langs de aktive fasadene. Strøket og Smuget som er handlegater i Asker sentrum var det mest folkerike området og med høyest aktivitetsnivå. I tillegg til de som handlet i disse gatene var det folk som var på vei til Trekanten og bussterminalen som også benyttet disse gatene mest. Vi mennesker går der det skjer noe og der det er noe å se på. Slik var det i Asker. Folk gikk der det var folk og der det var noe å se på. Når det gjelder aktivitetsnivået langs delvis aktive og passive fasadene var det veldig lav. Foran de lukkede og passive fasadene var det få ting å se på og få mennesker som gikk langs disse.

Av aktivitetstyper var det bare nødvendige aktiviteter som fantes langs de passive fasadene. Folk som var på vei til jobb, Trekanten, hjem, bil, buss og tog gikk langs de passive fasadene. Når det gjelder aktivitetstyper langs de aktive og delvis aktive fasader var det ulike type aktiviteter. Det var valgfrie, nødvendige og sosiale aktiviteter foran de åpne fasadene. Det var folk som var på vei hjem, jobb, tog og det var folk som bare var ute for å slikke på solen. Det fantes også sosiale aktiviteter som å gå sammen, stå sammen og snakke sammen.

Studie av fasadene i Asker sentrum stemmer med Jan Gehl sine studier av fasader. Denne studie beviste at jo høyere kvaliteten på et område er (Strøket, Smuget og det nye torget), desto høyere vil aktivitetsnivået være. I likhet med studiene til Jan Gehl var aktivitetsnivået mye høyere foran de åpne og aktive fasadene enn foran de lukkede og passive. Foran de passive fasadene og i områder med dårlig kvalitet, (ved postkontoret og politiet) var aktivitetsnivået mye lavere og bare nødvendige aktiviteter fantes sted der.

Lillestrøm

På grunn av ulike fasader og mye detaljer var aktivitetsnivået foran de ulike fasadene noe ulik. Foran de mest aktive og åpne fasadene langs gågaten var aktivitetsnivå veldig høyt og det fantes ulike typer aktiviteter. Aktive og delvis aktive fasader med mye detaljer og mange dører langs Storgata fikk mange menneskers oppmerksomhet og bidro til høyt aktivitetsnivå her. En veldig stor del av dem som var på vei til/fra togstasjonen brukte gågaten, Storgata. Her er det åpne fasader med mye detaljer og stor variasjon som bidrar til mer aktivitet. Aktivitetsnivået var noe lavere foran delvis aktive fasader og var lavest foran de passive og kjedelige fasadene i Lillestrøm. Grunnen til at aktivitetsnivået var lavere her er at fasadene er kjedelige med få dører, null kontakt mellom inne og ute, og med få eller ingen detaljer.

De valgfrie aktivitetene fantes sted foran de mest åpne og aktive fasader. Her var det åpent og livlig med mange mennesker tilstede. Siden målingene og tellingen skjedde i en kald vinterdag var de valgfrie aktivitetene ikke så mye høyere enn sosiale aktiviteter. De valgfrie og sosiale aktivitetene var foran de mange uteserveringene hvor folk sto alene for å ta en frisk luft eller ta en røyk. Folk stod og snakket sammen, røyket sammen og folk som gikk sammen med andre oppover og nedover langs Storgata. Det meste av aktivitetene som var i Lillestrøm var nødvendige aktiviteter. Det var folk på vei inn til butikker og kjøpesenter for å handle, folk som var på

vei hjem fra jobb/skole og folk som ventet på tog og buss. Helt oppsummert kan en si at det fantes både valgfrie, sosiale og nødvendige aktiviteter foran de aktive og delvise aktive fasadene. Når det gjelder aktivitetstypen foran de passive fasadene, var det som regel bare nødvendige aktiviteter og få eller ingen valgfri/sosiale aktiviteter.

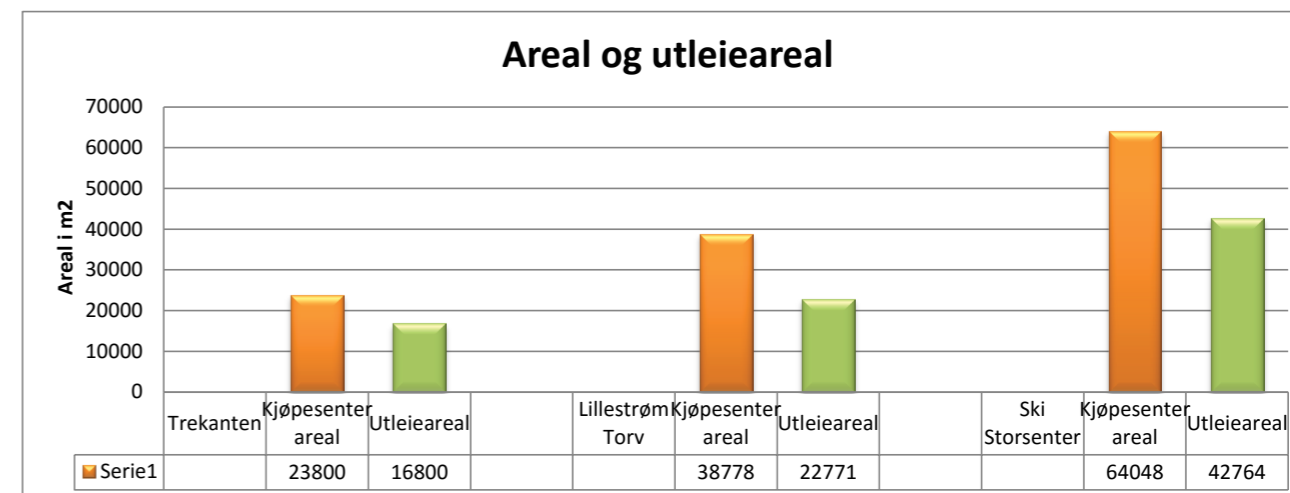
Som i Asker, var aktivitetsnivået mye høyere foran de åpne og aktive fasader. Studie av fasadene i Lillestrøm viser at aktivitetsnivået var høyere i området med god kvalitet og åpne og detaljrike fasader. Denne studien i Lillestrøm er i likhet med studie av Asker, i tråd med Jan Gehl sine studier og viser at for å skape levende byer og offentlige rom bør området ha høy kvalitet og åpne og aktive fasader. Er området av dårlig kvalitet og med lukkede og passive fasader, vil aktivitetsnivået være lavere og bare nødvendige aktiviteter vil finne sted der

Ski

Siden Ski sentrum har få aktive og flest delvis aktive og passive fasader var aktivitetsnivået mye lavere i Ski enn i Asker og Lillestrøm. På grunn av få aktive fasader var det ikke så stor forskjell mellom aktivitetsnivået foran de aktive og delvis aktive fasadene i Ski sentrum. Men når det gjelder aktivitetsnivået foran de passive fasadene i sentrum, var det veldig lav og det fantes nesten ingen aktiviteter der. Langs de enorme og kjedelige fasadene til Ski Storsenter var det få personer som gikk. Mye av aktiviteten i Ski sentrum var foran de store inngangene til kjøpesenteret. Det var fordi folk som kom med buss, tog og bil til sentrum, gikk rett inn i kjøpesenteret uten å anvende resten av sentrum.

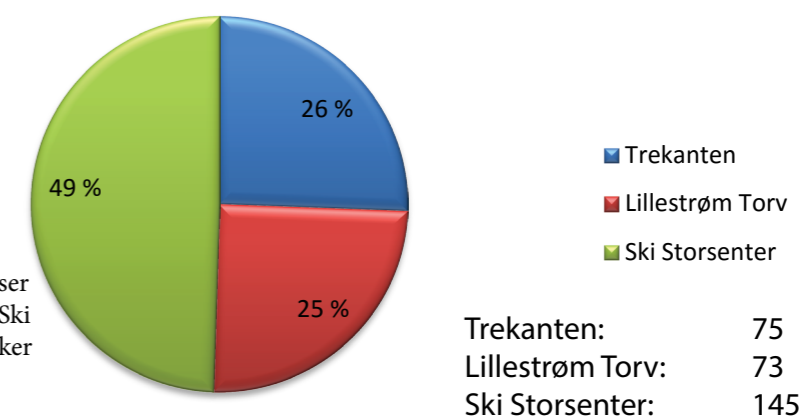
I motsetning til Asker og Lillestrøm drev nesten alle som gikk i Ski sentrum med nødvendige aktiviteter. Det var veldig få valgfrie og sosiale aktiviteter i Ski sentrum. Et eksempel på både valgfrie og sosiale aktiviteter var et par som gikk tur sammen med hunden deres på torget. Samtidig som de gikk tur for å ta frisk luft, snakket de sammen og hadde det sosialt. Foran de aktive og delvise aktive fasadene foregikk det bare nødvendige aktiviteter, som for eksempel å handle, gå til bussterminal, togstasjonen og være på vei jobb/hjem. De aller fleste av dem som var i Ski sentrum drev med en form for nødvendig aktivitet.

Studie av fasadene og av ulike områder i Ski er også i tråd med Jan Gehl sine studier. Den beviste at Ski har passive fasader og at offentlige rommene har dårlig kvalitet, noe som igjen førte til lavere aktivitetsnivå. Folk som gikk foran de passive fasadene gikk fort uten å snu hodet mot fasadene. Studie av fasadene og aktiviteter i Asker, Lillestrøm og Ski stemte overens med Jan Gehl sine teorier og studier. Mens Asker og Lillestrøms studie stemte på en positiv måte, stemte Skis studie av fasader på en veldig negativ måte.



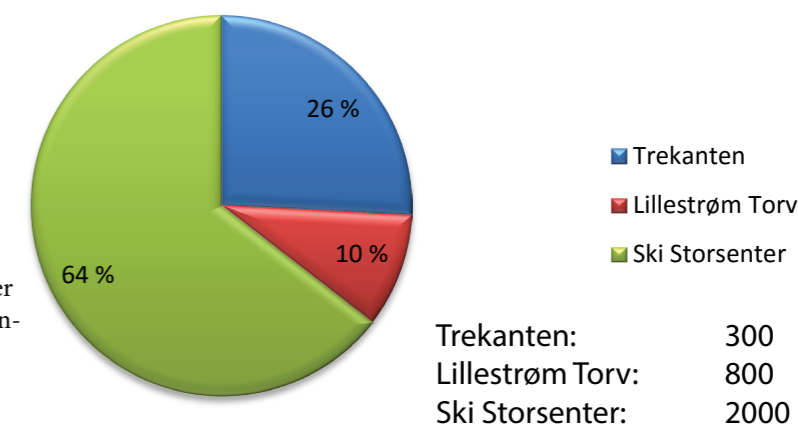
Tabell 4.1. Tabellen viser areal og utleiearealet til de tre kjøpesentrene.

Antall butikker



Figur 4.48. Kakediagramet til høyre viser antall butikker i de tre kjøpesentrene. Ski Storsenter har dobbelt så mange butikker enn hver av de to andre.

Antall parkeringsplasser



Figur 4.49. Kakediagramet til høyre viser antall parkeringsplasser i de tre kjøpesentrene. Ski Storsenter skiller seg mest.

DISKUSJON OG KONKLUSJON

Femte og siste delen i oppgaven inneholder en diskusjon rundt oppgavens funn og problemstillingen. Her blir funnene fra del 4, analysedelen, diskutert opp mot ulike teorier og teste ut om antakelsene som vært formulert i innledningen stemmer eller ei. Avslutningsvis vil det gis svar på problemstillingen, før oppgaven avsluttes med en egen refleksjon rundt oppgaven og en “anbefaling” for den kommunen som kommer dårligst ut.

Asker og Trekanten

Ut ifra analysen er det riktig å si at kjøpesenter i Asker, Lillestrøm og Ski skaper levende sentrum i ulik grad. Asker og Lillestrøm er de som kommer best ut når det gjelder kjøpesenterets lokalisering og størrelse i forhold til resten av sentrum.

Som konsept er Trekanten et vellykket eksempel på kjøpesenter og er slik Grüen selv ønsket at kjøpesentre skulle være. Grüens kjøpesentrene skulle gi folk utenfor byen mulighet til å ta del i det offentlige felleskapet, noe Trekanten er et godt eksempel på og gir folk både fra Asker og andre områder mulighet til å delta i offentlig felleskap. Trekanten inneholder butikker, serveringssteder, helsetjenester, annet service og tjenester, heis, rulletrapp og andre viktige funksjoner som et kjøpesenter bør ha. Senteret oppfyller både Grüens krav til kjøpesenter og nasjonale krav om "at sentre utvikles til attraktive møteplasser gjennom at kultur- og fritidstilbud som bibliotek, kino, restauranter m.m. lokaliseres dit" (Fylkesdelplan 2001 s.18). Trekantens størrelse er verken så stort at det blir dominerende og heller ikke så lite at det blir utkonkurrert av butikkene i sentrum. Dets størrelse er riktig og grei og er godt lokalisert og integrert i sentrum. I Asker sentrum har Trekanten en lokalisering som er tilgjengelig både for buss- og togpassasjerer og for folk som kjører bil. Senteret er "tilgjengelig for alle brukergrupper" og er i tråd med nasjonale mål og forventninger (Fylkesdelplan 2001 s.18). Gåavstanden fra togstasjonen til hovedinngangen til senteret er veldig avgjørende og skaper liv og aktiviteter i sentrum. Folk som kommer fra eller går til togstasjonen er pliktet til å anvende sentrum, og slik blir det skapt mer liv i gatene. Lik fordeling av butikker både inne på kjøpesenteret og ute i sentrum er veldig viktig og avgjørende for å skape byliv. En lik og rettferdig fordeling av butikker i Asker fører til at folk anvender både kjøpesenter og butikkene ute i sentrum. Lokalisering av senterets hovedinngang mot Strøket og det nye torget er veldig avgjørende for det levende sentrum og gjør at alle som kommer inn eller går ut av Trekanten anvender Strøket, torget og resten av sentrum. En annen ting som er bevisst gjort av Asker og som dermed gjør sentrum trivelig og levende er at de har klart å skjule senterets passive fasader bak butikkene i Strøket. De åpne og aktive fasadene i Strøket gjømmes senterets passive fasader og oppfattes selv som en del av kjøpesenter.

Antakelse 1 om at kjøpesenterets størrelse og design har mye å si for hvor mye liv det er i sentrum. Jo større kjøpesenteret er og dårlig design det har, jo mindre liv vil det være i sentrum. Og jo mindre kjøpesenteret er og god design det har, jo mer livlig vil sentrum være, stemmer i stor grad. Trekanten i Asker sentrum har en passelig form og størrelse og er godt integrert i den eksisterende bystrukturen. I følge plansjefen i kommunen er handelen og kjøpesenter i sentrum veldig sårbart, og en utvidelse av kjøpesenter bør derfor unngås (Midtbø 2016). Det er kommunens oppgave å passe på at senteret ikke utvides da det vil bli dominerende og i verste fall utkonkurrere butikkene i sentrum og føre til tomme lokaler.

Asker sentrum har oppfylt nesten alle fire betingelsene til byaktivisten Jane Jacobs. Den første betingelsen var at det må være mer enn en primærfunksjon og helst mer enn to. Og slik er det blitt i Asker sentrum. Sentrum har mange ulike funksjoner som sikrer menneskets tilstedeværelse på ulike tidspunkter i døgnet. Det er butikker, spisesteder, postkontor, bank, togstasjon, kulturhus, rådhus, politi og mye mer. Mens butikkene og offentlige funksjonene er med på å holde liv i sentrum på dagen, er spisestedene åpne til langt ut på kvelden og bidrar dermed til mer liv i sentrum når kjøpesenteret og butikkene er stengt.

Den andre betingelsen til Jacobs var at kvartalene må være korte og det må være korte avstander mellom bygninger med gode muligheter for å krysse gater. Som det ble vist tidligere i analysen

er Asker sentrum kompakt og alt ligger i gåavstand. Det tar alt fra 3 til 4,5 minutter å gå fra det ene punktet i sentrum til det andre. Gode og sammenhengende gater finner vi også i sentrum. De fleste av kvartalene er korte og det er gode muligheter å krysse gater uten å være bekymret for trafikken. Gode og brede fortauer er Askers mest folkerike offentlige rom.

Tredje betingelsen var at område bør ha både gamle og nye bygninger med ulik standard, noe som Asker sentrum har. Asker sentrum består av både nye og eldre bygninger noe som skaper store variasjoner i sentrum. Nye virksomheter med dårlig økonomi kan etablere seg i de eldre bygningene, mens de med god økonomi kan etablere seg i de nye. Asker kommune er selv opptatt av å bevare så mye av de eldre byggene som mulig, fordi de gir stedet identitet.

Den fjerde og siste betingelsen til Jacobs var at bydelene må være fortettet og en stor konsentrasjon av mennesker er nødvendig. Det er en del leiligheter i sentrum i vest og noen leiligheter på andre siden av jernbanen, men ikke så mye. De aller fleste i Asker bor utenfor sentrum og i andre bydeler i kommunen. Mangelen på mennesker i sentrum gjør at den fjerde og siste betingelsen til Jane Jacobs ikke blir helt fylt opp.

Asker sentrum har mange gode og viktige kvaliteter. For det første er det et lite sentrum med gangavstand til de viktigste funksjonene i sentrum. To gode torg i sentrum er viktig for bylivet og tiltrekker seg mange folk. Åpne og aktive fasader i sentrum er også viktige og nødvendige kvaliteter som Asker sentrum har. Disse fasadene fungerer som det Jacobs kaller for "eyes upon the street" og skaper en kontakt mellom ute og inne og gir folk en følelse av trygghet.

Antakelse 2 om jo finere, sikrere, tilgjengelig, kompakt, fortettet et sentrum er, desto mer folk vil anvende sentrum og skape et levende sentrum, stemmer også i stor grad. Dette betyr at teorien til Jacobs og hennes fire betingelser er veldig viktig og avgjørende for en trygg og levende by.

Når det gjelder teorien til Henri Lefebvre om retten til byen og om viktigheten av folks deltakelse i utforming og produksjon av omgivelsene er det få eller ingen vanlige folk som blir involvert i sentrumsutvikling i Asker. I følge Henri Lefebvre handler retten til byen om produksjon av byrom, og at de som bor i byen bør delta i produksjon av byen. Slik er det dessverre ikke i Asker. Vanlige folk eller de som bor i sentrum/byen er lite involvert fordi de er fornøyd med det de har. Byboere eller Citadins som Lefebvre kalte dem spiller ikke en så stor rolle som de burde ha gjort. De er passive og deltar veldig lite i diskusjoner knyttet til utvikling av byrommene i sentrum. Kommunen har et godt samarbeid med private og offentlige aktører som bidrar til styrking og utvikling av sentrum, men vanlige folk involveres i veldig liten grad. Når det gjelder teorien til William Whyte om at design og utforming av byrommene bør starte nedenfra og opp, stemmer i veldig liten grad i Asker. Han mente at en kan skape de beste byrommene dersom man skaffer seg først kunnskap om hvordan folk bruker og ønsker å bruke rommene, og så designe og utforme områdene ut ifra den kunnskapen som de sitter igjen med. Som nevnt tidligere involverer Asker kommune vanlige folk gjennom åpne møter, deltakelse og høringer hvor vanlige folk kan komme med sine meninger og ønsker.

Asker kommune sammen med kjøpesenter og Asker Sentrum AS generer mer byliv ved å arrangere festivaler, arrangementer og ulike aktiviteter i sentrum. Dette er noe som skaper byliv og er i tråd med John Montgomery sin teori om hvordan man skaper en vital by.

Antakelse 3 som handler om at lite eller intet samarbeid mellom private og offentlige aktører

fører til livløse sentrum, er sann og stemmer i stor grad. Dersom Asker ikke hadde samarbeidet godt med Tandberg Eiendom og Asker Sentrum AS ville de ikke klart å skape liv og aktiviteter i sentrum. Selv om Asker kommune involverer vanlige folk i en veldig liten grad er det viktig med et godt samarbeid mellom kommunen, private og offentlige aktører som har ressurs og som bidrar til utvikling i sentrum.

Ideen bak kjøpesentrene til Victor Grünen var å bringe bykvaliteter, offentlige rom og bylivet til forstedene og nye områdene utenfor bysentrum. Teorien til kjøpesenter har hentet sin ide fra bylivet, men spørsmålet i denne oppgaven har vært å finne ut om kjøpesenter har mulighet til å skape byliv eller skape et levende sentrum i Asker. Med en riktig størrelse, form og lokalisering som er godt integrert i eksisterende bystruktur, bidrar Trekanten til å skape liv i sentrum. Med god tilgjengelighet, stor nok avstand til togstasjon og bussterminal, et tett og godt samarbeid mellom ulike aktører, en 50-50 fordeling av butikker inne på kjøpesenter og ute i sentrum og sammen med flere viktige funksjoner og gode og sammenhengende gater bidrar Trekanten og handelen i Asker sentrum til et trivelig, livlig og trygg sentrum.

Antakelse 4 om at kjøpesenter i sentrum skaper byliv, stemmer godt i Asker. Og som nevnt tidligere har størrelsen på Trekanten, utforming, tilgjengelighet, funksjoner i sentrum, et godt og tett samarbeid med Tandberg Eiendom, medlemskapet i Asker Sentrums AS og en aktiv deltakelse i ulike festivaler, aktiviteter og markeringer mye å si for å skape et levende sentrum i Asker.

Lillestrøm og Lillestrøm Torv

Analysen av Lillestrøm Torv og Lillestrøm sentrum viser at kjøpesenteret er godt lokalisert og integrert i byen og bidrar til å skape et mer livlig og trivelig sentrum. Lillestrøm Torv er ikke som andre kjøpesentre, det er mindre i størrelse og har en design og arkitektur som passer godt inn i byen. I tillegg til å være et handelssted er senteret først og fremst en møteplass og en sosial arena hvor folk deltar i fellesskapet og har det sosialt samtidig som de er ute og handler. Siden kjøpesenteret fungerer som en god møteplass er det i tråd med Grüens kjøpesentermodell og ønsket om å skape en sosial arena. Av de tre kjøpesentrene som er undersøkt og studert i denne oppgaven har Lillestrøm Torv den beste formen og størrelsen, mye på grunn av at Lillestrøm har en grid som er enkelt og greit. Senterets lokalisering midt i sentrum i en kvadratur gjør senteret til en naturlig del av bybildet og er veldig avgjørende for det levende sentrum. Nettopp denne lokalisering gjør at buss- og togpassasjerer som vil til senteret må gå gjennom nesten hele sentrum for å komme til det. Dette bidrar igjen til mer liv og røre i Storgata som er den mest folkerike gaten i byen og som folk bruker når de er på vei til/fra togstasjon. Som i Asker sentrum er senteret ikke så stort og det er en lik fordeling av butikker inne på senteret og ute i sentrum. En jevn fordeling av butikker er veldig nødvendig og fører til at folk anvender både sentrumsbutikkene og kjøpesenteret. I motsetning til Trekanten som har passive fasader gjømt bak butikkene i Strøket, har Lillestrøm Torv mange aktive fasader med flere innganger både til kjøpesenter og direkte innganger til butikkene i kjøpesenteret, som skaper en kontakt mellom ute og inne og fungerer som "eyes upon the street" og skaper trygghet. Disse åpne og aktive fasadene med mange innganger er kanskje den viktigste årsaken til at det finnes aktiviteter i sentrum. Åpne og aktive fasader i Lillestrøm stemmer overens med Jan Gehl sine studier og bekrefter at jo høyere kvaliteten på et område er, og jo åpne og aktive fasadene er, desto høyere vil aktivitetsnivået være.

Antakelse 1 som sier at kjøpesenterets størrelse og design har mye å si for hvor mye liv det er i sentrum. Jo større kjøpesenteret er og dårlig design det har, jo mindre liv vil det være i sentrum. Og jo mindre kjøpesenteret er og god design det har, jo mer livlig vil sentrum være, stemmer i veldig stor grad. Med sine 73 butikker fordelt på tre etasjer er Lillestrøm Torv passe stort og er godt integrert i byen. Som i Asker er det også viktig at Lillestrøm Torv ikke utvides da det vil påvirke sentrumslivet og bli dominerende. Etter utbyggingen og åpning av Strømmen storsenter har Lillestrøm Torv blitt svekket noe og nå er det derfor ekstra viktig å ta godt vare på det.

Når det gjelder Jane Jacobs sin teori og hennes fire betingelser som er nødvendige for å gjøre en by trygg og levende, er de nesten oppfylt i Lillestrøm. Det at det finnes flere funksjoner i Lillestrøm gjør at den første betingelsen til Jane Jacobs er oppfylt. Som i Asker sentrum finnes det mange ulike funksjoner i Lillestrøm som gjør at det er mennesker i Lillestrøm på ulike tidspunkter i døgnet. Flotte butikker, kontorer, boliger, hoteller, flere titalls spisesteder rundt om i byen, kultursenter, messe, skole, rådhus, stasjon, politiet, kirke og kino er funksjoner som sikrer menneskets tilstedeværelse i byen. Mens butikker, kontorer og offentlige tjenester sikrer å holde liv på dagen, er boliger, hoteller, spisesteder og kino funksjoner som sikrer liv i byen på kvelden og nettene.

Jacobs betingelse nummer to var at kvartalene må være korte, det må være korte avstander mellom bygningene og at gågatene må være finmasket og sammenhengende. Og nettopp slik er det i Lillestrøm. Som det har blitt vist tidligere ligger mye av funksjoner i byen i gåavstand og det tar opp til 5-7 minutter å gå fra kjøpesenteret til stasjonen og rådhuset. Ellers tar det litt lengre tid å gå til Norges Varemesse på andre siden av jernbanen og politiet som ligger sør-vest i sentrum, men disse er avstander som alle er i stand til å gå. Siden Lillestrøm er lite i areal ligger alt i gåavstand og med mange gode, trygge og sammenhengende gater har man mulighet til å gå til ulike funksjoner. Korte kvartaler og mange innganger gjør at folk kan ta snarveier istedenfor å gå omveier. Kjøpesenteret er et slikt eksempel hvor bygg B er et langt bygg, men siden det er to innganger på hver sin side av bygget kan folk gå tvers gjennom uten å måtte gå rundt hele bygget. Et viktig og interessant funn som ble gjort i Lillestrøm var at mange bruker kjøpesenteret som en snarvei på vei til togstasjon/hjem. Snarveier, gode og sammenhengende gater og mange korte kvartaler i Lillestrøm har stor betydning for det levende sentrum og gir folket en følelse av trygghet.

Tredje betingelsen til Jacobs var at området bør ha både gamle og nye bygninger med ulik standard. Det finnes mange nye og eldre bygninger i Lillestrøm som skaper store variasjoner og legger til rette for at folk med ulik økonomi kan etablere seg der det måtte passe dem. Det er slik at de som har lite økonomi og lite virksomhet er etablert i de gamle bygningene, mens de med god økonomi og store virksomheter etablerer seg i de nye og mest moderne bygningene i byen. Eldre bygninger med litt dårligere standard skaper en balanse i byen og gjør det rimeligere for folk å etablere seg i Lillestrøm, noe Jacobs ville vært stolt over.

Den fjerde og siste betingelsen til Jacobs var at området bør være fortettet og kompakt og bør inneholde en stor konsentrasjon av mennesker. Hun mente at for å skape en trygg og levende by bør område ha nok folk. Folk som både kan være ute på dagen og på kvelden. Det er en god del leiligheter i Lillestrøm, både nord og sør for jernbanen. I tillegg til disse bygges det nå nye og moderne leiligheter sør for stasjonen, langs Nitelva. Når det gjelder områda utenfor og rundt sentrum finnes det mange eneboliger, rekkehus og en god del blokker. Selv om det er mange

boliger rundt om kring i byen, er det få boliger i kjernen av byen. Det er nesten ingen boliger langs gågaten mellom kjøpesenteret og jernbanen. Få boliger midt i byen og i umiddelbar nærhet til viktige funksjoner i sentrum gjør at Lillestrøm ikke oppfyller den fjerde og siste betingelsen til Jacobs. Den kan oppnås ved å fortette enda mer langs Storgata og bygge enda mer i høyden.

Lillestrøm er en blå-grønn by med mange fine gågater, mye vegetasjon, mange gode sitteplasser i Storgata, åpne og detaljrike fasader og Nitelva ikke så lang unna sentrum. *Antakelse 2 om jo finere, sikrere, tilgjengelig, kompakt, fortettet et sentrum er, desto mer folk vil anvende sentrum og skape et levende sentrum*, stemmer også i Lillestrøm. Dette beviser at Jacobs teorier og spesielt hennes fire nødvendige betingelser for å skape en trygg og levende by, er oppskrift på en trygg og levende by.

Skedsmo kommune har et godt samarbeid med andre aktører i kommunen. Som nevnt tidligere er Kunnskapsbyen og Lillestrøm 2020 de to viktigste aktørene i samarbeidet innen næringsutvikling i kommunen. Sammen med kjøpesenter og gårdeierne bidrar de til ulike arrangementer og markeringer i Lillestrøm, de driver næringen og bidrar til god byutvikling. Som Asker kommune er Skedsmo kommune opptatt av å samarbeide med de som faktisk kan bidra til utvikling i Lillestrøm. Skedsmo kommune involverer vanlige folk veldig lite. Vanlige folk involverer seg bare dersom de synes noe er interessant og moro. Med lite deltakelse og involvering av byboere i Lillestrøm, tar kommunen ikke hensyn til folkets vilje og ønsker slik Henri Lefebvre mente at det bør være. Det er få eller nesten ingen vanlige folk som deltar aktivt i produksjon av byrommene i Lillestrøm og dermed spiller de veldig liten rolle i produksjon av offentlige rommene. Retten til byen handler om retten til alle byboere om å delta i beslutningsprosesser og skape byrommet slik de ønsker, men slik er det ikke i Lillestrøm. Kommunen har vært veldig passiv når det gjelder involveringen av de som bor i byen. Det er heller ikke slik som William Whyte ønsket at et område bør designes og utformes på. Hans nye metode var å observere folks bruk av offentlige rom, høre på folk, forstå deres ønsker og preferanser og så designe og utforme offentlige rom på en bottom-up måte. Istedenfor bottom-up metoden, har de brukt top-down metode hvor kommunen sammen med private aktører som har makt og ressurs bestemmer det meste og bidrar til byutvikling.

I likhet med Asker har Lillestrøm Torv i samarbeid med kommunen og andre aktører klart å anvende John Montgomery sin teori om en vital by og generert mer byliv ved å ha festivaler, arrangementer og aktiviteter på torget og i gatene. Han mente at jo flere festivaler, aktiviteter, arrangementer det er i byrommene, desto mer folk vil anvende disse rommene og gjøre dem levende. Mens torget i byen brukes som skøytebane på vinteren, blir torget gjort om til et handelstorg når det er sommer og fint vær ute.

Antakelse 3 om at lite eller intet samarbeid mellom private og offentlige aktører fører til livløse sentrum, stemmer i stor grad. Selv om kommunen ikke involverer vanlige folk i den grad de burde ha gjort, er det fortsatt et tett og godt samarbeid mellom kommunen, kjøpesenteret og andre aktører som har viljen og styrken til å skape et bedre og levende sentrum.

Selv om ideen bak Victor Grüens kjøpesentermodell og nasjonale forventninger var å skape en sosial arena og en god møteplass er det viktig at kjøpesenteret bidrar til mer liv i sentrum. Dette har Lillestrøm Torv klart i en stor grad. Senterets utforming, størrelse og lokalisering er veldig grei og kunne ikke plasseres noe annet sted. Med en 5 minutters gåavstand til togstasjon, med

mange åpne og aktive fasader og med flere innganger bidrar Lillestrøm Torv til å skape mer liv og røre i Lillestrøm. Trygge, trivelige og sammenhengende gågater som er i tråd med Jacobs sin teori, gir folket en følelse av trygghet og fører til økt aktivitetsnivå i gatene og i offentlige rommene.

Antakelse 4 om at kjøpesenter i sentrum skaper byliv, stemmer i Lillestrøm. Senterets form, størrelse, beliggenhet og tilgjengelighet sammen med et godt samarbeid mellom ulike aktører er veldig avgjørende for det levende sentrum. Med en aktiv deltakelse i Byfesten, byutviklingsbedriften, Lillestrøm 2020 og Næringsrådet bidrar Lillestrøm Torv til å skape en levende by.

Ski og Ski Storsenter

Studie av Ski sentrum viser at Ski Storsenter har en grei lokalisering og er i tråd med det gjeldende forskriftet om rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre. Ski Storsenter er i likhet med Trekanten og Lillestrøm Torv en viktig møteplass og er et godt og vellykket eksempel på Victor Grüens kjøpesenter modell. Senteret er stort, tilgjengelig og dekker behovet til alle sine kunder og innbyggerne i Ski. I motsetning til Trekanten og Lillestrøm Torv som hver har 75 og 73 butikker har Ski Storsenter dobbelt så mange butikker som hver av dem. Med 145 butikker, 8 kinosaler, bibliotek, bowling og hotell er Ski Storsenter et stort bygg som dekker store deler av Ski sentrum og fungerer som et viktig samlingspunkt. Senteret i Ski er stort med veldig mange passive og lukkede fasader og framstår som en stor, trist, kjedelig og innadvendt boks. I motsetning til Asker og Lillestrøm hvor kjøpesentrene fungerer som en naturlig del av sentrum, skiller Ski Storsenter seg fra resten av bygningene i sentrum.

Når det gjelder avstanden mellom kjøpesenteret og buss- og togstasjonen er det veldig kort sammenlignet med Asker og Lillestrøm. Mens det tok 3 minutter å gå fra togstasjon til Trekanten i Asker, 5 minutter fra togstasjon til Lillestrøm Torv i Lillestrøm, tar det noen få sekunder å gå fra buss- og togstasjon til Ski Storsenteret. Den korte avstanden er veldig negativ for det levende sentrum og fører til at buss- og togpassasjerer er i senteret 20-30 sekunder etter at de går av bussen og toget. Denne avstanden gjør at folk går rett inn i kjøpesenter uten å anvende resten av sentrum. En større avstand mellom Ski Storsenter og togstasjon og bussterminal ville ført til mer og lengeværende liv og aktivitet mellom disse to punktene, akkurat som i Asker og Lillestrøm. Grüens ønske var at kjøpesenteret skulle være lett tilgjengelige, noe Ski Storsenter også er, men dette kjøpesenteret er så tilgjengelig at det fører til negative konsekvenser for resten av sentrum. Senterets passive fasader sammen med et gigantisk parkeringshus med plass til 2000 biler gjør sentrum død og kjedelig. Lokalisering av parkeringshuset bak kjøpesenteret er også negativ for sentrumslivet og gjør at alle som kjører bil kan gå rett til kjøpesenteret uten å anvende sentrum. Dette er selvsagt veldig positiv for selve senteret som ønsker å innesperre kundene sine i kjøpesenter, men er negativ for sentrum og skaper mindre liv i sentrum. På grunn av mange lukkede og passive fasader er det heller ingen kontakt mellom ute og inne slik Jan Gehl og Jacobs ville ha. Med så mange passive fasader, er aktivitetsnivået veldig lav i Ski, sammenlignet med Asker og Lillestrøm.

Ski Storsenter er stort og dominerende og utkonkurrerer det tradisjonelle livet i sentrum. *Antakelse 1 om at kjøpesenterets størrelse og design har mye å si for hvor mye liv det er i sentrum. Jo større kjøpesenteret er og dårlig design det har, jo mindre liv vil det være i sentrum. Og jo mindre kjøpesenteret er og god design det har, jo mer livlig vil sentrum være*, stemmer i stor

grad på en negativ måte. Ski Storsenteret er dårlig utformet og er stort i forhold til resten av sentrum og skaper mye mindre liv enn Trekanten og Lillestrøm Torv.

Det har vært litt vanskelig å anvende Jane Jacobs sin teori og hennes fire betingelser på Ski sentrum. Ski sentrum har en vanskelig struktur og bymorfologi hvor mye av bebyggelsen er spredt og hvor det er mye åpne arealer i sentrum. Som nevnt tidligere består Ski sentrum av mer enn en og flere enn to funksjoner og dermed oppfyller den første betingelsen til Jacobs. Butikker, boliger, serveringssteder, helsetjenester, rådhuset, treningssenteret, togstasjon, kjøpesenter og mange andre funksjoner gjør at Ski har flere enn to funksjoner i sentrum. Etter stenging av butikker og kontorer er det kinosalene og serveringsstedene i sentrum som tiltrekker seg folk og sikrer tilstedeværelse av folk sent på kvelden.

Det at kvartalene må være korte med trygge og sammenhengende gater med mulighet for å krysse over gatene var Jacobs betingelse nummer to. Ski sentrum består av store og lange kvartaler, bygningene er lange og det er få muligheter for snarveier. Kjøpesenteret og kvartalene mellom Idrettsveien, Torgveien og Åsenveien er store og lange og tvinger folk til å gå rundt og ta omveier. Med mange biler i sentrum er det heller ikke så lett å sykle eller gå over Jernbaneveien i Ski sentrum. Det er også slik at en må gå lang for å komme seg over jernbanen til andre siden av sentrum. Selv om det tar alt fra 4 til 8.5 minutter å gå fra bussterminalen til andre punkter i sentrum, føles kvartalene lange og kjedelige. Dette fører til at Jacobs andre betingelse ikke blir helt oppfylt.

Ski sentrum har både gamle og nye bygninger og dermed oppfyller den tredje betingelsen til Jacobs. Mens mye av de gamle byggene ligger i dagens sentrum blir de moderne og nye byggene bygget på venstre siden av jernbanen. Dette vil skape et stort skille mellom sentrum øst og sentrum vest, hvor alt det gamle ligger i øst og alt det nye blir lokalisert i vest. En god miks av ulike bygninger med ulik standard sikrer at nyetablerte virksomheter med dårlig økonomi kan leie lokaler som er rimelige i samme bydel og strøk som de nye og moderne bygningene.

Den fjerde og siste betingelsen til Jacobs er at området bør ha nok folk og at det må finnes mange boliger i området. Det er ikke så mange boliger i sentrum. Øst i sentrum, på venstre siden av Skoleveien finnes det en del leiligheter i store og lange blokker. Utenom det er det ikke så mange boliger i selve sentrum. Det er mange eneboliger og småhusbebyggelse utenfor og rundt sentrum med gåavstand til sentrum. Disse er tett innpå sentrum og gjør at folk kan komme seg lett til sentrum. Med en del boliger i sentrum og mange småhus rundt om i sentrum er den fjerde betingelsen til Jacobs i veldig liten grad oppfylt.

I likhet med Asker og Lillestrøm finnes det planter, trær og mange sitteplasser i Ski sentrum som folk kan sitte i. Det som Ski sentrum mangler er en elv, vann og eller en fontene i sentrum som kan tiltrekke flere menneskers oppmerksomhet og bidra til et levende sentrum. Kjedelige fasader, gråe og mindre attraktive gater, mange biler, parkeringsplasser og store avstander mellom ulike funksjoner gjør sentrum mindre attraktivt.

Antakelse 2 om jo finere, sikrere, tilgjengelig, kompakt, fortettet et sentrum er, desto mer folk vil anvende sentrum og skape et levende sentrum, stemmer ikke helt i Ski. Selv om sentrum er tilgjengelig er det ikke så fint og attraktivt, sentrum mangler gode offentlige rom, sikkerhet og en reduksjon av bilbruk og parkeringsplasser er helt nødvendig. Med store avstander mellom bygningene og mye åpne arealer er sentrum ikke så kompakt og fortettet som Asker og Lillestrøm

og skaper lite liv.

Som de to andre studieobjektene er kommunen opptatt av å samarbeide med aktører og parter som bidrar til utvikling i sentrum. De som ikke har ressurs og som ikke kan bidra til styrking og utvikling av Ski sentrum spiller veldig liten rolle i produksjon av offentlige rom. Vanlige folk er ikke involvert i byutvikling og i andre store og små prosjekter i kommunen. Grunnen til det er som nevnt tidligere at kommunen har hatt dårlig tid og vært dårlige til å involvere vanlige folk. Derfor har de som har rett til sentrum og bor i området, som ifølge Henri Lefebvre bør spille en sentral rolle i utforming av byrommene, ikke hatt mulighet til å delta i produksjon av byrommene sine. De har vært passive og har ikke spilt en så stor rolle. Lite høring med innbyggerne og null forståelse for deres ønsker og preferanser gjør at design og utforming av Ski sentrum skjer på en top-down måte, og ikke på en bottom-up måte som William Whyte kjempet for. Whytes ønske var at man må observere menneskets bruk av rommene, snakke og høre med brukere av byrommene, finne ut om deres preferanser og behov, og tilslutt prøve å designe byrommene etter deres behov og ønsker.

Mangel på samarbeid mellom Ski Storsenter, handelsvirksomheten i sentrum og andre viktige sentrumsaktører har ført til at Ski kommune ikke har klart å anvende John Montgomery sin teori om en vital by. I motsetning til Asker og Lillestrøm har Ski vært veldig passive og ikke fått til så mange arrangementer, festivaler og aktiviteter.

Selv om kommunen ikke har hatt tid til å involvere vanlige folk i sentrumsutvikling og produksjon av byrommene, har de hatt et tett og godt samarbeid med andre aktører og utviklere som bidrar til sentrumsutvikling i Ski. Dette fører til at *antakelse 3 om at lite eller ingen samarbeid mellom private og offentlige aktører fører til livløse sentrum*, stemmer i stor grad. For å skape et levende sentrum er det nødvendig med aktiv deltakelse av både vanlige folk og ulike aktører som kan bidra til styrking av sentrum. Uten en aktiv deltakelse av vanlige folk og uten et godt samarbeid med aktører som har ressurs, blir det vanskelig å skape og drive med sentrumsutvikling og man kan ende opp med å få et dødt og livløs sentrum.

Kjøpesenter er i sin logikk veldig innadvendt og de som er lokalisert utenfor byene ligner mest på en boks med bare passive fasader. Men når en vil etablere kjøpesenter i sentrum eller i bykjernen er det da viktig at arkitektur, utforming og størrelsen er riktig og passer fint i den eksisterende bystrukturen. Men slik er det ikke blitt i Ski. Kjøpesenteret i Ski er veldig stort i forhold til resten av sentrum, er dominerende og utkonkurrerer de tradisjonelle butikkene i sentrum. Med en størrelse som dekker nesten halvparten av Ski sentrum, få innganger, mange passive fasader og et stort og grått parkeringshus er Ski Storsenter veldig stort til å ha i sentrum og burde plassert utenfor sentrum. Ski Storsenter kunne vært et godt eksempel på såkalte eksterne kjøpesentre lokalisert utenfor byene.

Ski Storsenterets størrelse og utforming passer ikke helt inn i sentrum og fører til at *antakelse 4 om at kjøpesenter i sentrum skaper byliv*, ikke stemmer i Ski. Senterets størrelse og form, et enormt parkeringshus, dårlig plasserte innganger, lukkede og passive fasader gjør Ski sentrum mindre attraktivt og skaper et dårlig sentrumbildet.

BID – Et tilbud til sentrum

Grunnen til at kjøpesentrene i Asker, Lillestrøm og Ski skaper liv i ulike grad er som skrevet tidligere mange. Det er blitt nevnt at arkitektur, størrelse, lokalisering og samarbeid mellom ulike aktører er faktorer som påvirker sentrumslivet i veldig ulik grad. Mangel på et tett og godt samarbeid vil føre til store konkurranser mellom ulike parter og det vil igjen føre til mindre liv og aktiviteter i sentrum. Sentrumsutvikling og styrking av et levende sentrum er tid- og ressurskrevende og må skje i samspill mellom mange ulike parter. Mens det er et godt og tett samarbeid i Asker og Lillestrøm mellom ulike aktører og kjøpesentre, er det stor mangel på et slikt samarbeid i Ski.

Det finnes alltid noen frivillige organisasjoner hvor ulike parter prøver å bidra til et levende sentrum. Men disse frivillige organisasjonene er utfordrende å opprettholde over lengre tid, fordi medlemmene deltar først og fremst frivillig og er ikke forpliktet, og fordi de har store svakheter og kan ikke løse de store og krevende utfordringene i sentrum. For å styrke sentrum og gjøre byene mer levende har Norsk Sentrumsutvikling fremmet et forslag om å etablere en lovlig og forpliktende BID-ordning i Norge hvor alle parter som er med i en slik ordning er forpliktet til å styrke sentrum og bidra til sentrumsutvikling (Sentrumsutvikling 2014 s.9). “*Business Improvement District er et næringslivsinitiert, næringslivsstyrt og næringslivdrevet verktøy for å oppnå forpliktende samarbeid om vitalisering av sentrum i norske byer og tettsteder*” (ibid. s. 26). I rapporten «Utvikling og drift av sentrum» fra 2007 anbefalte Miljøverndepartementet selv å utrede en BID-lignende ordning i Norge (Haug 2007). Kjennetegn ved en BID-ordning er at gårdeiere og næringsdrivende jobber tett sammen for å forbedre og utvikle området sitt. Det gjelder blant annet å holde området rent og pent, ha trygghet og sikkerhet og gjøre området mer attraktivt og konkurransedyktig (ibid. s. 84). Det vil med andre ord si å kopiere kjøpesenter modellen og anvende det ute i sentrum. Det er ikke bare gårdeiere og næringsdrivende som bidrar økonomisk til styrking og utvikling av områda, kommunen bidrar også økonomisk. Det er også viktig å huske at en BID-ordning supplerer og kommer i tillegg til kommunale tiltak for sentrum (s.27).

Istedenfor å ha noen frivillige organisasjoner med mål om å levendegjøre sentrum, er det derfor nødvendig med en lovhjemlet BID-ordning i norske småbyer. Selv om Asker ikke har en BID-ordning har de en organisasjon hvor alle som er medlemmer er forpliktet til å samarbeide og bidra til sentrumsutvikling. Når det gjelder Lillestrøm og Ski mangler de en slik ordning. En slik ordning som i Asker, eller en BID-ordning vil mest sannsynlig gjøre sentrum levende og attraktiv, det vil skape mer inntekt for butikkene og næringsdrivende, forbedre samarbeidet mellom butikkene, øke eiendomsverdier, og gjøre området attraktiv, trygg og levende. På den andre siden kan en slik BID-ordning føre til privatisering av offentlige rom. Det kan føre til at uønsket folk blir utestengt og ikke får tilgang til det geografiske området som omfattes av en slik BID-ordning.

Konklusjon

Kjøpesenteret i Asker, Lillestrøm og Ski er utformet og lokalisert på hver sin måte og skaper liv i ulik grad. Asker og Lillestrøm er gode eksempler på forskningsspørsmål 2 på hver sin måte. Mens i Asker har de klart å skjule passive fasadene til senteret bak butikkene i Strøket, har Skedsmo kommune bedt kjøpesenteret om å gjøre fasadene åpne ved å lage flere innganger til kjøpesenteret og butikkene som tilhører senteret. Riktig lokalisering av Trekanten og Lillestrøm Torv i forhold til buss- og togstasjon i både Asker og Lillestrøm er bevisst gjort av kommunen, og bidrar dermed til å fylle sentrum med folk og aktiviteter. Hvorfor Trekanten og Lillestrøm Torv skaper liv i sentrum er basert på deres utforming, størrelse og riktig lokalisering i den eksisterende bystrukturen. Årsaken til at det skapes mer liv i Asker og Lillestrøm enn i Ski, er en jevn fordeling av butikker i kjøpesenter og i sentrum, mange aktive fasader med flere innganger, stor nok avstand mellom kjøpesenter og buss- og togstasjon, et tett og godt samarbeid mellom kjøpesenteret, kommunen og andre aktører i sentrum, enklere bystruktur og bymorfologi, et attraktivt sentrum med flere funksjoner, trygge og sammenhengende gater og en blanding av eldre og nye bygninger som skaper variasjon i sentrum.

Når det gjelder Ski sentrum og Ski Storsenter er det flere ulike faktorer som påvirker sentrumslivet. Den aller viktigste grunnen til at det er mindre liv i Ski sentrum er kjøpesenterets størrelse og utforming i relasjon med eksisterende bystruktur. Med sine 145 butikker og 2000 parkeringsplasser virker kjøpesenteret stort og dominerendes og tapper sentrum for liv. Andre viktige grunner til at Ski Storsenter ikke klarer å skape liv i sentrum er at senteret består for det meste av passive og lukkede fasader med få innganger. På grunn av for mye biltrafikk, en stor parkeringsplass midt i sentrum, et tomt torg, tomme og kjedelige gater og lange avstander mellom ulike funksjoner oppfattes sentrum stort og veldig lite attraktivt. Det som hindrer reisende fra bruken av sentrum er at den viktigste og mest brukte inngangen til senteret er 15-20 sekunder unna buss- og togstasjonen. Alle som kommer med buss og tog går rett til kjøpesenter uten å anvende sentrum. Det samme gjelder den andre inngangen midt i sentrum og parkeringshuset som gjør det mulig for kundene å komme inn til kjøpesenter uten å besøke sentrum. Det er heller ikke en 50-50 fordeling av butikker i Ski som i Asker og Lillestrøm. En skeiv fordeling av butikker fører til at kjøpesenteret tiltrekker seg nesten alle kundene og tapper sentrum for liv.

Hovedproblemstillingen i denne oppgaven har vært som følgende: I hvilken grad kan kjøpesenter bidra til å skape et levende sentrum i norske småbyer, og om lokalisering av kjøpesenteret integrert i bysentrum kan være en vinn-vinn løsning? Konklusjonen blir at alle tre studieobjektene har ulike forutsetninger i bymorfologien og at kjøpesentrene skaper liv på ulike måter og i ulike grad. Konklusjonen for Asker og Lillestrøm er at både Trekanten og Lillestrøm Torv er gode eksempler på byintegreerte kjøpesentre. De er utformet og lokalisert på den måten at de i stor grad bidrar til å skape et levende sentrum og at lokalisering av disse i sentrum er en vinn-vinn løsning både for kjøpesenteret selv, men også for sentrum og dets liv. Ski Storsenter er derimot et veldig dårlig eksempel på et byintegreert kjøpesenter og bidrar ikke til å skape et levende sentrum. Lokalisering av Ski Storsenteret er en vinn-løsning for selve kjøpesenteret, men et stort tap for sentrum.

Egen refleksjon

Oppgaven har gitt meg som student i by- og regionplanlegging en grundig forståelse av hvordan ulike byer med kjøpesenter midt i byen kan skape byliv. Det finnes ingen fasit eller oppskrift på hvordan et kjøpesenter kan brukes til å skape mer byliv i en by. Det som fungerer best for den ene byen, kan fungerer dårlig for den andre, og vice versa. Grunnen til det er at hvert sted og hver by har sin egen morfologi, struktur og alle byene har ulike forutsetninger. Derfor er det viktig at kjøpesenter i sentrum bør utformes, designes og lokaliseres slik at det passer bra med den formen og strukturen hver enkel by har. Videre har denne oppgaven gjort det klar for meg som student at et tett og godt samarbeid mellom ulike aktører er kanskje den aller viktigste årsaken til at noen byer og kjøpesentre er vellykkede og skaper mer byliv enn andre. Studie av kjøpesentrene i Asker, Lillestrøm og Ski viser at kjøpesenter kan skape både levende sentrum og tappet sentrum for liv. Funnene fra disse tre studieobjektene viser at Trekanten og Lillestrøm Torv har klart seg best og kan skape liv, mens Ski Storsenter fører til et dødt og kjedelig sentrum.

Spørsmålene som dukket opp etter konklusjon i oppgaven er som følgende: Kan Ski kommune og andre småbyer som sliter å skape et levende sentrum lære noe av Asker og Lillestrøm? Vil Trekantens og Lillestrøm Torvs løsning på kjøpesenter fungere like bra et annet sted? Og er disse funnene representative for andre småbyer i Norge? Disse er interessante spørsmål som kunne vært spennende å finne svar på.

Å jobbe med oppgaven har vært spennende, kjekt, veldig lærerik, men til tider også tungt, krevende og utfordrende. Det å lese ulike teorier, bøker, doktorgradsavhandlinger, intervjuer fagfolk og reise på befaringer til de tre kommunene har gitt meg mer kunnskap om kjøpesenter og byliv. Temaet er vanskelig og utfordrende og er ikke lett å håndtere. Gjennom arbeidet med oppgaven fikk jeg innsikt i at kommunene jobber på hver sin måte og har sine prioriteringer. Det at kommunene ikke involverer vanlige folk i stor grad, er noe som jeg synes er dårlig. For å få en bedre utvikling mener jeg at det er viktig at kommunene tar mer hensyn til vanlige folk og involvere dem mer i byutvikling. For det er jo nettopp dem de skal planlegge for, og det er dem som skal bruke kjøpesentrene, gatene, parkene, torgene og det meste av byen. Mens Asker og Lillestrøm er kommet langt i å skape et levende sentrum og ha et riktig kjøpesenter i sentrum, ligger Ski kommune noen skritt bak dem. Det som er sikkert er at alle kan forbedres og alle har store potensialer til å bli gode, livlige og konkurransedyktige regionbyer.

Gjennom arbeidet med mastergradsoppgaven min har jeg lært å være kritisk til alt jeg leser og skille viktige data fra mindre viktige. Jeg har også lært å være kreativ, ryddig, strukturert, selvstendig og ansvarlig, noe som er viktige personlige egenskaper som mange arbeidsgivere ser etter.

Anbefaling Ski

Alle tre studieobjektene har potensialer til å bli enda bedre og skape et mer attraktivt, tiltrekende og livlig sentrum. Siden det er så mye bra i Asker og Lillestrøm fra før av, vil jeg avslutningsvis i denne oppgaven komme med noen råd og anbefalinger for Ski kommune om hvordan de kan bruke kjøpesenteret som virkemiddel til å skape et levende sentrum.

For å utvikle Ski sentrum til å bli et attraktivt og levende møtested er det nødvendig at kommunen tar noen store grep nå før det blir for sent. Follobanen som vil være ferdig i 2021 vil forhåpentligvis bidra til styrking og utvikling av Ski sentrum og gjøre Ski til et modern kollektivknutepunkt. Dette prosjektet er stort og inkluderer en ny og moderne Ski stasjon som vil også styrke forbindelsen mellom dagens sentrum og området på andre siden av jernbanen. For å ta imot sin del av den forventende veksten i Osloregionen må Ski kommune bygge flere boliger, arbeidsplasser, skoler og andre viktige tjenester. Siden Ski sentrum har lav utnyttelsesgrad, finnes det gode muligheter for fortetting i og rundt sentrum. Det er viktig at kommunen bruker de åpne og mindre brukte arealene i sentrum og bygger boliger på disse. Det er også viktig at kommunen står imot og sier nei til Olav Thon Gruppen dersom de bygger noe som kan drepe sentrumslivet enda mer. Som i Asker er det viktig at både Lillestrøm og Ski har en paraplyorganisasjon hvor kommunen sammen med kjøpesenteret, utbyggere, utviklere og alle butikkeiere og leietakerne i sentrum er medlem i, og som i felleskap bidrar til styrking av sentrum. Ellers er en reduksjon av parkeringsplasser og bilbruk i sentrum helt nødvendig for å skape et levende sentrum.

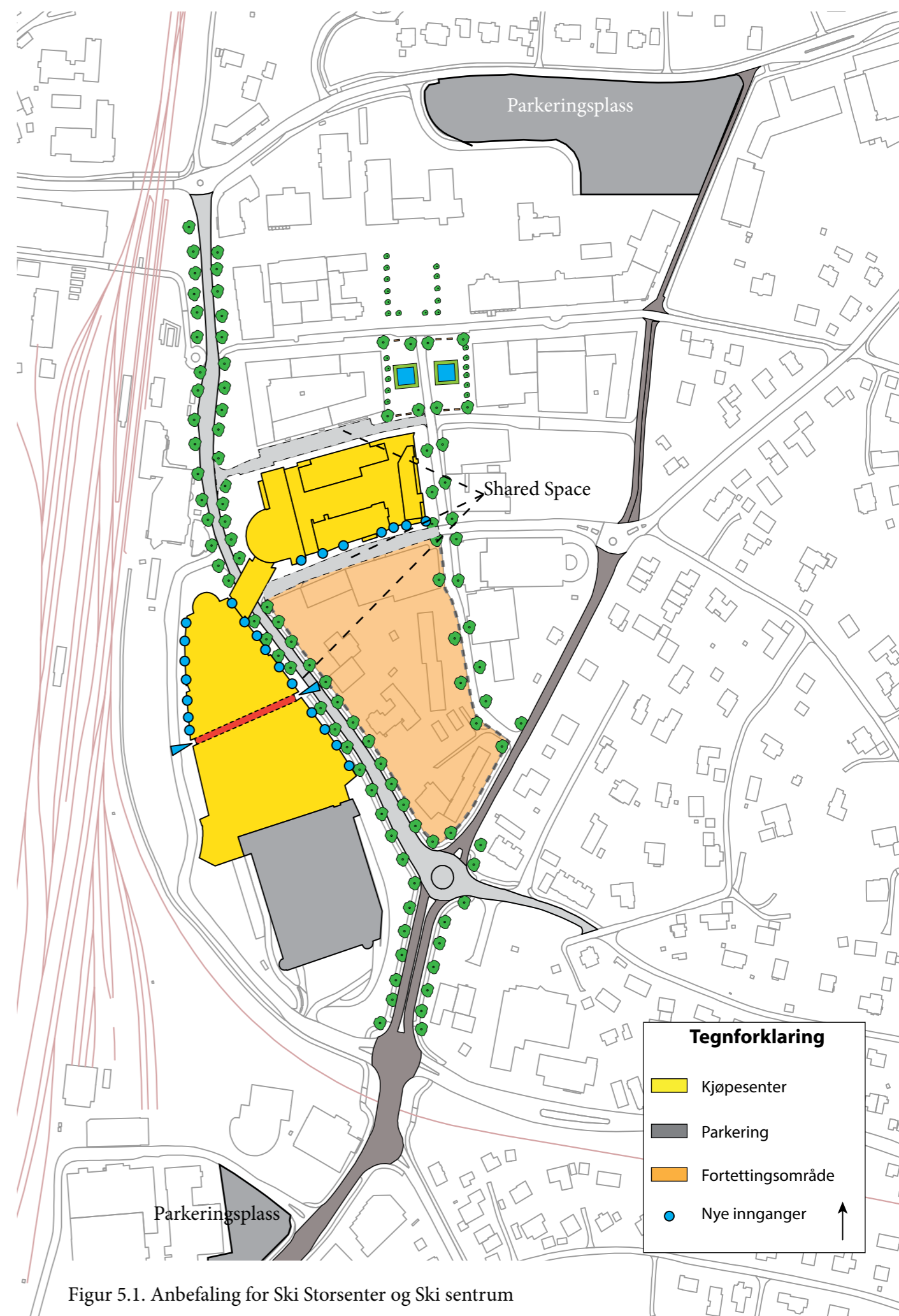
For å gjøre Ski sentrum attraktivt og levende foreslår jeg følgende tiltak:

- Gjøre sentrum mer kompakt og ha høyere utnyttelsesgrad
- Bygge flere boliger, arbeidsplasser og kontorer
- Ha flere trygge gang- og sykkelveier
- Flyttet en del butikker ut fra kjøpesenter til sentrum
- Ha flere funksjoner ute i sentrum
- Gjøre senteret attraktivt og åpen. Aktive og detaljrike fasader med flere innganger
- Butikkene vendt mot gaten bør ha egne innganger og bør få lov til å trekke ut varer
- Lage en gjennomgang i kjøpesenter slik at folk går tvers gjennom. Slik som i Lillestrøm
- Flere grønne og attraktive offentlige rom. Plante mer trær og blomster i sentrum
- Legge om veien og gjøre den eksisterende Jernbaneveien om til "shared space"
- Veiene foran inngangene bør gjøres om til gågate
- Gjøre gatene trygge og smale
- Hva vann/fontene i sentrum
- Flere overkrysnings til andre siden av jernbanen
- Bruke arealet ved bensinstasjonene effektivt og gjøre området attraktivt
- Bevare gamle bygninger
- Redusere parkeringshuset
- Fjerne parkeringsplassen midt i sentrum
- Plassere parkeringsplassen i utkanten av sentrum
- En samarbeidsorganisasjon slik de har i Asker. Eller en BID lignende ordning hvor alle medlemmene er forpliktet til å delta i produksjon av sentrum
- Kommunen bør involvere vanlige folk i mye større grad enn hva de har gjort nå
- Kjøpesenteret bør ha en slik utleiepolitikk som gjør det vanskelig for dem å konkurrere med butikkene i sentrum

Figuren på neste side illustrerer anbefalingen som jeg har utarbeidet for Ski Storsenter og sentrum. For å gjøre sentrum levende er det først og fremst viktig å gi mer plass for mennesker og mindre plass for biler. For å nå dette, foreslår jeg at Ski kommune gjør om Jernbaneveien og veien både sør- og nord for påbygget om til "shared space" hvor både biler, syklistene og gående kan bruke veiene effektivt. Dagens trafikkerte vei kan flyttes til Sanderveien og Skoleveien i øst. Dersom det blir krevende og vanskelig å få dette til, kan kommunen i det minste prøve det i en eller to måneder og se hva resultatet av dette blir. For at folk skal kunne bruke sentrum, må sentrum være attraktivt, blå og grønt. Derfor foreslås det at parkeringsplassen midt i sentrum gjøres om til en liten blå-grønn park med mange sitteplasser. Grunnen til at mange bruker det nye torget i Asker sentrum er at torget består av vann og mange sitteplasser i form av både benker og trappe-trinn. Videre er det kjempe viktig å lokalisere parkeringsplassene i utkanten av sentrum. Ved å plassere dem i utkanten, vil kommunen tvinge bilbrukere til å anvende sentrum mer samtidig som det vil bli mindre biler i sentrum.

Når det gjelder Ski Storsenter er det viktig at senteret blir åpent og utadvendt. Derfor foreslår jeg at senteret åpner sine fasader med flere innganger rettet mot "shared space" gaten. Videre foreslår jeg at hovedbygget i senteret åpnes opp (rød linje midt i senteret) i midten med en stor inngang på hver sin side, slik at folk kan ta snarvei når de skal til kjøpesenteret. Området som ligger øst for hovedbygget og som er markert oransje på kartet, bør fortettes og må gjøres mer attraktivt. Her foreslås det å bygge korte kvartaler med forretninger i første etasje, kontorer i andre og boliger i etasjene over.

Det som er blitt foreslått og anbefalt er ikke så urealistisk og kan gjennomføres dersom kommunen er villige. For å gjøre sentrum levende er Ski kommune nødt til å ta noen store grep. De må kunne si nei til Olav Thon Gruppen dersom det er nødvendig og bør satse mer på å gjøre sentrum levende for både de som bor der, men også for besøkende.



Figur 5.1. Anbefaling for Ski Storsenter og Ski sentrum

Referanser

- Askerkommune. (2012). Asker sentrum: Knutepunkt - Handelssted - Møteplass. Asker Kommune. 56 s.
- Askersentrum. (2015). *Asker Sentrum AS*. Om Oss. askersentrum.no: askersentrum. Tilgjengelig fra: http://www.askersentrum.no/om_oss.
- Bunæs, S. (2016). *Hovedbanen*. lokalhistoriewiki: Steinar Bunæs. Tilgjengelig fra: <https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Hovedbanen>.
- Butenschøn, P. (2009). *Byen, en bruksanvisning*. 1 utg. Aschehoug Oslo: Aschehoug.
- Butenschøn, P. (2014). Handel i sentrum - Gode eksempler på byintegreert handel. norskform. 103 s.
- Collett, G. (2016). *Samtale med Gro Collett om fakta om Ski Storsenter* (16.03.2016).
- Fylkesdelplan, A. (2001). Fylkesdelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur 2001. 148.
- Fylkeskommune, A. (2013). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus* Akershus.no. Tilgjengelig fra: <http://www.akershus.no/Ansvarsomrader/Samferdsel/Samferdselsplanlegging/Regionalplan-for-areal-og-transport-i-Oslo-og-Akershus/>.
- Gehl, J. (2011). *Livet mellom husene Udeaktiviteter og udemiljøer*. 6 utg. København: Arkitektens Forlag, København.
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *Bylivsstudier : studier af samspillet mellem byens form og byens liv*. Nykøbing: Bogværket.
- Glaeser, E. & Sacerdote, B. (2000). The Social consequences of housing. NBER Working Paper No. 8034: 30.
- Glaeser, E. (2010). *Taller Buildings, Cheaper Homes*. Economix, The New York Times: The New York Times. Tilgjengelig fra: http://economix.blogs.nytimes.com/2010/05/04/taller-buildings-cheaper-homes/?_r=1 (lest 10.03.2016).
- Glaeser, E. (2015). *The Trials and triumphs of the City: Edward Glaeser in Conversation*. Jenkins, S. (red.). TheGuardian: TheGuardian.
- Haug, R. (2007). Utvikling og drift av sentrum - Erfaringer og anbefalinger fra pilotarbeid. Regjeringen. 86 s.
- Hemmersam, P. (2008). Fra shoppingcenter til by - en undersøgelse af det integrerede shoppingcenter. Doktorgradsavhandling: 197.
- Henriksen, A. (2013). *Er det Norges styggeste senter*. Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/kultur/Er-dette-Norges-styggeste-senter-7124318.html>.
- Henriksen, A. & Keilhau, L. (2013). *Kaller kjøpesentre en stygg boks*. Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/kultur/Kaller-kjopesentre-en-stygg-boks-7123187.html>.
- Hille-Melbye. (2015). *Ski Storsenter - utvidelse av Ski storsenter*. Tilgjengelig fra: <http://hille-melbye.no/projects/senter-og-forretning/ski-storsenter>.
- Holsen, T. (2006). Handel og privatisering av det offentlige rom. Nordic Journal of Architectural Research, 19, Nr 2 2006, : 13.
- Horrigmo, A. M. J. (2012). The Death and Life of Great American Cities. *Stat & Styring*, 22 (04).
- ICSC. (2015). *Shopping Center Definitions*. ICSC: ICSC. Tilgjengelig fra: <http://www.icsc.org/research/references/c-shopping-center-definitions>.
- Jacobs, J. (2011 (1961)). *The Dead and Life of Great American Cities*. 50th Anniversary Edition utg. United States: Modern Library. 598 s.
- Jernbaneverket. (2015). *Ski*. jernbaneverket. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/Jernbanen/Stasjonssok/-S-/Ski/>.
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tuft, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. 3. utg. utg. Oslo: Abstrakt forl.
- Kiilerich, M. (2016). *Samtale med Trekantens leder, Mette Kiilerich* (15.03.2016).
- Kjelland, K. (2014). *Follobanen*. jernbaneverket: Kathrine Kjelland. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/prosjekter/follobanen/Follobanen/>.
- Kommuneplan, A. (2014). *Kommuneplan for Asker 2014-2026*. 47.
- Kommuneplan, S. (2011). *Kommuneplan 2011 - 2022*. 99.
- Kommuneplan, S. (2015). *Kommuneplan 2015-2026*. 31.
- Kunnskapsbyen. (2016). *Hva er Kunnskapsbyen Lillestrøm?* Kunspaksbyen. Tilgjengelig fra: <http://www.kunnskapsbyen.no/sideu.php?tittel=KUNNSKAPSBYEN&u=Om%20organisasjonen>.
- Lamarca, M. G. (2009). *The Right to the City: Reflections on Theory and Practice*. Polis - a collaborative blog about cities around the world. Tilgjengelig fra: <http://www.thepolisblog.org/2009/11/right-to-city-reflections-on-theory-and.html>.
- Larsen, K. (2016). *Intervju med avdelingsleder, Kristian Larsen*, Ski kommune (01.03.2016).
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell. 454 s.
- Lesjø, Ø. D. (2016). *Intervju med fung. plan- og Nærings sjef i Skedsmo* (31.03.2016).
- Lillestrøm2020. (2016). *Selskapet formål*. Lillestrøm2020. Tilgjengelig fra: <http://www.lillestrom2020.no/om-oss/formal>.
- Lillestrøm, T. (2010). *Bygninger*. lillestrøm-turistkontor. Tilgjengelig fra: <http://xn--lillestrm-turistkontor-djc.com/foto-bilder/57-foto/265-bygninger-i-byen>.
- Lovdata. (2008). *Forskrift om rikspolitiske bestemmelse for kjøpesentre*. Lovdata.no: Lovdata. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2008-06-27-742>.
- Lynch, K. (1984). *Good city form*. Paperback ed. utg. Cambridge, Mass: MIT Press.

- Martens, J. D. (2013). *Kjøpesentre - elsket og hatet*. Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/meninger/Kjopesentre---elsket-og-hatet-7138972.html>.
- Midtbø, T. A. (2016). *Intervju med plansjef i Asker kommune*, Tor Arne Midtbø (26.02.2016).
- Montgomery, J. (1998). *Making a city: Urbanity, vitality and urban design*. Journal of Urban Design, 3, No.1: 25.
- NSB. (2016). NSB. Tilgjengelig fra: <https://www.nsb.no/forside>.
- Oslo & Akershus. (2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*, vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015. 70.
- Purcell, M. (2002). *Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant*. GeoJournal 58: 99-108.
- Regionalplan. (2015). Regional Plan for Areal og Transport i Oslo og Akershus, Høringsforslag. 72.
- Regjeringen. (1999). *Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder* (RPB). regjeringen.no: Regjeringen. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/Regjeringen-Stoltenberg-I/md/Veiledninger-og-brosjyrer/2000/t-1317-planer-og-bestemmelser-for-kjopes/1/id275120/>.
- Råsberg, K. M. (2012). *Kjøpesenter tømmer sentrum for butikker*. Fjordenes Tidende. Tilgjengelig fra: <http://www.fjt.no/nyheter/article460787.ece>.
- Sentrumsutvikling, N. (2014). Vitalisering av sentrum - en norsk BID-ordning. 161.
- Silverman, D. (2011). *Interpreting Qualitative Data: A guide to the principles of qualitative research*. 4 utg. Los Angeles: SAGE. 500 s.
- Skedsmokommune. (2016). *Sysselbyen Lillestrøm*. skedsmo.kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.skedsmo.kommune.no/Teknisk-sektor/Sysselbyen-Lillestrom/>.
- Skikommune. (2015). *Om Ski kommune*. ski.kommune. Tilgjengelig fra: <http://www.ski.kommune.no/om-kommunen/>.
- SkiStorsenter. (2015). *Om senteret*. skistorsenter. Tilgjengelig fra: <http://www.skistorsenter.no/om-senteret/>.
- Spaces, P. f. P. (2014). *William H. Whyte*. Project for Public Spaces. Tilgjengelig fra: <http://www.pps.org/reference/wwhyte/>.
- Steenandstrom. (2015). *Urban og pulserende shopping - Lillestrøm Torv*. Steenandstrom. Tilgjengelig fra: <http://steenandstrom.welovemondays.st/content/uploads/2015/07/Se-fakta-om-Lillestr%C3%B8m-Torv.pdf>.
- Steenstrom. (2015a). *Lillestrøm Torv*. steenstrom. Tilgjengelig fra: <http://www.steenstrom.com/no/property/lillestrom-torv/>.
- Steenstrom. (2015b). *Om steen & strøm*. steenstrom. Tilgjengelig fra: <http://www.steenstrom.com/no/om-steen-strom/firme/>.
- Stugu, S. (2015). Kjøpesentre i Norge: Konsentrert makt. 43 s.
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt, K. V. & Nore, N. (2014). Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service. *Transportøkonomisk institutt*: 144.
- Thoneiendom. (2016). *Ski storsenter*. thoneiendom. Tilgjengelig fra: <http://www.thoneiendom.no/Kjopesenter/Vare-Kjopesentre/Ski-Storsenter/>.
- Trekanten. (2015). *Trekanten*. Trekanten. Tilgjengelig fra: <http://www.trekanten.no/Om-senteret>.
- Veidekke. (2015). *Ski Storsenter - Påbygg*. Veidekke. Tilgjengelig fra: <http://veidekke.no/prosjekter/article57206.ece>.
- Wikipedia. (2013). *Trekanten i Asker*. Wikipedia: Wikipedia. Tilgjengelig fra: https://nn.wikipedia.org/wiki/Trekanten_i_Asker.
- Wikipedia. (2016a). *Asker kommune*. Wikipedia. Tilgjengelig fra: https://nn.wikipedia.org/wiki/Asker_kommune.
- Wikipedia. (2016b). *Lillestrøm*. Wikipedia. Tilgjengelig fra: <https://no.wikipedia.org/wiki/Lillestr%C3%B8m>.
- Wikipedia. (2016c). *Skedsmo*. Wikipedia. Tilgjengelig fra: <https://no.wikipedia.org/wiki/Skedsmo>.
- Wikipedia. (2016d). *Ski Kommune*. wikipedia. Tilgjengelig fra: [https://no.wikipedia.org/wiki/Ski_\(kommune\)](https://no.wikipedia.org/wiki/Ski_(kommune)).
- wikipedia. (2016e). *Ski Storsenter*. wikipedia. Tilgjengelig fra: https://no.wikipedia.org/wiki/Ski_Storsenter.

Figurliste

DEL I

15 Figur 1.1 – Oppgavens oppbygging. Egenprodusert.

DEL II

- 25 Figur 2.1 – Asker avgrensning. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 26 Figur 2.2 – Lillestrøm avgrensning. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.27
- Figur 2.3 – Ski avgrensning. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.

DEL III

42-43 Figur 3.1 – Fasadekategori. Inspirert av Jan Gehl. (Gehl & Sværre 2013. s 115).

DEL IV

- 46 Figur 4.1 - Egenprodusert. Inspirert av Norges kart og Akershusfylke.
- 47 Figur 4.2 – Regionale byer. Egenprodusert. Inspirert av Plansamarbeidet (Oslo & Akershus 2015).
- 49 Figur 4.3 – Oversiktskart over Asker sentrum. Skjermdump fra finn.no.
- 51 Figur 4.4 – Trekanten. Skjermdump fra Google maps 3D.
- 51 Figur 4.5 – Flybilde av Trekanten. Skjermdump fra Google maps 3D.
- 52 Figur 4.6 – Trekantens hovedinngang. Tilgjengelig fra: <http://www.budstikka.no/nyheter/ahl-ns/asker/ahl-ns-legger-ned-alle-butikkene-i-norge/s/5-55-140506>
- 53 Figur 4.7 – Trekantens lokalisering. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 54 Figur 4.8 – Smuget i Asker sentrum. Eget bilde.
- 54 Figur 4.9 – Butikker ved Torvveien. Eget bilde.
- 55 Figur 4.10 – Oversiktskart over handelen i Asker. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 56 Figur 4.11 – Asker rådhus. Skjermdump fra Google maps 3D.
- 56 Figur 4.12 – Asker kulturhus. Eget bilde.
- 56 Figur 4.13 – Asker politihus. Skjermdump fra Google maps 3D.
- 56 Figur 4.14 – Askers nye torg. Eget bilde.
- 57 Figur 4.15 – Oversiktskart over funksjoner i Asker. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 59 Figur 4.16 – Aktivitetsnivå i Asker sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 61 Figur 4.17 – Gangfart i Asker sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 63 Figur 4.18 – Fasader i Asker sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 65 Figur 4.19 – Innganger i Asker sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 66-67 Figur 4.20 – Transport i Asker. Egenprodusert. Informasjonen er hentet fra finn.no. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 71 Figur 4.21 – Oversiktskart over Lillestrøm by. Skjermdump fra finn.no.

- 73 Figur 4.22 – Oversiktsbilde av Lillestrøm Torv. Skjermdump fra Google maps 3D.
- 73 Figur 4.23 – Lillestrøm Torv sett fra Storgata. Tilgjengelig fra: https://www.google.no/search?q=lillestr%C3%B8m+torv&client=firefox-b-ab&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEWj1ssiSpsXMAhXFICwKHQrWD-kQ_AUIBygB&biw=1920&bih=971#imgrc=hzPi-cfr3PJ_OM%3A
- 75 Figur 4.24 – Lillestrøm Torvs lokalisering. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 76 Figur 4.25 – Storgata/handlegaten i Lillestrøm på kveldstid. Eget bilde.
- 76 Figur 4.26 – Storgata/handlegaten på dagtid. Skjermdump fra Google maps 3D.
- 77 Figur 4.27 – Oversiktskart over handelen i Lillestrøm. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 79 Figur 4.28 – Oversiktskart over funksjoner i Lillestrøm. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 81 Figur 4.29 – Aktivitetsnivå i Lillestrøm. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 83 Figur 4.30 – Gangfart i Lillestrøm. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 85 Figur 4.31 – Fasader i Lillestrøm. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 87 Figur 4.32 – Innganger i Lillestrøm. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 89 Figur 4.33 – Transport i Lillestrøm. Egenprodusert. Informasjonen er hentet fra finn.no. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 93 Figur 4.34 – Oversiktskart over Ski sentrum. Skjermdump fra finn.no
- 95 Figur 4.35 – Hovedinngangen til Ski Storsenter. Eget bilde.
- 95 Figur 4.36 – Flyfoto over Ski Storsenter. Skjermdump fra Google maps 3D.
- 97 Figur 4.37 – Ski Storsenterets lokalisering i Ski. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 98 Figur 4.38 – Handlegaten i Ski sentrum. Eget bilde.
- 98 Figur 4.39 – Butikker i handlegaten i Ski sentrum. Eget bilde.
- 99 Figur 4.40 – Oversiktskart over handelen i Ski sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 101 Figur 4.41 – Oversiktskart over funksjoner i Ski sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 103 Figur 4.42 – Aktivitetsnivå i Ski sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 105 Figur 4.43 – Gangfart i Ski sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 106 Figur 4.44 – Ski Storsenterets passive fasade. Eget bilde.
- 107 Figur 4.45 – Fasader i Ski sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 109 Figur 4.46 – Innganger i Ski sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 110-111 Figur 4.47 – Transport i Ski. Egenprodusert. Informasjonen er hentet fra finn.no. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.
- 121 Figur 4.48 – Kakediagrammet viser antall butikker i de tre kjøpesentrene. Egenprodusert.
- 121 Figur 4.49 – Kakediagrammet viser antall parkeringsplasser i de tre kjøpesentrene. Egenprodusert.

Del V

- 137 Figur 5.1 – Anbefaling for Ski Storsenter og Ski sentrum. Egenprodusert. Bakgrunnskartet: Kartdatene er FKB-data i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt mars 2015.

Tabelliste

121 Tabell 4.1 – Tabellen viser areal og utleiearealet til de tre kjøpesentrene. Egenprodusert.

Vedlegg

Intervjuguide Asker:

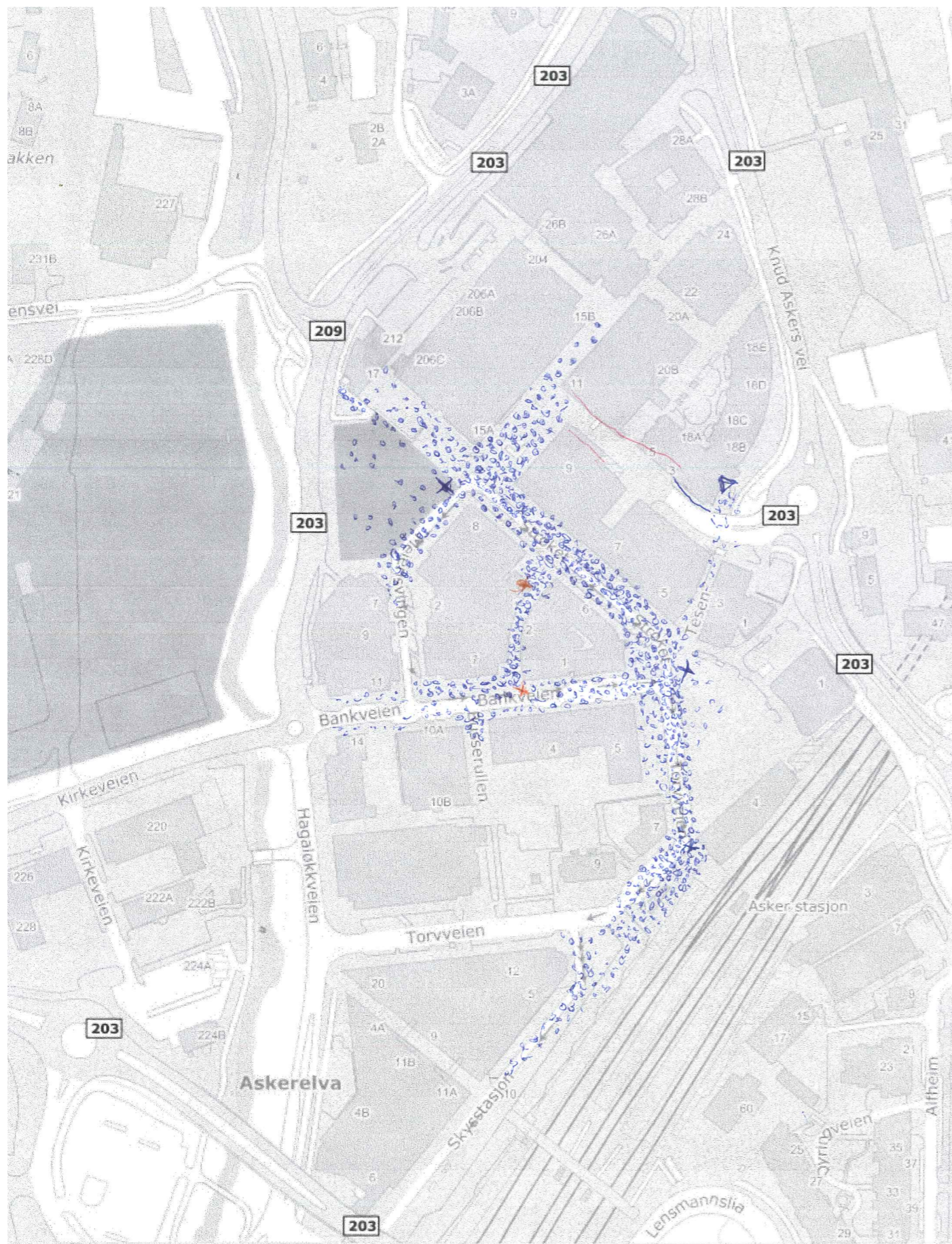
1. Hvordan definerer kommunen «et levende sentrum»?
2. Er det viktig å styrke sentrum og ha et levende sentrum? Hvorfor?
3. Bidrar handelen og Trekanten til å skape et levende sentrum?
4. Hva er kommunen sin/dine tanker rundt utforming, lokalisering og størrelsen på kjøpesenteret i Asker i relasjon med eksisterende infrastruktur?
5. Hva mener kommunen/du er viktig for at Ski sentrum skal styrkes?
6. Hvordan er arbeidet med å styrke sentrum og skape et levende sentrum organisert i kommunen? Hvem samarbeider dere med? Hvem er viktigste aktørene i dette arbeidet?
 - Hvordan er samarbeidet mellom ulike private sentrumsaktører?
 - Hvordan er samarbeidet mellom private sentrumsaktører og kommunen?
 - Hvordan er samarbeidet innad i kommunen mellom ulike etater og ansvarsområder?
 - Hva gjør gårdeierne og private aktører for å styrke sentrum som etableringsarena for handel?
7. Hvem samarbeider dere mest med?
 - a. Hvordan foregår samarbeidet?
 - b. Fungerer det bra?
 - c. Hva blir resultatet?
 - d. Hva gjør gårdeierne for å styrke sentrum?
 - e. Hvor mye er folk på gate involvert? Har de noe å si?
8. Hva er det i kommunen som fremmer og som hemmer at sentrum skal styrkes?
9. Er det noe ved sentrum eller aktørene som gir utfordringer eller som gjør det lettere å lykkes? Hva er utfordringene?
10. Har dere lyktes i arbeidet med å skape et levende sentrum? Hva har dere gjort for å lykkes?
11. Hva er planen for fremtiden? Er det noen planer som kan styrke sentrum og skape et levende sentrum?

Intervjuguide Skedsmo/Lillestrøm

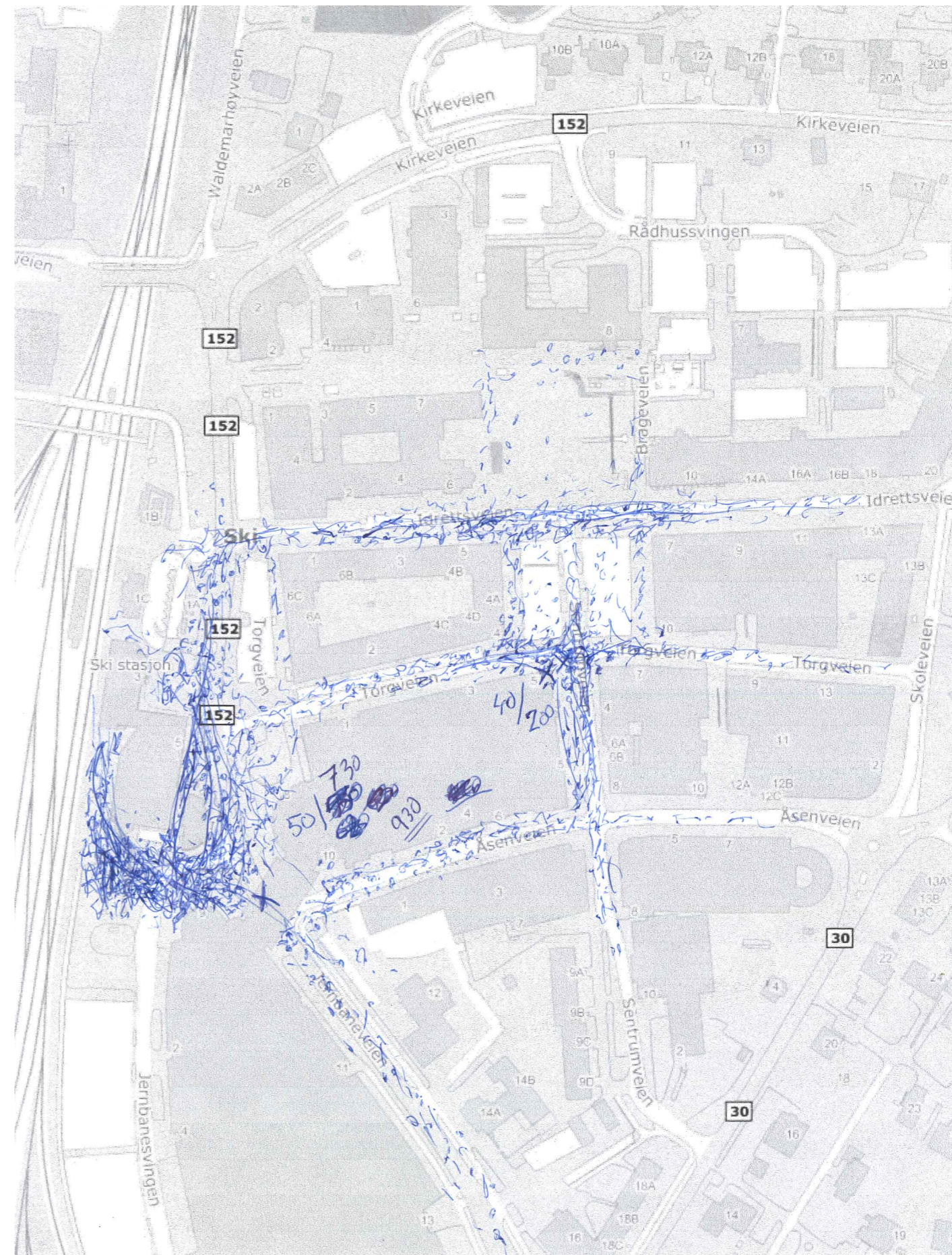
1. Hvordan definerer kommunen «et levende sentrum»?
2. Er det viktig å styrke sentrum og ha et levende sentrum? Hvorfor?
3. Bidrar handelen og Lillestrøm Torv til å skape et levende sentrum?
4. Hva er kommunen sin/dine tanker rundt utforming, lokalisering og størrelsen på kjøpesenteret i Lillestrøm i relasjon med eksisterende infrastruktur?
5. Hva mener kommunen/du er viktig for at Lillestrøm skal styrkes?
6. Hvordan er arbeidet med å styrke sentrum og skape et levende sentrum organisert i kommunen? Hvem samarbeider dere med? Hvem -er viktigste aktørene i dette arbeidet?
 - Hvordan er samarbeidet mellom ulike private sentrumsaktører?
 - Hvordan er samarbeidet mellom private sentrumsaktører og kommunen?
 - Hvordan er samarbeidet innad i kommunen mellom ulike etater og ansvarsområder?
 - Hva gjør gårdeierne og private aktører for å styrke sentrum som etableringsarena for handel?
7. Hvem samarbeider dere mest med?
 - a. Hvordan foregår samarbeidet?
 - b. Fungerer det bra?
 - c. Hva blir resultatet?
 - d. Hva gjør gårdeierne for å styrke sentrum?
 - e. Hvor mye er folk på gate involvert? Har de noe å si?
8. Hva er det i kommunen som fremmer og som hemmer at sentrum skal styrkes?
9. Er det noe ved sentrum eller aktørene som gir utfordringer eller som gjør det lettere å lykkes? Hva er utfordringene?
10. Har dere lyktes i arbeidet med å skape et levende sentrum? Hva har dere gjort for å lykkes?
11. Hva er planen for fremtiden? Er det noen planer som kan styrke sentrum og skape et levende sentrum?

Intervjuguide Ski:

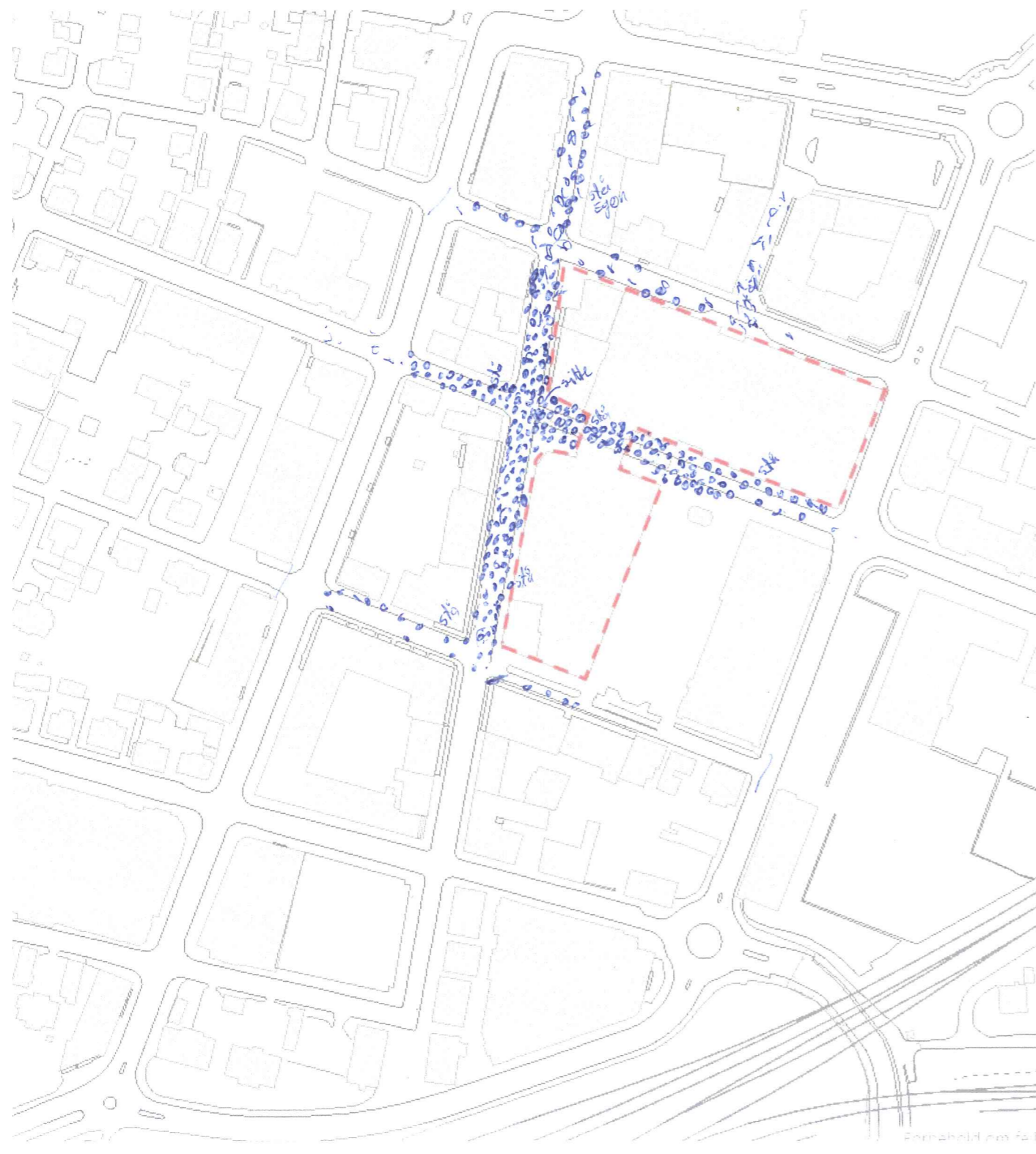
1. Hvordan definerer kommunen «et levende sentrum»?
2. Er det viktig å styrke sentrum og ha et levende sentrum? Hvorfor?
3. Bidrar handelen og Ski Storsenter til å skape et levende sentrum?
4. Hva er kommunen sin/dine tanker rundt utforming, lokalisering og størrelsen på kjøpesenteret i Ski i relasjon med eksisterende infrastruktur?
5. Hva mener kommunen/du er viktig for at Ski sentrum skal styrkes?
6. Hvordan er arbeidet med å styrke sentrum og skape et levende sentrum organisert i kommunen? Hvem samarbeider dere med? Hvem er viktigste aktørene i dette arbeidet?
 - Hvordan er samarbeidet mellom ulike private sentrumsaktører?
 - Hvordan er samarbeidet mellom private sentrumsaktører og kommunen?
 - Hvordan er samarbeidet innad i kommunen mellom ulike etater og ansvarsområder?
 - Hva gjør gårdeierne og private aktører for å styrke sentrum som etableringsarena for handel?
7. Hvem samarbeider dere mest med?
 - a. Hvordan foregår samarbeidet?
 - b. Fungerer det bra?
 - c. Hva blir resultatet?
 - d. Hva gjør gårdeierne for å styrke sentrum?
 - e. Hvor mye er folk på gate involvert? Har de noe å si?
8. Hva er det i kommunen som fremmer og som hemmer at sentrum skal styrkes?
9. Er det noe ved sentrum eller aktørene som gir utfordringer eller som gjør det lettere å lykkes? Hva er utfordringene?
10. Har dere lyktes i arbeidet med å skape et levende sentrum? Hva har dere gjort for å lykkes?
11. Hva er planen for fremtiden? Er det noen planer som kan styrke sentrum og skape et levende sentrum?



Aktivitetsnivå i Asker sentrum. Tegnet på kart.



Aktivitetsnivå i Ski sentrum. Tegnet på kart.



Aktivitetsnivå i Lillestrøm. Tegnet på kart.



Aktivitetsnivå i Lillestrøm. Tegnet på kart.



Strøket i Asker sentrum.
Biler i skyggesiden. Aktive
og åpne fasader på hver side
av Strøket.



Butikkene i Asker sentrum
trekker ut varene sine og
bidrar dermed til et levende
gate foran butikkene.



Det nye torget framfor
kulturhuset tiltrekker seg
mye folk.



Det nye torget med
pyramide til venstre. Åpent,
pent og stort oppholdsrom.



Åpne og aktive fasader.
Kunst som



Smuget i Asker består av
åpne og detaljrike fasader.
Gode sittemuligheter i Ask-
er sentrum.



Storgata/gågata i Lillestrøm. Åpne og detaljrike fasader og en veldig god gate å gå i.



Mange sitteplasser i Lillestrøm. Både primære og sekundære i form av veikant, boks og trap-petrinn.



Som en sykkelby har Lillestrøm satset mye på sykkelparkeringsplasser.



Ski Storsenters andre inn-gang rettet mot parkering-splassen i Ski sentrum.



Et stort, grått og kjedelig torg.



Lange køer og mye trafikk på Jernbaneveien, like ved Ski Storsenter.



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway