



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2023 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Fleksible arbeidsplassers innvirkning på arealplanlegging sett i et 15-minuttersbyperspektiv – en studie av Oslo kommunes arealplanlegging

New Working Spaces and Their Impact on Urban
Planning Seen in a 15-Minutes City Perspective – A
Study of the Urban Planning of Oslo Municipality

Turid Hansvold Niva
By- og regionplanlegging

Bibliotekside

Tittel: Fleksible arbeidsplassers innvirkning på arealplanlegging sett i et 15-minuttersbyperspektiv – en studie av Oslo kommunes arealplanlegging

Title: New Working Spaces and Their Impact on Urban Planning Seen in a 15-Minutes City Perspective – A Study of the Urban Planning of Oslo Municipality

Forfatter: Turid Hansvold Niva

Hovedveileder: Mina Di Marino

Institutt: Institutt for by- og regionplanlegging

Studiepoeng: 30

Årstall: 2023

Sidetall: 118

Emneord: Fleksible arbeidsplasser, 15-minuttersby konseptet, byplanlegging, dokumentanalyse, stedsanalyse.

Keywords: Coworking, New Working Spaces, 15-minute city concept, Urban Planning, Document analysis, Spatial analysis.

Alle figurer uten oppgitt kilde eller opphav er produsert av forfatter.

Forord

Med denne oppgaven avslutter jeg studietiden min som student i by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet og gjør meg klar for nye utfordringer når jeg nå skal ut i arbeidslivet. I den forbindelse vil jeg takke alle som har vært med på å gjøre dette mulig.

Min veileder, Mina Di Marino, som har gitt meg gode tips og råd underveis og hjulpet meg å finne ut hvilken retning jeg skulle ta oppgaven. Du har gitt konstruktive tilbakemeldinger og motivert meg til å jobbe videre. Jeg har gått fra veiledningene og følt med litt klokke og mer optimistisk enn jeg gjorde da jeg gikk inn.

Min familie, som har oppmuntret meg og støttet meg gjennom hele min studietid. Dere stiller alltid opp for meg og har vært en god støtte også gjennom masterskrivingen.

Min kjæreste Bo, som har støttet meg gjennom skriveprosessen og minnet meg på viktigheten av å legge fra seg arbeidet når skoledagen er over. Takk for at du alltid passer på meg og sørger for at jeg har det bra selv når jeg stresser. Du har gitt meg mange fine stunder i løpet av de siste månedene og det har vært godt å tenke på andre ting.

Mine venner, som har vært med å skape et pusterom i hverdagen der jeg ikke har trengt å tenke på hva den beste fremgangsmåten er i en dokumentanalyse eller hva som faktisk er interessant å diskutere i en diskusjonsdel. Det har vært hyggelige avbrekk i en periode som har bestått av mange, lange timer foran skjermen. Jeg vil spesielt takke Martine for korrekturlesing og Elin for mange fine skriveøkter sammen hvor det har vært anledning til å stille både store og små spørsmål og idémyldre rundt oppgaven.

Min studietid på NMBU har vært med på å forme meg som person og gjøre meg mer engasjert for fagfeltet arealplanlegging. I løpet av min tid i Ås har jeg møtt mange hyggelige og engasjerte mennesker. Det har vært en fin tid og det er rart å tenke på at den nå er over. Selv om jeg nå avslutter min studietid ved NMBU, tar jeg med meg de gode minnene fra denne tiden.

14. desember, 2023, NMBU, Ås

Turid Hansvold Niva

Sammendrag

Denne oppgaven undersøker sammenhengen mellom fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby-konseptet og hvordan de er med på å påvirke arealplanlegging. Fleksible arbeidsplasser har i løpet av de siste 20 årene etablert seg som en alternativ måte å arbeide på og brukes i dag over hele verden. Det har resultert i at det nå finnes mange arbeidere som gjør jobben sin fra, for eksempel, kontorfellesskaper, hjemmekontorer og biblioteker. Gjennom å promotere fleksibilitet i arbeidslivet er slike arbeidsplasser med på å gi brukerne mer fritid i hverdagen grunnet mindre pendling. Brukerne får mer tid til å gjøre de aktivitetene de har lyst til og muligheten til å bo på steder som har egenskaper de ser etter uten å måtte forholde seg til hvor arbeidsplassen ligger. 15-minuttersbykonseptet har vokst frem som en gren innenfor kompakt byutvikling. Konseptet er utviklet av Carlos Moreno og går ut på å etablere byer hvor avstandene er gangbare og ikke strekker seg utover en 15-minutters radius. Byene skal være flerfunksjonelle for å gi innbyggerne tilgang til viktige funksjoner som brukes ofte i hverdagslivet.

Oslo kommune er valgt som overordnet caseområde og undersøkes med hjelp av metodene litteraturstudie, dokumentanalyse og stedsanalyse. Litteraturstudien viser hvilken litteratur som finnes knyttet til de to begrepene, dokumentanalysen tar for seg overordnede og kommunale plandokumenter som omhandler Oslo kommunes arealplanlegging og stedsanalysen gir et innblikk i de to områdene Sentrum og Nydalen. Hovedfunnene i oppgaven viser at det er lite litteratur som ser fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby-konseptet i sammenheng med hverandre. Et annet funn er at Oslo gjennom sin arealplanlegging ikke nødvendigvis planlegger for en utvikling av fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen, men likevel inkorporerer flere av planprinsippene knyttet til begge begrepene. For eksempel planlegger de ikke bevisst for utviklingen av fleksible arbeidsplasser, men legger til rette for det gjennom sin næringspolitikk fordi de har sett at fleksible arbeidsplasser kan bidra til økt innovasjon. Et tredje funn er at Oslo kommune har flere områder som egner seg for å videreutvikles som 15-minuttersbyer, men byen har også et skille mellom funksjonene bolig og arbeidsplasser som vanskeliggjør det å inkorporere arbeidsplassen som en del av 15-minuttersbyen.

Abstract

This thesis explores the coherence between new working spaces and the 15-minute city concept and how they impact urban planning. Over the past 20 years, new working spaces have established themselves as an alternative place for working and are today used all over the world. This has resulted in many workers now doing their jobs from, for example, co-working spaces, home offices and libraries. By promoting flexibility in working life, these workplaces help give users more leisure due to less time spent commuting. The users of new working spaces get more time to do the activities they want to do and the opportunity to live in places based on the attributes of the place and not having to consider where the nearest office building is located. The 15-minute city concept has emerged as a branch within compact urban development. The concept was developed by Carlos Moreno and aims to develop cities with walkable distances, where the extend of the city is no more than a 15-minute radius from where people live. 15-minute cities must be developed as multifunctional places to give the inhabitants access to functions that are frequently used in everyday life.

Oslo municipality has been selected as the case area in this study. The methods used in the thesis are a literature study of literature related to the two concepts, a document analysis of municipal planning documents related to Oslo municipality's urban planning and a spatial analysis of the two areas Sentrum and Nydalen. The main findings of the thesis show that there is little literature that looks at new working spaces and the 15-minute city concept in correlation to each other. Another finding is that, through its urban planning, Oslo does not necessarily plan for the development of new working spaces and the 15-minute city, but nevertheless incorporates several of the planning principles linked to both concepts. For example, they do not plan for the development of new working spaces directly but facilitate it through their economic policy because they know that new working spaces can contribute to increased innovation. A third finding is that Oslo municipality has several urban areas that are suitable for further development as 15-minute cities, but the city also has a distinction between the two functions housing and workplaces, which makes it difficult to incorporate the workplace as part of the 15-minute city.

Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon.....	1
1.1	Bakgrunn for valg av tema	1
1.2	Oppgavens formål	3
1.3	Problemstilling og forskningsspørsmål	3
1.4	Forskningsdesign.....	4
1.5	Oppgavens struktur.....	4
2	Litteraturgjennomgang	6
2.1	Fleksible arbeidsplasser.....	6
2.1.1	Hva er fleksible arbeidsplasser?	6
2.1.2	Flerlokalitet i arbeidslivet.....	7
2.1.3	Flerfunksjonelle og hybride rom	7
2.1.4	Hvorfor fremme fleksible arbeidsplasser?.....	8
2.1.5	Biblioteker	10
2.2	15-minuttersby konseptet	11
2.2.1	Hva er en 15-minutters by?	11
2.2.2	Hvordan arbeide i 15-minuttersbyen	13
2.2.3	Virkninger på miljøet i byen.....	14
2.2.4	Implementering av konseptet	15
2.3	Nytt konseptuelt rammeverk	16
3	Metodisk rammeverk for oppgaven.....	19
3.2	Litteraturstudie	19
3.3	Introduksjon til caseområdet	20
3.3.1	Presentasjon og begrunnelse for valg av Oslo som caseområde	21
3.3.2	Bakgrunn og begrunnelse for valg av delområder.....	22
3.4	Dokumentanalyse av plandokumenter	27
3.4.1	Valg av dokumenter og relevans for oppgaven	28
3.4.2	Kategorier og koder til dokumentanalysen.....	30
3.5	Stedsanalyse i QGIS	32
3.6	Reliabilitet og validitet i forskningen	33
3.7	Svakheter i metodene	35
4	Dokumentanalyse	36
4.1	Forekomst av kategoriene	36
4.2	Resultater fra dokumentanalysen	37
5	Funn i dokumentanalysen.....	49
5.1	Næringsutvikling og fleksible arbeidsplasser.....	49
5.2	Flerlokalitet og kommunale tiltak	50

5.3 Flerfunksjonalitet og korte avstander til funksjoner.....	51
5.4 Mobilitet i byen – gange, sykling og kollektivtransport.....	52
5.5 Møteplasser, mangfold av mennesker og stedsidentitet.....	53
5.6 Arealplanleggingsprinsipper.....	54
6 Resultater av stedsanalysen.....	56
6.1 Stedsanalyse av Oslo kommune.....	56
6.2 Stedsanalyse av Oslo Sentrum.....	59
6.3 Stedsanalyse av Nydalen.....	60
7 Diskusjon.....	62
7.1 Hvordan kommer forholdet mellom fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby konseptet frem i litteraturen?.....	62
7.2 Viktigheten av et nytt konseptuelt rammeverk.....	64
7.3 Hvilke prinsipper knyttet til fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen kommer til syne i Oslo kommunes arealplanleggingsdokumenter?.....	65
7.3.1 Næringsutvikling og fleksible arbeidsplasser.....	65
7.3.2 Flerlokalitet og tiltak som støtter fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby konseptet.....	67
7.3.3 Flerfunksjonalitet og avstander mellom funksjonene.....	69
7.3.4 Mobilitet i byen.....	71
7.3.5 Innovasjonsdistrikter som en implementering av 15-minuttersbyen.....	73
7.4 Hvilke tendenser i det fysiske bybildet tyder på at Oslo er en 15-minuttersby, og hva innebærer dette for dagens arbeidssituasjon?.....	74
7.5 Videre forskning.....	78
8 Konklusjon.....	79
Referanser.....	81
Vedlegg.....	85
Vedlegg 1.....	85
Vedlegg 2.....	91
Vedlegg 3.....	101

Liste over bilder og figurer

Bilde 1 Kart over Oslo med bydelsinndeling. Kilde: Oslo kommune. (u.å.). <i>Bydeler</i> . Hentet 16.11.23 fra URL: Bydeler - Oslo kommune	21
Bilde 2 Kart over Oslo med utheving av de to områdene Nydalen og Sentrum. Egen illustrasjon.	22
Bilde 3 Spaces Tullinløkka. Eget bilde.	24
Bilde 4 Inngang til T-banen Nationaltheatret. Eget bilde.	24
Bilde 5 MESH Nationaltheatret. Eget bilde.	24
Bilde 6 Kjøpesenteret Steen & Strøm. Eget bilde.	24
Bilde 7 MESH Youngstorget. Eget bilde.	24
Bilde 8 Oslo sentralstasjon med lekeplass utenfor. Eget bilde.	24
Bilde 9 Deichman Bjørvika – Oslos hovedbibliotek. Eget bilde.	24
Bilde 10 Kollektivholdeplass Dronningens gate. Eget bilde.	24
Bilde 11 Uteareal med sittegrupper. Eget bilde.	26
Bilde 12 Næringsparken hvor Regus har en filial med et kontorfellesskap. Eget bilde. ...	26
Bilde 13 Gammel industribygning som er ombygget til treningssenter. Eget bilde.	26
Bilde 14 Badeplass i Akerselva med boligområde i bakgrunnen. Eget bilde.	26
Bilde 15 Torgbygget inngang øst inneholder funksjoner som kontorfellesskapet Spaces, matbutikk, cafeer, restauranter, og T-banestasjon. Eget bilde.	26
Bilde 16 Handelshøyskolen BI med busstopp utenfor. Eget bilde.	26
Bilde 17 Kjøpesenteret Storo storsenter. Eget bilde.	26
Bilde 18 Busstopp med boligområde i bakgrunnen. Eget bilde.	26
Bilde 19 Arbeidsplass tetthet i Oslo. Kilde: Oslo kommune, 2019, s. 68.	56
Bilde 20 Fordeling av boligtyper i Oslo. Kilde: Oslo kommune, 2019, s. 65.	57
Bilde 21 Konsentrasjon av fleksible arbeidsplasser og biblioteker i Oslo med de største kollektivknutepunktene. Egen illustrasjon. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi, 2020.	58
Bilde 22 Stedsanalyse av Oslo sentrum. Egen illustrasjon. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020); Google Maps. (2023). Hentet 17.11.23 fra Google Maps .; Egen befaring.	59
Bilde 23 Stedsanalyse av Nydalen. Egen illustrasjon. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020); Google Maps. (2023). Hentet 17.11.23 fra Google Maps .; Egen befaring.	60

Figur 1 Oppgavens forskningsdesign. Egen illustrasjon.	4
Figur 2 Rammeverket for 15-minuttersbyen. (Moreno et al., 2021, s. 102).	12
Figur 3 Nytt konseptuelt rammeverk for 15-minuttersbyen. Egen illustrasjon. Symboler designet av: macrovector_official / Freepik; rawpixel.com / Freepik.	17
Figur 4 Kart over Sentrum med bilder av området. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020).	24
Figur 5 Kart over Nydalen med bilder fra området. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020).	26
Figur 6 Antall funn i hver kategori i de tre dokumentene. Eget diagram.	36
Figur 7 Konseptualisering av 10-minuttersbyen i <i>Byrom – en idehåndbok</i> . Kilde: Kommune- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 31.	52

I alle egenlagde kartillustrasjoner er Kartverket N50 topo brukt som bakgrunnskart.

Liste over tabeller

Tabell 1 Søkeord for å finne relevant litteratur. Egen tabell.	19
Tabell 2 Oversikt over dokumentene som skal analyseres. Egen tabell.	28
Tabell 3 Kategorier og koder til dokumentanalysen. Egen tabell.	30
Tabell 4 Hovedpunkter fra dokumentanalysen av <i>Byrom – en idehåndbok</i> . Egen tabell.	37
Tabell 5 Hovedpunktene fra dokumentanalysen av <i>Vår by, vår framtid</i> – <i>kommuneplanens samfunnsdel 2018</i> . Egen tabell.	40
Tabell 6 Hovedpunktene fra dokumentanalysen av <i>Campus Oslo – Strategi for</i> <i>utvikling av kunnskapshovedstaden</i> . Egen tabell.	44

1 Introduksjon

1.1 Bakgrunn for valg av tema

I løpet av de siste 20 årene har det skjedd en utvikling innenfor informasjons- og kommunikasjonsteknologien (Di Marino et al., 2018; Akhavan et al., 2023). Denne utviklingen har gitt mennesker mer fleksibilitet i hverdagen og har gjort at mange kan jobbe fra hvor som helst så lenge de har internettforbindelse. Ut fra denne fleksibiliteten har det utviklet seg det som kalles for fleksible arbeidsplasser eller «new working spaces» på engelsk. Dette er arbeidsplasser som ikke er tradisjonelle kontorer, men hvor man kan jobbe individuelt, i et fellesskap med andre (Babb et al., 2018). Innovasjon og digitalisering gir nye muligheter til å jobbe fra hvor man selv vil, være seg ens eget hjem, en cafe, et kontorfellesskap eller en fritidsbolig. Dette åpner opp for mer flerlokaltet (engelsk: multi-locality), og innebærer at man kan jobbe og bo flere steder på samme tid. Man er ikke lenger bundet til de tradisjonelle rammene hvor man reiser mellom hjemmet og kontoret hver dag (Lapintie, 2022).

Samfunnet er inne i en tidsepoke som kalles post-industrialisme og kjennetegnes av at kunnskapsbaserte bedrifter står sterkt (Babb et al., 2018). I Norge jobber hele 78% av den arbeidende populasjonen innenfor en tertiærnæring (Di Marino & Chavoshi, 2023). Dette er servicenæring som selger et produkt eller en tjeneste, for eksempel gjennom informasjons- og kommunikasjonsbedrifter, varehandel, transport og finans. Mange bedrifter innenfor tertiærnæringer egner seg godt til å benytte seg av fleksible arbeidsplasser ettersom mye av arbeidet deres i dag gjøres over internett. Dette gjør at arbeidsplasser kan søke en mer spesifikk kompetanse hos arbeidstakeren uten å være avhengig av hvor de bor (Lapintie, 2022), samtidig som arbeidstakere kan være mer fleksible og bo der de ønsker.

Under pandemien økte bruken av fleksible arbeidsplasser grunnet myndighetenes oppfordring til å ha hjemmekontor. Under første bølge av pandemien var det hele 80% av den norske befolkningen som jobbet hjemmefra (Nergaard, 2020). Etter hvert som landet åpnet opp mer ble også biblioteker og kontorfellesskap tatt i bruk til å jobbe fra. Derimot er ikke fleksible måter å jobbe på noe nytt. Allerede før pandemien var det 37% av den norske befolkning som benyttet seg av muligheten til å jobbe eksternt fra et annet sted enn kontoret (Nergaard, 2020). For noen av disse var dette permanent, mens 27% benyttet seg av muligheten for eksternt arbeid når det var et spesielt behov for det. Etter Covid-19 pandemien velger flere å bruke en

hybrid løsning for å arbeide, noe som innebærer en blanding av å møte opp fysisk på kontoret noen dager av uka og jobbe fra andre steder de resterende dagene. Etableringen av fleksible arbeidsplasser har økt siden midten av 2000-tallet og i dag er det registrert 57 former for fleksible arbeidsplasser i Oslo (Di Marino et al., 2022). Dette tallet omfatter både private, semi-private og offentlige kontorfellesskaper, og i tillegg til dem kommer biblioteker og skaperverksteder.

Gjennom utviklingen av fleksible arbeidsplasser skjer det også endringer innenfor hvordan man planlegger steder. Kompakte byer har siden 1990-tallet vært et planleggingsideal i mange byer, Oslo er blant disse (Hanssen et al., 2015). Før innebar dette en monosentrisk tilnærming med bare en sentrumskerne, men i nyere tid har det skiftet mot en flerkjernet utvikling rundt transportknutepunkter, som togstasjoner og t-banestopp. Et nyere konsept som bygger på ideene fra kompakt utvikling er 15-minuttersby konseptet. Dette konseptet går ut på at man som innbygger har alt man trenger av hverdagslige funksjoner innenfor en radius av 15-minutter, enten til fots, på sykkel eller offentlig transport (Moreno et al., 2021). Dette er et konsept som fremmer korte avstander mellom funksjoner, mer gange og sykling og redusert bruk av private kjøretøy.

Den norske debatten rundt temaet fleksible arbeidsplasser handler om å identifisere trendene man så under Covid-19 og analysere om det fortsatt kommer til å være mange som jobber hjemmefra eller fra andre fleksible arbeidsplasser i fremtiden (Di Marino et al., 2023). Hovedaktørene i denne debatten er politikere og arealplanleggere. Spørsmål knyttet til saken omhandler hvordan man kan planlegge for et arbeidsliv i endring og hvilket behov det faktisk er for slik planlegging ettersom flere har gått tilbake til de tradisjonelle kontorene etter at det åpnet opp igjen etter pandemien. Flere aviser har tatt for seg temaet og vurdert om hjemmekontor og andre fleksible løsninger for å gjennomføre en arbeidsdag er noe som er kommet for å bli. Aftenposten publiserte allerede i 2018 et debattinnlegg om et kontorfellesskap i Oslo som huset noen av de største bedriftene både nasjonalt og internasjonalt. Innlegget beskriver fleksible arbeidsplasser som revolusjonerende nye steder hvor man kan arbeide fra ved hjelp av ny teknologi og hvor oppstartsbedrifter kan få et godt grunnlag for videre drift (Mjåset, 2018). Nettavisen publiserte i 2018 en kronikk om at fleksible arbeidsplasser kunne være en løsning for å skape en bedre balanse mellom arbeid og familieliv og det ble oppfordret til å ta i bruk ny teknologi til å gjøre fleksible arbeidsplasser bedre og mer attraktive (Weeden, 2018). Ikke alle er like positive til utviklingen av fleksible

arbeidsplasser. I en kronikk i VG ble det diskutert hvordan et endret arbeidsliv kan føre til en svekket lojalitet ovenfor arbeidsgiveren (Hildrum & Moe, 2022). Dette begrunnes i at arbeidstakeren ikke knytter de samme båndene til bedriften og kollegaene når de ikke møter opp fysisk på jobb. Dette kan ifølge Hildrum og Moe (2022) føre til at flere bytter jobb oftere enn før.

1.2 Oppgavens formål

Denne masteroppgaven har som formål å belyse ulike sider ved utviklingen av et mer fleksibelt og teknologisk arbeidsliv og hvordan dette påvirker planleggingen av fremtidens byer og tettsteder. Dette er et relevant tema innenfor by- og regionplanlegging fordi endringer innenfor arbeidslivet vil påvirke hvilke behov det må planlegges for. Det at flere velger nye løsninger for hvordan man kan jobbe gjør at det skjer en endring i både bosted- og mobilitetsmønsteret (Brouwer & Mariotti, 2023). Nye trender i samfunnet krever også nye perspektiver på planlegging og dette er arealplanleggingen nødt til å ta stilling til og reflektere. Oppgaven vil ta for seg utviklingen i Oslo og på hvilken måte planleggingen her legger til rette for bruk av fleksible arbeidsplasser. Oppgaven skal bidra som et innlegg i debatten rundt hvorvidt fleksible arbeidsplasser er en arbeidsform som bør fremmes i dagens samfunn og i hvor stor grad dette faktisk skjer.

1.3 Problemstilling og forskningsspørsmål

Problemstilling for oppgaven er:

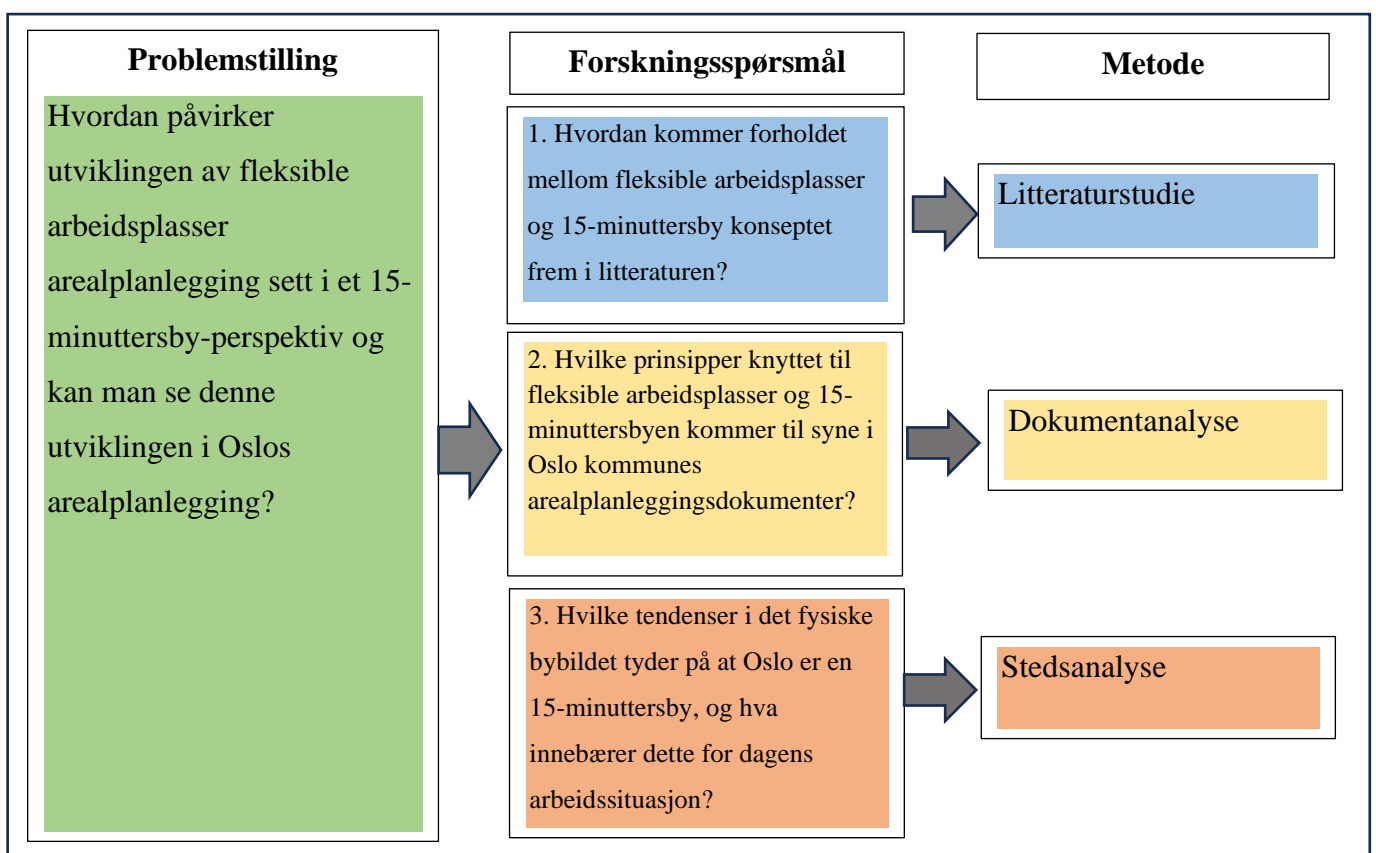
Hvordan påvirker utviklingen av fleksible arbeidsplasser arealplanlegging sett i et 15-minuttersby-perspektiv og kan man se denne utviklingen i Oslos arealplanlegging?

For å svare på problemstillingen er følgende forskningsspørsmål utformet:

- 1. Hvordan kommer forholdet mellom fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby konseptet frem i litteraturen?*
- 2. Hvilke prinsipper knyttet til fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen kommer til syne i Oslo kommunes arealplanleggingsdokumenter?*
- 3. Hvilke tendenser i det fysiske bybildet tyder på at Oslo er en 15-minuttersby, og hva innebærer dette for dagens arbeidssituasjon?*

1.4 Forskningsdesign

For å svare på oppgavens problemstilling er det laget et forskningsdesign for å avklare hvordan forskningsspørsmålene er tenkt besvart. For å kunne besvare problemstillingen er det utarbeidet tre forskningsspørsmål som alle omhandler sider av temaet som er viktig å belyse. Forskningsdesignet er illustrert i figur 1 og viser hvordan forskningsspørsmålene skal være med å besvare problemstillingen. Forskningsspørsmål 1 besvares ved bruk av litteraturgjennomgangen i kapittel 2, forskningsspørsmål 2 blir besvart ved bruk av en dokumentanalyse av offentlige dokumenter og forskningsspørsmål 3 blir besvart gjennom en stedsanalyse.



Figur 1: Oppgavens forskningsdesign. Egen illustrasjon.

1.5 Oppgavens struktur

Oppgaven er delt inn i 8 kapitler. Kapittel 1 er en introduksjon, hvor valget av tema blir begrunnet, samt en presentasjon av problemstilling og forskningsspørsmålene som skal undersøkes i oppgaven. I kapittel 2 gjennomgås litteraturen knyttet til fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen. Kapittel 3 omhandler hvilke metoder som er brukt i oppgaven, samt reliabilitet og validitet. I dette kapittelet vil metodene for innhenting av data som brukes i

oppgaven bli presentert og forklart. I kapittel 4 presenteres resultatene fra dokumentanalysen av plandokumentene *Byrom – en idehåndbok* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016), *Vår by, vår fremtid* (Oslo kommune, 2019) og *Campus Oslo* (Oslo kommune, 2018). I kapittel 5 vil dataen fra kapittel 4 bli analysert og oppsummert. I kapittel 6 gjøres det en stedsanalyse av Oslo, først overordnet av hele kommunen og deretter av de to delområdene Oslo sentrum og Nydalen. I kapittel 7 diskuteres problemstillingen med bakgrunn i funnene fra både dokumentanalysen og stedsanalysen, samt teoriene og begrepene i litteraturdelen. Kapittel 8 gir en oppsummering og en konklusjon på oppgaven.

2 Litteraturgjennomgang

For å kunne diskutere problemstillingen og forskningsspørsmålene med faglig tyngde er noen aktuelle begreper valgt ut. Disse er fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby konseptet.

Litteraturgjennomgangen skal gi et innblikk i de to temaene og være med å svare på forskningsspørsmål 1 om hvordan forholdet mellom fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen fremstår i litteraturen. I tillegg til begrepene vil det bli presentert et nytt konseptuelt rammeverk for 15-minuttersbyen som baserer seg på funn i litteraturen.

2.1 Fleksible arbeidsplasser

2.1.1 Hva er fleksible arbeidsplasser?

Fleksible arbeidsplasser defineres i denne oppgaven som «et hvert sted hvor arbeidere i fellesskap tar del i individuelle arbeidsoppgaver» (Babb et al., 2018, s. 497, egen oversettelse). Denne definisjonen åpner opp for et bredere syn på fleksibilitet i arbeidslivet enn andre definisjoner og innebærer at man både kan jobbe fra kontorfellesskaper, skaperverksteder (engelsk: makerspace) og inkubatorer, samt hjemmekontor og biblioteker. Det er hovedsakelig mennesker som jobber innenfor kreative og innovative yrker som kan benytte seg av tilbudet om fleksible arbeidsplasser. Dette er mennesker som inngår i Richard Floridas (2004) kreative klasse og omfatter blant annet de som arbeider som kunstnere, vitenskapsmenn, arkitekter og bedriftsledere, samt innenfor høyteknologiske sektorer og finans. Fleksible arbeidsplasser er ofte lokalisert i sentrum av byer og i nærheten av offentlig transport for å gjøre det lettere for brukerne å reise til dem (Di Marino et al., 2022; Babb et al., 2018).

Den økte bruken av fleksible arbeidsplasser er et resultat av flere faktorer. Siden starten av 2000-tallet har utviklingen av ny informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) gitt rom for å utvikle fleksible arbeidsplasser (Lapintie, 2022). Dette gjør det mulig å jobbe fra hvor som helst ved bruk av internett og digitale løsninger. I tillegg har konseptene «smart cities» og delingsøkonomi vært med på å normalisere det å bruke digitale, smarte løsninger og å dele på goder og ressurser (Akhavan et al., 2023; Babb et al., 2018). Fleksible arbeidsplasser er en del av delingsøkonomien ettersom man både deler den fysiske arbeidsplassen og kunnskap og informasjon man sitter på med andre (Durante & Turvani, 2018). I dag jobber «om lag 40% av Oslos næringsvirksomhet [innenfor] såkalte kunnskapsintensive forretningsmessige tjenestenæringer» (Oslo kommune, 2018, s. 18). Det er vanskelig å si nøyaktig hvor mange

arbeidere som benytter seg av fleksible arbeidsplasser ettersom ikke alle formene som tas med i definisjonen har noe register over brukerne sine (Babb et al., 2018).

2.1.2 Flerlokalitet i arbeidslivet

Flerlokalitet handler om det å benytte seg av flere steder for å gjennomføre hverdagslige oppgaver. Det kan være en livsstil man selv velger ved å bo på landet og pendle til jobben i byen, eller ved å ha flere boliger eller flere steder man jobber fra, men det kan også være en tvunget form for flerlokalitet, som man kan se hos for eksempel hjemløse (Lapintie, 2022). I denne oppgaven blir det lagt søkelys på flerlokalisert arbeid. I arbeidslivet innebærer flerlokalitet at man kan jobbe på flere ulike steder uten å være spesielt bundet til et enkelt sted, som et enkelt kontor (Lapintie, 2022). I en studie gjort av Di Marino og Lapintie (2017) utførte de intervjuer med mennesker som arbeidet fra fleksible arbeidsplasser. De fant ut at brukerne av de ulike fleksible arbeidsplassene ofte varierte hvor de jobbet fra med en rekke midlertidige arbeidssteder, for eksempel cafeer, kontorfellesskaper og biblioteker. En av grunnene til å flytte arbeidsplassen slik var at arbeiderne hadde møter rundt om i byen og ville jobbe mellom møtene. Ved å jobbe på denne måten kan en arbeider starte dagen sin på biblioteket, dra til en cafe for å spise lunsj og velge å fortsette arbeidsdagen fra cafeen. Deretter kan arbeideren ha behov for å skrive ut noen papirer og drar derfor til kontorfellesskapet han er en del av for å bruke skrivemaskinen der. Gjennom mobilitet, fleksibilitet og ny teknologi kan flere steder fungere som et arbeidssted og det er slik denne flerlokaliteten i arbeidslivet oppstår. Folk jobber innenfor sektorer som egner seg for fleksibelt arbeid og det fører til en økning i bruken av fleksible arbeidsplasser.

2.1.3 Flerfunksjonelle og hybride rom

Fleksible arbeidsplasser kan fungere som flerfunksjonelle eller hybride rom. Hybriditet er en kombinasjon av romlige funksjoner og sosial samhandling enten i eller mellom bygninger og steder (Cho et al, 2015). Et hybrid sted er et sted hvor man kan utføre flere ulike handlinger innenfor samme område. For eksempel er en cafe hybrid når man både kan komme dit for å drikke en kopp kaffe, samtidig som man kan dra dit for å arbeide fra lokalene. På samme måte er flere fleksible arbeidsplasser hybride. Kontorfellesskaper tilbyr funksjoner som gjør at de egner seg godt til å jobbe fra. Det kan være tilgang til skrivere, møterom, rådgivningstjenester for hvordan man starter sin egen bedrift og internettilgang. I tillegg har mange kontorfellesskaper funksjoner og tilbud som åpner opp for en annen bruk av rommet enn bare

å jobbe derfra (Di Marino et al., 2023). Det kan være en cafe eller kantine, ulike typer utstyr som gjør det mulig å ha musikk- eller podkastinnspillinger, private eller offentlige arrangementer, yogatimer, osv. Ved å la ett og samme lokale fungere som et flerfunksjonelt sted for mange typer bruk åpner det opp for at flere personer med ulike behov kan bruke de samme stedene.

2.1.4 Hvorfor fremme fleksible arbeidsplasser?

Det finnes både fordeler og ulemper knyttet til fleksible arbeidsplasser. I denne delen ser jeg først på det positive og deretter på de negative virkningene.

Fleksible arbeidsplasser gir ansatte en ny frihet som mange ønsker seg (Lapintie, 2022). For å forklare hva han mener deler Lapintie døgnet inn i tre tidsperioder - man sover i 8 timer, jobber i 8 timer og har 8 timer fritid. Videre sier han at det likevel ikke er så enkelt, fordi det er ikke slik at mennesker bare sover, jobber og tar resten av tiden fri. Når man kommer hjem fra jobb er man nødt til å lage mat, gjøre husarbeid og passe på barn. I tillegg kommer tiden det tar å reise til og fra arbeid. Dette er tid man ikke får betalt for og som blir tatt ut av fritiden til den ansatte (Lapintie, 2022). For mange blir reisetiden til jobb en stor tidstyv. I Norge bruker menn i gjennomsnitt 33 minutter per vei for å reise til jobb, mens kvinner bruker 26 minutter (Statista, 2016). Dersom man reduserer denne reisetiden ved å enten ha hjemmekontor eller pendler kortere avstander vil man få mer tid til å gjøre det man selv ønsker på fritiden. En reduksjon av pendleravstand er også positivt for miljøet på grunn av mindre bruk av privatbiler (Brouwer & Mariotti, 2023). Mer fleksibilitet i arbeidslivet gir en arbeidstaker muligheten til å bestemme mer over eget liv, ettersom man ikke lenger er knyttet til arbeidsplassens geografiske kontorer. Man kan bo hvor som helst så lenge det er internettdekning på stedet. Dette er med på å gi flere søkere til utlyste arbeidsstillinger.

Fleksible arbeidsplasser gir muligheten til å jobbe alene, sammen (Akhavan et al., 2023), men det kan også åpne opp for uventede samarbeid mellom mennesker eller bedrifter. Fleksible arbeidsplasser kan nemlig gi agglomerasjonsfordeler til brukerne. Disse fordelene kommer av at mennesker med ulik kunnskap fra ulike fagfelt samles på et sted og kan hjelpe hverandre. En slik samlokalisering gjør det enklere å dele kunnskap seg imellom (Durante & Turvani, 2018). Også bedrifter og enkeltpersoner som ikke jobber med det samme kan få fordeler av å være lokalisert nær hverandre. Det kan for eksempel oppstå nye samarbeid man på forhånd

ikke kunne sett for seg og nye innovative ideer kan blomstre. Det er ulike måter slike kunnskapsutvekslinger kan skje på. Gjennom åpne, felles kontorer i kontorfellesskaper får ansatte fra ulike bedrifter og yrkesretninger muligheten til å dele informasjon, samarbeide og utvikle nye ideer (Akhavan et al., 2023). På samme måte kan kunstnere som arbeider på skaperverksteder gi hverandre innspill på det som lages eller samarbeide om å lage noe nytt og kreativt. På denne måten er fleksible arbeidsplasser rom for kreativitet og innovative nye påfunn.

Derimot er ikke alt bare positivt, det er også negative sider knyttet til fleksible arbeidsplasser. Forskning viser at hjemmekontor ikke er en god løsning på lang sikt (Pozoukidou og Angelidou, 2022). En av grunnene til dette er at det kan føre til sosial isolasjon for den ansatte. Dette så man under covid-19 pandemien når mange hadde hjemmekontor. Flere mistet kontakten med kollegaene sine og man mister også rutinene man har når man har et sted å møte opp hver dag (Brouwer & Mariotti, 2023). Problemet med lite sosial kontakt med andre kan løses gjennom andre former for fleksible arbeidsplasser, som for eksempel kontorfellesskap hvor man møter andre likesinnede. Hjemmekontor kan også føre til økt energiforbruk for den ansatte ettersom de er hjemme mer enn de ellers ville vært (Pozoukidou og Angelidou, 2022). Å jobbe hjemmefra kan føre til en dårlig balanse i forholdet mellom jobb og fritid (Brouwer & Mariotti, 2023). Grunnen til dette er at det er mange distraksjoner i hjemmet. Dette gjelder spesielt for kvinner som ofte får et ekstra ansvar i hjemmet, for eksempel å gjøre husarbeid og å passe på barn (Brouwer & Mariotti, 2023). Boligens størrelse kan være en distraksjon i seg selv ved at det ikke finnes et egnet sted å sitte å jobbe. Derimot er det ikke bare i hjemmet man kan møte distraksjoner, også på arbeidsplassen er det faktorer som fører til at arbeidet ikke blir gjort. Man har kollegaer som man gjerne ønsker å snakke med og dette tar vekk konsentrasjonen fra arbeidet (Lapintie, 2022). På denne måten kan man være til stede på kontoret uten å få gjort det man skal, samtidig som man kan være fraværende fra kontoret og jobbe effektivt andre steder.

Det tradisjonelle kontorarbeidet bygger på vaner og rutiner fra industrisamfunnet når man var nødt til å møte opp til en nøyaktig tid for at arbeidet skulle bli gjort (Lapintie, 2022). Dersom ikke nok arbeidere møter på jobb kunne ikke arbeidet gjennomføres. En annen negativ side ved fleksible arbeidsplasser bygger på nettopp denne arbeidspraksisen, som enda har fotfeste i dagens arbeidsliv. Det er ingen måte arbeidsgiveren kan ha oversikt over sine ansatte, på samme måte som når alle sitter på samme kontor, når de ansatte jobber andre steder enn

kontoret. Sjefen vet ikke om de ansatte faktisk gjør jobben sin eller om de gjør andre ting i arbeidstiden (Lapintie, 2022). Prestasjonene på jobb måles bare ut fra de faktiske resultatene man kan vise til, og ikke på bakgrunn av innsatsen som er lagt ned i arbeidet. For at fleksible arbeidsplasser skal fungere må de ansatte ha ferdigheter som gjør at de kan jobbe selvstendig fra det stedet de selv velger å jobbe fra. Et annet problem er knyttet til forholdet mellom sjefen og den ansatte. Det er vanskeligere for sjefen å stille opp for de ansatte og vise følelser ovenfor dem dersom all kontakt er over internett (Lapintie, 2022). Dette kan for eksempel føre til dårligere arbeidsprestasjoner.

2.1.5 Biblioteker

Biblioteker har utviklet seg fra å være kunnskapsrike steder hvor man kan komme for å lese bøker og lære, til å bli flerfunksjonelle steder hvor brukeren får tilgang til en rekke tjenester og aktiviteter, for eksempel kan man låne bøker, delta på arrangementer og arbeide i samme lokale (Mariotti et al., 2021; Di Marino & Lapintie, 2017). Biblioteker er lokalisert sentralt i byer og ofte nært funksjoner som universiteter og forskningsparker (Mariotti et al., 2021). I flere store byer bygges det nye, moderne offentlige biblioteker og denne byggingen knyttes opp til utviklingen av smarte byer (Leorke et al., 2018). I den smarte byen er bibliotekene arkitektoniske bygninger hvor det er mulig å benytte seg av det brede tilbudet av tjenester som finnes der. Slik trekkes både innbyggere og turister til bibliotekene. Mange av de samme arbeiderne og virksomhetene som kan benytte seg av kontorfellesskap og inkubatorer kan også bruke biblioteker for å arbeide fra. Bibliotekene kan brukes av enkeltpersoner og grupper, samt av kunstnere og oppstartsbedrifter, til å jobbe fra grupperom eller skrivebordplasser i åpne fellesarealer (Di Marino & Lapintie, 2017). Biblioteker tilbyr mange nye tjenester som de ikke gjorde før. For eksempel tilgang til internett, grupperom, lesesaler, printere og skannere, rom for musikk- og podkastinnspilling, kino, leksehjelp og lekeområder for barn. Dette har gjort at måten man bruker bibliotekene på har endret seg. Gjennom observasjoner og intervjuer fant John (2019) ut at det er forbindelsene bibliotekene skaper mellom ulike grupper av mennesker, og forbindelsen til ressursene som tilbys, som er de viktigste funksjonene et bibliotek kan tilby i dag, ikke selve bøkene som lånes ut. Formålet med å dra på biblioteket har altså endret seg og man drar dit for å delta på arrangementer, spille inn en podkast eller ha et sted å arbeide fra gratis (John, 2019). Slik har bibliotekene utviklet seg til å bli sentre som samler ulike tjenester og funksjoner på samme sted (Leorke et

al., 2018). Selv om mange biblioteker har tilrettelagt for at brukerne kan sitte der og arbeide varierer graden av tilrettelegging fra bibliotek til bibliotek.

Brukernes følelse av eierskap til bibliotekene er viktig for at de skal benytte seg av dem (John, 2019). Større eierskap til bibliotekene skapes ved at brukerne selv får lov til å bestemme hvilke arrangementer bibliotekene skal ha og muligheten til å bruke lokalene på en måte som egner seg godt til deres behov. Dette er noe bibliotekene prøver å ta hensyn til og mange går mer over til en brukerstyrt opplevelse (John, 2019). Dette var noe man kunne se under Covid-19 pandemien når restriksjoner førte til at man ikke kunne samle mange mennesker på et sted. Det førte til at mange ikke kunne dra til kontoret for å arbeide og folk måtte se etter andre alternativer. For flere ble offentlige biblioteker løsningen. Mange biblioteker tilrettela lokalene sine for at det skulle være trygt for brukerne å være der. Under pandemien innførte flere biblioteker også nye digitale løsninger for å nå ut til brukerne. Dette innebar tilbud som lån av lydbøker, filmer, spill og e-bøker direkte på mobilen, samt digitale arrangementer og kurs. John (2019) mener dette er populære tjenester som kan gjøre av flere besøker de fysiske bibliotekene for å se hva annet de kan tilby. I tillegg har ny teknologi gjort at det er enklere å reservere og låne det man ønsker fra bibliotekene.

2.2 15-minuttersby konseptet

2.2.1 Hva er en 15-minutters by?

15-minuttersbyen er et konsept innenfor arealplanlegging som går ut på at man innenfor en radius av 15 minutter til fots, sykkel, eller ved bruk av offentlig transport skal ha tilgang til funksjoner man vanligvis benytter seg av i dagliglivet (Di Marino et al., 2022). Dette er en form for kompakt byutvikling hvor det settes en tidsmessig grense for hvor stort areal som kan benyttes ut fra menneskelige begrensninger. Konseptet er en motreaksjon til urban spredning (urban sprawl) (Mocák et al., 2022), og det fremmes en kompakt, polysentrisk utvikling i stedet for en utbygging med lav tetthet og bilavhengighet. Konseptet er inspirert av «smart city» konseptet (Akhavan et al., 2023). En smart by er en by hvor man bruker informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) til å gjøre byen mer bærekraftig og bedre å bo i for innbyggerne (Eremia et al., 2017). Dette innebærer at teknologi blir brukt for å redusere utslipp, forbedre transportsystemet og gi flere smarte løsninger for energibruk. 15-minuttersby-konseptet baserer seg også på chrono-urbanisme, som fremmer et syn på byen hvor man både forholder seg til det geografiske, fysiske rommet og et tidsmessig perspektiv

(Mocák et al., 2022). Denne formen for urbanisme fremmer en polysentrisk og desentralisert utvikling av byer med flere blandede funksjoner. Gjennom konseptet fremmes korte avstander og mer fysisk aktivitet, samt mindre privat bilbruk. Formålet bak chrono-urbanisme er å gi innbyggerne i byer en bedre livskvalitet gjennom tidsbesparende tiltak og mer fysisk mobilitet, i form av gange og sykling.

I 2016 presenterte Carlos Moreno konseptet han kaller 15-minuttersbyen (Moreno et al., 2021). For å vise hva han mener med konseptet har Moreno et al. (2021) laget en modell (se figur 2) over det teoretiske rammeverket til 15-minuttersbyen. Her presenteres det fire dimensjoner som må være til stede for at konseptet skal fungere. Disse dimensjonene er tetthet, nærhet, mangfold og digitalisering og er basert på studier gjort under Covid-19 pandemien. Den første dimensjonen er tetthet og omhandler antall mennesker som bor innenfor et område per km². Det er ønskelig å finne den optimale tettheten,



Figur 2: Rammeverket for 15-minuttersbyen. (Moreno et al., 2021, s. 102).

hvor det ikke er for mange mennesker samlet, men fortsatt tettbebodd. Her må det tas hensyn til hvor mange mennesker et område klarer å tilby tjenester og ressurser til. Den andre dimensjonen er nærhet og her mener Moreno et al. (2021) både tidsmessig og romlig nærhet. Hele konseptet bygger på et tidsperspektiv der man har alt man trenger innenfor en radius av 15 minutter. Det krever en romlig nærhet av viktige funksjoner, ikke bare tilgang. Moreno et al. (2021) setter opp seks funksjoner de mener bør være til stede i en 15-minuttersby. Disse er boliger, arbeidsplasser, varehandel, helsevesen, utdanningsmuligheter og underholdning. Den tredje dimensjonen er mangfold av funksjoner og kulturelt og demografisk mangfold blant menneskene som bor i byen (Moreno et al., 2021). Denne dimensjonen fremmer lokale prosesser og demokrati blant innbyggerne i byen. Det er med på å gi hver enkelt 15-minuttersby et eget særpreg, samtidig som det gir grunnlag for bærekraftig økonomisk utvikling. Den fjerde dimensjonen er digitalisering. Denne dimensjonen fungerer som et hjelpemiddel for å oppnå de andre dimensjonene. Ny teknologi gir nye bærekraftige løsninger for hvordan man kan bo tett og reise mellom de ulike funksjonene i byen. Dette kan være

digitale løsninger som nye apper som gjør det mulig å leie sykler eller rask internettdækning slik at man kan jobbe hvor som helst i byen.

2.2.2 Hvordan arbeide i 15-minuttersbyen

Redmond og Mokhtarian (2001) gjennomførte en spørreundersøkelse om reisetiden til 1300 arbeidere i San Francisco og fant ut at den ideelle reisetiden blant dem var på 16 minutter hver vei. Ved å inkorporere arbeidsplassen som en funksjon i 15-minuttersbyen, slik Moreno et al. (2021) ønsker, kan det også føre til lykkeligere arbeidere. Tradisjonell planlegging har lenge skilt funksjoner fra hverandre, noe som har gjort at arbeidsplasser og boligområder er lokalisert på ulike steder i byen og fører til store reiseavstander flere steder. Dette er med på å gjøre at byer ikke er designet for flerfunksjonell bruk som tillater å jobbe eksternt (Di Marino & Lapintie, 2017). På grunn av dette skillet av funksjoner mener Pozoukidou og Angelidou (2022) at den funksjonen som kan være vanskeligst å implementere i en 15-minuttersby er arbeidsplasser. En mulighet er å samlokalisere boligområder og arbeidsplasser, men for at dette skal redusere pendleravstander innebærer det at de som jobber i en bedrift er nødt til å bo i samme nabolag. Dette er en urealistisk mulighet ettersom mennesker har ulike preferanser og behov for hvor de velger å bosette seg. En planleggingstilnærming som baserer seg på nærheten til funksjoner bør finne en løsning på hvordan man skal kunne ha et arbeidsliv og bo i en tett og flerfunksjonell by. På bakgrunn av dette mener Pozoukidou og Angelidou (2022) at løsninger knyttet til fleksible arbeidsplasser bør være i tankene når man snakker om 15-minuttersbyen og de har kommet med tre forslag for hvordan arbeidsplasser kan implementeres i konseptet.

Det første forslaget er at arbeidsgivere i større grad skal oppfordre til og legge til rette for at de ansatte kan ha hjemmekontor. Derimot har forskning vist at selv om hjemmekontor fungerer som en løsning for å få arbeidet gjort uten å måtte pendle lange avstander, er det også ulemper knyttet til å ha hjemmekontor (Pozoukidou & Angelidou, 2022). Det kan føre til sosial polarisering og isolasjon fra omverdenen. Av den grunn bør andre former for fleksible arbeidsplasser vurderes i 15-minuttersbyen. Den andre løsningen er at det tilbys arbeidsplasser på lokale samfunnshus og kontorfellesskap i hvert enkelt nabolag slik at man kommer seg ut av hjemmet, men fortsatt har en kort reisevei. Dette er også med på å gi de som bor i nabolaget en mulighet til å bli kjent med hverandre og sosialisere, samtidig som de

får gjort arbeidsoppgavene sine. Den tredje løsningen er å inkorporere et system der de ansatte kan bruke reisetiden til å arbeide.

Pozoukidou og Angelidou (2022) tror at med tiden vil handlingen «å arbeide» bli skilt fra spesifikke steder og tidspunkter, slik at man ikke lenger forholder seg til kontorer på samme måte som i dag. Ved at flere benytter seg av fleksible arbeidsplasser fremfor bedriftens egne kontorer kan det på lang sikt føre til at bedriftene nedskalerer størrelsen på kontorene de bruker. Dette vil innebære at mange store kontorlokaler kan bli stående tomme. Tomme kontorbygninger kan ha et stort potensial for å transformeres til andre formål (Pozoukidou & Angelidou, 2022). For eksempel fra kontorbygg til rimelige boliger. Derimot er det å endre arealformål en byråkratisk prosess og det kan ta lang tid før slike prosesser blir gjennomført (Pozoukidou & Angelidou, 2022). Det er også sjeldent økonomisk profitabelt for utbyggere, noe som gjør at prosjektene kan ta tid å realisere. Ved å benytte store arealer, som tidligere var kontorbygg, til andre formål kan man skape nye flerfunksjonelle områder der det tidligere bare var næringsvirksomhet.

2.2.3 Virkninger på miljøet i byen

Byer står i dag for over 60% av drivhusgass-utslippene på jorda, mye av dette utslippet kommer fra mobilitet (Allam et al., 2022). En grunn til det høye utslippet er at arealplanleggingen lenge har vært preget av separeringen av ulike funksjoner og dette har ført til lange avstander mellom funksjoner man ofte er innom, for eksempel mellom bostedet og arbeidsplassen. En annen grunn til høyt utslipp er at byene har vokst utover sine opprinnelige grenser. Forstedsutvikling og et behov for flere nye bostedsarealer har gitt urban spredning, hvor utbyggingen tar mer og mer av uberørte landarealer i utkanten av byene og går negativt utover det biologiske mangfoldet. Dette fører til lang reisetid, økt bruk av bil og flere bilkøer. Denne bruken av bilen er en stor faktor til den høye luft- og miljøforurensningen i byer (Mocák et al., 2022). Gjennom utviklingen av 15-minuttersbyen innføres det flere tiltak som virker positivt på miljøet og bokvaliteten i byene. Akhavan et al. (2023) ser på utviklingen av 15-minuttersbyen som en del av en bærekraftig utvikling innenfor mobilitet, tetthet og bruk av landarealer. Også Di Marino et al. (2022) og Moreno et al. (2021) beskriver konseptet som et bærekraftig grep.

En av kjerneelementene i konseptet er å planlegge innenfor et tidsavgrenset område, og på den måten legge til rette for aktiv transport (Pozoukidou & Angelidou, 2022). Ved å kutte ned på avstandene mellom viktige funksjoner som brukes mye i dagliglivet er konseptet med på å motvirke urban spredning og den negative virkningen på biologisk mangfold som denne spredningen har. Når avstanden blir kortere, blir det også mindre behov for bruk av privatbiler. Dette vil gi mindre CO₂-forurensning, mindre køer på veiene og kortere pendlertid (Di Marino et al., 2022). Disse virkningene vil igjen føre til andre positive virkninger i byen, blant annet mindre støy og bedre luftkvalitet (Moreno et al., 2021). FN fremmer gåing og mikro-mobilitet innad i byene og har bedt byer om å promotere dette for sine innbyggere, gjennom promotering og tilrettelegging. For å oppnå dette skal det legges vekt på strategien «avoid, shift and improve» (Balleto et al., 2020, s. 5). Denne strategien går ut på å fjerne behovet for biltransport gjennom mer kompakt utvikling, bytte til bærekraftige fremkomstmåter og forbedre transportmetodene gjennom bruk av ny teknologi. Dette innebærer at gåing og sykling blir promotert som gode måter å komme seg rundt i byen, noe som har en positiv effekt på folkehelsen (Moreno et al., 2021).

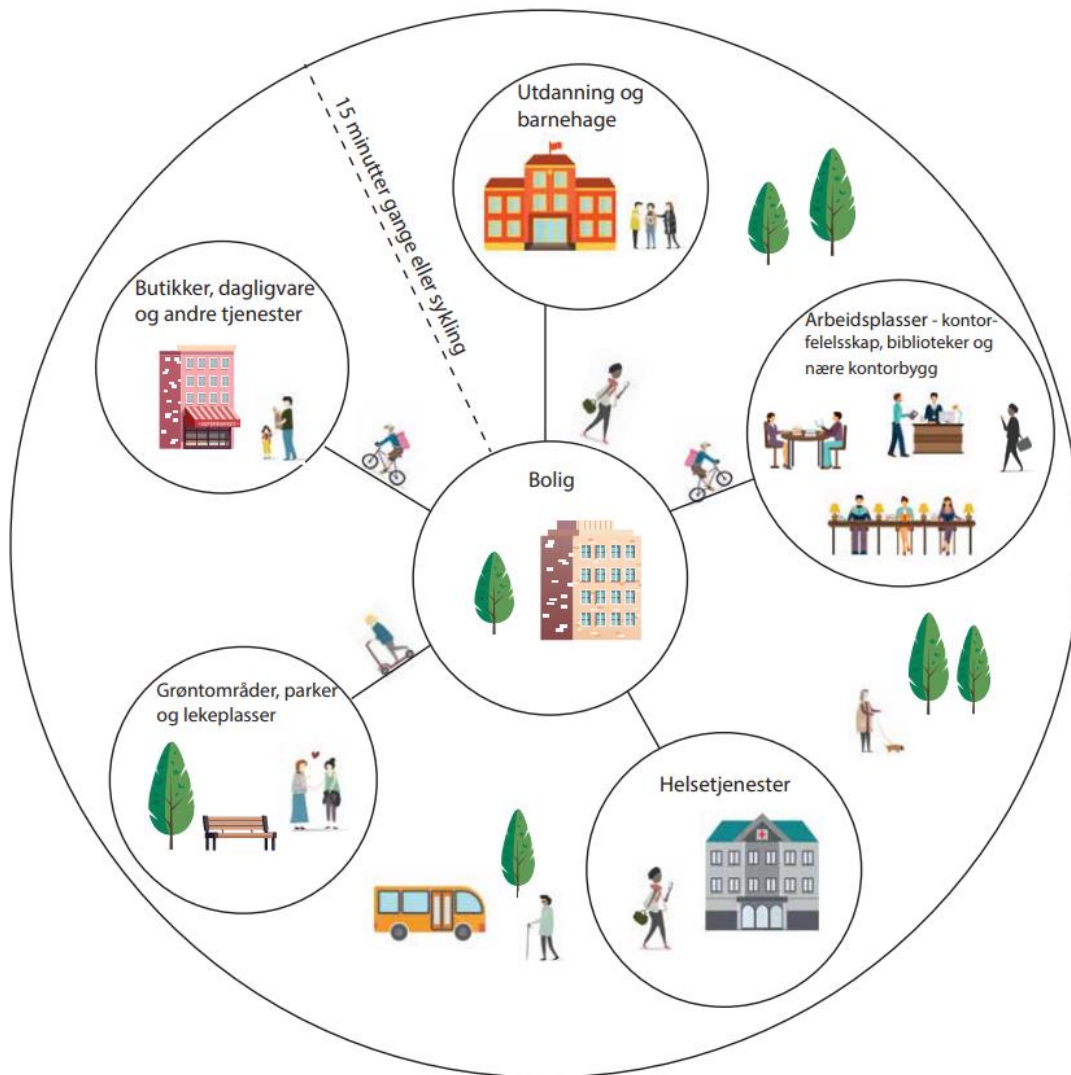
2.2.4 Implementering av konseptet

En implementering av 15-minuttersby-konseptet innebærer mange tiltak for å skape en by hvor alle funksjoner er innenfor en kort avstand, med mangfold og digitale tjenester som gjør det hele mulig. Dette er spesielt vanskelig å få til i allerede utbygde områder (Mocák et al., 2022). Et eksempel finner man i forstadsområder hvor det som oftest er en overvekt av boligfelt med mangel på andre funksjoner. I slike områder kan det være vanskelig å finne ledige tomter for å utvikle andre funksjoner, som varehandel og arbeidsplasser, fordi det ikke er nok ledige arealer tilgjengelig. På bakgrunn av dette mener Mocák et al. (2022) at man er nødt til å innføre deler av konseptet gradvis der det er mulighet, gjennom planlegging. Et annet problem knyttet til implementering av 15-minuttersbyen er at konseptet baserer seg på tiden det tar å bevege seg fra et punkt til et annet. Dette er en variabel som avhenger mye av individet som utfører handlingen. Mennesker er forskjellige og har ulike utgangspunkt. Derfor vil lengden man går på 15 minutter variere fra person til person. Dette er noe Moreno et al. (2021) anerkjenner når de skriver at en satt grense på 15 minutter kan se ulik ut for ulike demografiske grupper. En eldre person går ikke nødvendigvis like fort som en yngre person og dette vil påvirke hvor stor en 15-minuttersby kan være. I tillegg er det et ulikt

tidsperspektiv for gående og syklende (Mocák et al., 2022). Man kommer lenger på sykkel innen 15-minutter enn man gjør til fots.

2.3 Nytt konseptuelt rammeverk

Litteraturgjennomgangen viser at det har vært, og er en pågående endring innenfor hvordan man arbeider og det fører til et behov for andre løsninger knyttet til hvordan arbeidshverdagen legges opp enn den tradisjonelle kontorhverdagen som eksisterer i dag. Pendling til arbeidsplassens kontor er en tidkrevende affære ettersom mange kunnskapsintensive arbeidsplasser i dag er plassert i byenes sentrum, mens boligene er plassert i utkanten av byene eller i mindre byer og tettsteder som ligger i nærheten av byen (Pozoukidou & Angelidou, 2022). Samtidig er hjemmekontor en praksis som fører til isolasjon for arbeidstakeren og en dårligere balanse mellom arbeid og fritid (Brouwer & Mariotti, 2023). Dette tyder på et behov for en løsning som gir muligheten til å komme seg ut av huset for å jobbe, men hvor pendlertiden ikke blir for lang. Her presenteres 15-minuttersbyen som en mulig løsning. Flere av de som har studert 15-minuttersbyen mener at det er en vanskelig oppgave å integrere arbeidsplasser i den fysiske byen (Pozoukidou & Angelidou, 2022; Di Marino & Lapintie, 2017). Grunnen til det er at eksisterende byer er planlagt etter helt andre prinsipper, noe som gjør at det er vanskelig å kombinere de seks funksjonene – bolig, arbeidsplasser, varehandel, helsevesen, utdanningsmuligheter og underholdning, som Moreno et al. (2021) vil implementere i konseptet. Ettersom det vil være en lang prosess å utvikle 15-minuttersbyer med arbeidsplasser i form av tradisjonelle kontorer, må man se til andre mulige løsninger.



Figur 3: Nytt konseptuelt rammeverk for 15-minuttersbyen. Egen illustrasjon. Symboler designet av: *macrovector_official / Freepik; rawpixel.com / Freepik.*

På bakgrunn av litteraturgjennomgangen har jeg utviklet et nytt konseptuelt rammeverk for 15-minuttersbyen (se figur 3). Rammeverket er et forsøk på å vise hvordan de to temaene i oppgaven, 15-minuttersbyen og fleksible arbeidsplasser, kan utfylle hverandre. Samtidig ønsker jeg å illustrere en ny vinkling innenfor konseptet, der det foreløpig mangler løsninger i det originale rammeverket. Det nye rammeverket er en figur som avgrensner det utbygde området til en radius på 15-minutters gange eller sykling fra boligen. Innenfor dette tidsperspektivet finner man alle funksjoner man trenger i hverdagen. Det er boliger, ulike typer butikker, utdanning og barnehage, grøntområder, helsetjenester og arbeidsplasser i form av en blanding av kontorfellesskaper, biblioteker og tradisjonelle kontorer. Transportmidlene som brukes er i hovedsak sykkel, kollektivtransport og andre kjøretøy som fremmer mikromobilitet, for eksempel sparkesykler, i tillegg til gange til fots.

Ved å integrere fleksible arbeidsplasser som en del av 15-minuttersbyen får man flere av de positive effektene som konseptet kan gi. Funksjonene man bruker i hverdagen kommer nærmere brukerne og det blir mindre behov for å reise med bil, samtidig som det blir enklere å bevege seg rundt til fots eller med sykkel. Dette gir positive virkninger for miljøet i form av mindre forurensning og utslipp (Mocák et al., 2022; Akhavan et al., 2023). Mange fleksible arbeidsplasser er flerfunksjonelle i den forstand at det ofte tilbys ulike aktiviteter og funksjoner knyttet til arbeidsplassene. Det gir de som arbeider derfra muligheten til å ta lunsjpause i cafeen eller kantina sammen med andre som jobber på samme kontorfellesskap og muligheten til å delta på et yogakurs etter endt arbeidsdag. Biblioteker har vist seg som en flerfunksjonell arena hvor det også er mulig å arbeide fra. Av den grunn er biblioteker inkludert som et mulig sted å arbeide fra i det nye konseptuelle rammeverket. Bibliotekene er også flerfunksjonelle og gir muligheten til å både arbeide og ta gode pauser hvor man benytter seg av det tilgjengelige utvalget av tilbud som finnes.

3 Metodisk rammeverk for oppgaven

I dette kapitlet skal oppgavens metodiske grunnlag presenteres. Metoder er «en planmessig framgangsmåte for å nå et bestemt mål» (Grønmo, 2016). Gjennom å benytte seg av vitenskapelige metoder sikrer man at oppgavens informasjon er av en viss kvalitet og at den kan etterprøves av andre forskere. Metodene som skal gjennomgås er litteraturstudie, dokumentanalyse av plandokumenter og stedsanalyse ved bruk av GIS. I tillegg vil dataenes validitet og reliabilitet bli sett på, samt svakheter i metodene.

3.2 Litteraturstudie

En litteraturstudie er en gjennomgang av teori som andre forskere og forfattere har skrevet om det valgte temaet (Bell et al., 2019). Ved å gjennomgå litteraturen får man en oversikt over hvilke begreper, debatter og teorier som brukes og er relevant for temaet. Teorier er begreper som står i relasjon til hverandre og samtidig sier noe om samfunnet som en helhet (Grønmo, 2016). Ved å ta utgangspunkt i de allerede eksisterende teoriene rundt oppgavens tema er det mulig å teste om disse teoriene også er gjeldende for denne oppgavens forskning.

Tabell 1: Søkeord for å finne relevant litteratur. Egen tabell.

Litteraturen som brukes i oppgaven er hentet fra bøker, artikler og nettsider, samt plandokumenter knyttet til caseområdene og generell arealplanleggingspraksis i Oslo og Norge. For å finne frem til relevant litteratur innenfor temaet er det gjort et systematisk søk på nettsidene Oria og Google scholar. Tabell 1 viser hvilke søkeord som er brukt i dette søket. Søkeordene er delt inn i fire grupper basert på hvilken kategori de omhandler. De fire kategoriene er fleksible arbeidsplasser, 15-

AND/OR				
AND/OR	New working spaces	15-minute city concept	Urban planning	Walkability
	Co-working	Nearby town	City planning	Digitalization
	Flexible workplaces		Town planning	Diversity
	Flexible working		Proximity based planning	Density
	Collaborative working			Proximity
	Remote hubs for working			

minuttersbyen, arealplanlegging og planprinsipper innenfor 15-minuttersbyen. I selve søket har de blitt kombinert på ulike måter, både mellom hver gruppe og innad i en gruppe. For eksempel har det blitt søkt på “«new working spaces» AND «15-minute city concept» AND «urban planning»”, og “«coworking» OR «remote hubs for working» AND «urban planning» AND «digitalization»”. I tillegg har veileder bidratt med bøker og annet relevant lesestoff, samt at noe litteratur er hentet fra referanselistene fra den leste litteraturen.

Under arbeidet med lesing og gjennomgang av all litteraturen har spørsmålene «hva sier denne litteraturen om fleksible arbeidsplasser?» og «hva er denne litteraturens perspektiv på 15-minuttersby konseptet?» blitt stilt. Grunnen til dette er for å samle inn mest mulig nøytral informasjon fra litteraturen uten at forfatterens egne meninger skal blandes inn og gjøre en fokusert og systematisk analyse av litteraturen. Ved å stille disse spørsmålene og se svarene opp mot hverandre har det blitt enklere å se hva de ulike forfatterne har skrevet om temaene og hvilke synspunkter de har hatt til dem.

3.3. Introduksjon til caseområdet

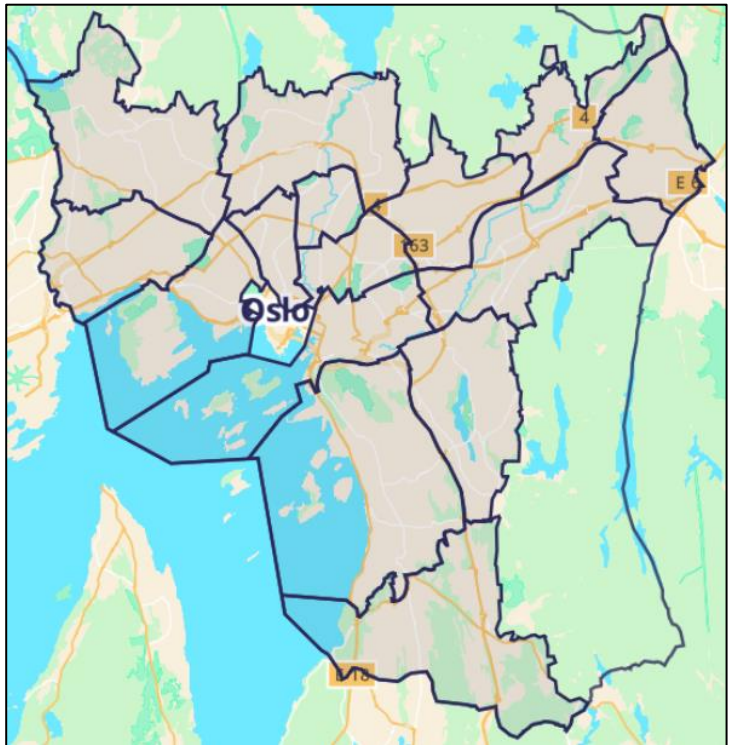
Oslo kommune er valgt ut som overordnet caseområde og dokumentanalysen, som omtales i punkt 3.4, vil omhandle overordnede plandokumenter som gjelder for hele Oslo kommune. I tillegg er det valgt ut to mindre områder i Oslo hvor det gjøres en stedsanalyse, omtalt i punkt 3.5. De to utvalgte områdene er Sentrum og Nydalen. I denne delen av oppgaven vil det overordnede området Oslo, samt de to delområdene, bli beskrevet.

3.3.1 Presentasjon og begrunnelse for valg av Oslo som caseområde

Oslo kommune er både en kommune i Norge og det minste fylket i landet.

Kommunen hadde i andre kvartal av 2023 en befolkning på 712 092 innbyggere og det er forventet en langsiktig vekst i befolkningen i årene fremover (SSB, 2023). Kommunen har et totalt landareal på 454,12 km² hvor mye av dette arealet er skogarealene Nordmarka og Østmarka. Kommunen består av 15 bydeler som vises i bilde 1. I kommunen er den største næringen i henhold til antall ansatte varehandel, finans og forretningsmessige tjenester (SSB, 2023). Oslo har et mål om

å «bedre sin evne til å omgjøre kunnskap til økt verdiskaping og sysselsetting» (Oslo kommune, 2018, s. 2). Målet fører til at det både er innført og planlagt flere tiltak for å støtte opp om Oslo som en kunnskapshovedstad og inspirere til ny næringsvirksomhet i kommunen. Kommunen planlegger også å være en nullutslippsby innen 2040, men flere arbeidsplasser i byen og flere innbyggere fører til at flere pendler til og fra byen (Oslo kommune, 2019). I 2022 var det 69 640 personer som pendlet ut av kommunen for arbeid og 200 366 personer som pendlet inn til kommunen for å arbeide (SSB, 2023).



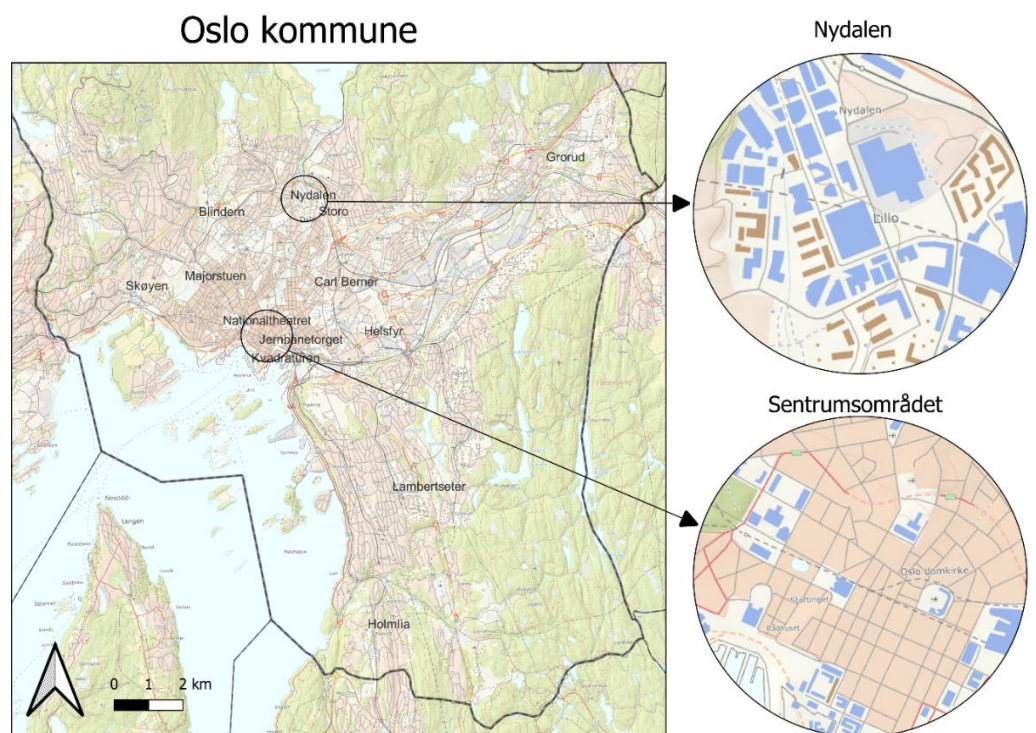
Bilde 1: Kart over Oslo med bydelinndeling. Kilde: Oslo kommune. (u.å.). Bydeler. Hentet 16.11.23 fra URL: [Bydeler - Oslo kommune](#).

Oslo kommune er valgt som caseområde for denne oppgaven fordi Oslo er en kunnskapshovedstad og ønsker å styrke denne posisjonen for å bli mer attraktiv for bedrifter og ansatte. Kommunen har også et mål om å trekke til seg nye kunnskapsbedrifter og -arbeidstakere, fra andre steder i Norge og internasjonalt (Oslo kommune, 2019). Kommunen har et ekstra fokus på hvordan innovasjon kan føre til et mer aktivt næringsliv og jobber derfor med å fremme innovasjon og utvikling innenfor næringslivet. Måten kommunen gjør dette på kan man blant annet se gjennom arealplanene og strategiene som kommunen har laget og gjennom hvordan det fysiske rommet i byen utvikles. Kommunen skriver selv at «selv om Osloregionen har svært gode kunnskapsmiljøer og et sterkt næringsliv, er det like

fullt et uutnyttet vekstpotensial i en enda bedre kobling mellom disse» (Oslo kommune, 2018, s. 2). Derav er Oslo en kommune hvor det innføres mange tiltak som kan knyttes til utviklingen av næringslivet og innenfor dette satsningsområdet trekkes fleksible arbeidsplasser frem. I tillegg har Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) oppfordret alle kommunene i Norge til å adaptere en planleggingspraksis hvor de etablerer 10-minuttersbyer. Dette er et konsept som samsvarer med 15-minuttersbyen i stor grad, hvor den største forskjellen er hvor store arealer områdene skal omfatte. Oslo følger denne oppfordringen og har planlagt flere tiltak som samsvarer med konseptet om 15-minuttersbyer.

3.3.2 Bakgrunn og begrunnelse for valg av delområder

Oppgaven tar for seg konseptet om 15-minuttersbyen, og det har derfor vært et behov for å avgrense områdene som undersøkes i stedsanalysen til to områder innenfor et 15-minuttersområde. De valgte områdene er Sentrum og Nydalen og avgrensningen av disse områdene er



Bilde 2: Kart over Oslo med utheving av de to områdene Nydalen og Sentrum. Egen illustrasjon.

illustrert i bilde 2, samt hvor de ligger i Oslo kommune. Avgrensningen av delområdene er gjort slik at det er mulig å bevege seg fra den ene siden av kartutsnittet til den andre siden på 15-minutter til fots.

Sentrum er ikke en bydel i Oslo, men en administrativ betegnelse på området. I 2023 bor det 1626 innbyggere i sentrum av Oslo (Tvedt, 2023). Likevel er sentrumsområde et av de mest folkefylte områdene i Oslo by. Mange av byens arbeidsplasser er lokalisert i dette området og det huser mange ulike bedrifter og næringsvirksomheter. Det er også mye varehandel og flere av byens største handlegater ligger her. Blant disse er handlegaten Karl Johan, som går hele

veien fra Jernbanetorget og opp til slottet like ovenfor Nationaltheatret. I tillegg er det mange restauranter, cafeer og utesteder lokalisert i sentrum, samt et bredt utvalg av underholdningsmuligheter som kino og museer. Området har et godt etablert kollektivtransporttilbud for å reise innad i sentrum, til de andre bydelene og til hele Stor-Oslo.

Området er valgt ut til stedsanalysen fordi det ligger 15 kontorfellesskaper i dette området, hvorav flere av dem tilbyr rådgivningstjenester til oppstartsbedrifter (Di Marino & Chavoshi, 2020). Sentrum er en av tre områder hvor kommunen har planer om å etablere et innovasjonsdistrikt (Oslo kommune, 2018). Området er flerfunksjonelt og kan tilby innbyggerne og besøkende mange tjenester og opplevelser. Det faktum at det ikke bor så mange i sentrum av byen gjør at det er interessant å se området i et 15-minuttersby-perspektiv og undersøke hvilke funksjoner området tilbyr de som bruker det. Figur 4 på neste side viser et kartutsnitt av det utvalgte området og bilder fra dette området.

Kommunens fremtidsplaner for sentrum er blant annet å gi mer plass til innbyggerne og besøkende gjennom et program de kaller *Bilfritt byliv* (Oslo kommune, 2019). Dette innebærer å nedskalere bruken av bil i sentrum slik at kun helt nødvendige kjøretøy, som varelevering og utrykningskjøretøy, kan kjøre her. Gatene skal fylles med funksjoner som fremmer mennesker og grønn mobilitet, som for eksempel cafeer, kulturtilbud og bysykler. Målet med dette programmet er å skape et bedre bymiljø og samtidig øke bruken av sentrumsområdet. For at et slikt prosjekt skal fungere må også kollektivtilbudet og mulighetene for å bevege seg rundt i sentrum uten bil utforskes og forbedres. Kommunen vil styrke gang- og sykkelforbindelsene innad i hvert nabolag og mellom nabolagene og inn til sentrum ettersom dette er et mye brukt område (Oslo kommune, 2019). Det er et «offentlig-privat samarbeid (nettverk) mellom politikere og næringsliv i sentrum» som heter *Levende Oslo* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 29). Nettverket diskuterer og utformer strategier og tiltak for å gjøre Oslo sentrum mer tilgjengelig for alle og sikre funksjoner som gjør at flere ønsker å benytte seg av området. De har blant annet vært med å stake ut en retning for prosjektet *bilfritt byliv*. Utviklingen av offentlige byrom står også sterkt i sentrum. Kommunen jobber med å utvikle nye byrom og finne ut hvordan man kan bruke det samme byrommet på flere måter gjennom året. Et eksempel er Spikersuppa hvor det hver vinter lages en skøytebane oppi det som resten av året er en fontene.

Bilde 3.



Bilde 7.



Bilde 4.



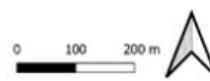
Bilde 5.



Bilde 6.



● Fleksible arbeidsplasser
 — Akerselva
 Kartverket N50 topo



Bilde 8.



Bilde 9.



Bilde 10.

Bilde 3: Spaces

Tullinløkka. Eget bilde.

Bilde 4: Inngang til T-

banen Nationaltheatret.

Eget bilde.

Bilde 5: MESH

Nationaltheatret. Eget

bilde.

Bilde 6: Kjøpesenteret

Steen & Strøm. Eget bilde.

Bilde 7: MESH

Youngstorget. Eget bilde.

Bilde 8: Oslo

sentralstasjon med

lekeplass utenfor. Eget

bilde.

Bilde 9: Deichman

Bjørnvika – Oslos

hovedbibliotek. Eget bilde.

Bilde 10:

Kollektivholdeplass

Dronningens gate. Eget

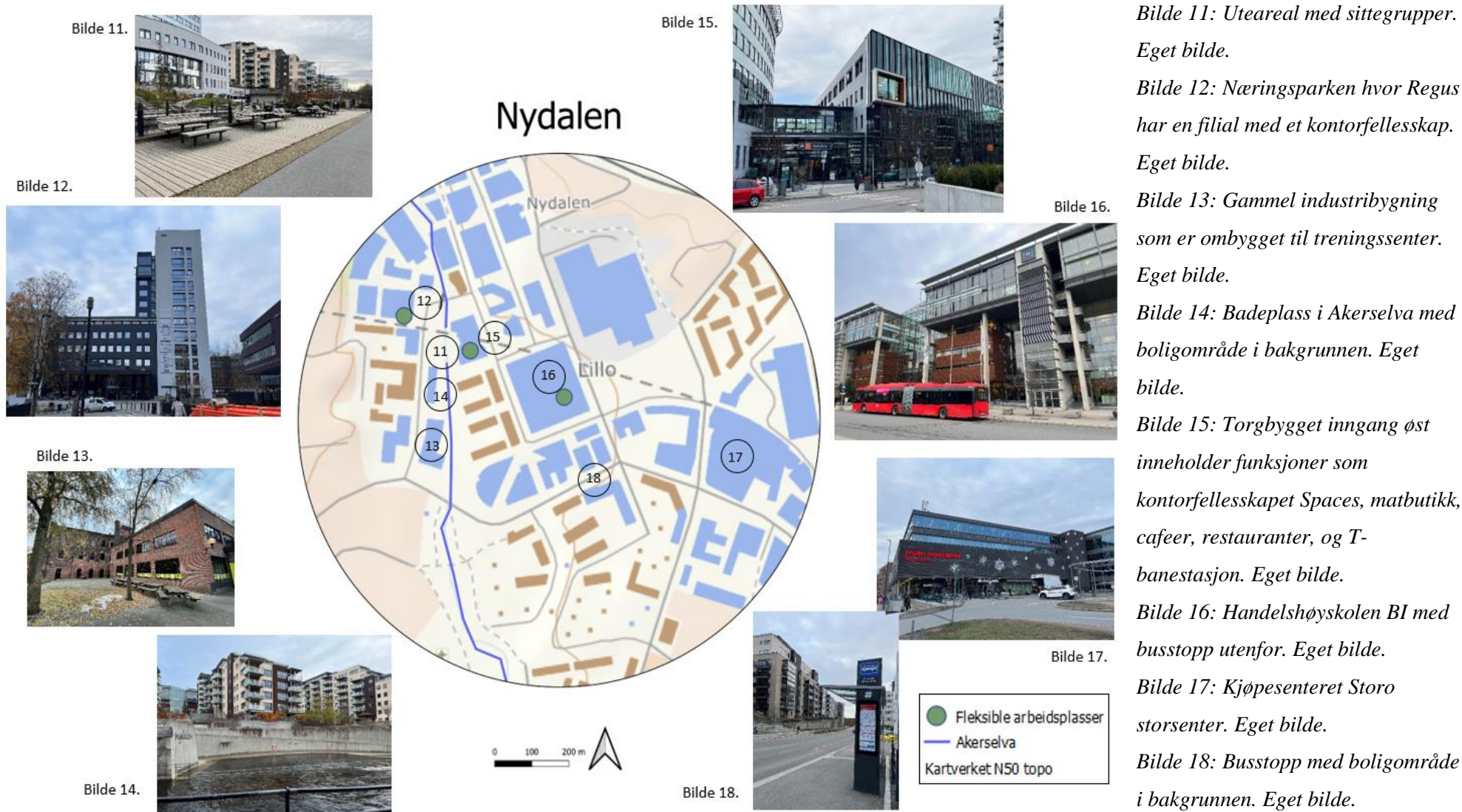
bilde.

Figur 1: Kart over Sentrum med bilder av området. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020).

Nydalen er et område som ligger i bydel Nordre Aker, nord i Oslo. Nydalen ligger på grensen mellom det kommunen har valgt å omtale som indre og ytre by. Grensa mellom disse går langs ring 3, som er en riksvei i Oslo, hvor området innenfor ring 3 omtales som indre by og området utenfor omtales som ytre by (Oslo kommune, 2019). Akerselva renner gjennom Nydalen og på midten av 1800-tallet var dette et stort industriområde med både spinnerier og jern- og spikerproduksjon (Nydalen Gårdeierforening, u.å.). I dag er det fortsatt mye næringsvirksomhet i området, men det er i stor grad kunnskapsintensiv næring og noen lagerbygninger. I tillegg har flere kreative bedrifter sin base i Nydalen, hvor mange tv-produksjoner finner sted. Området er et kollektivknutepunkt hvor t-bane og buss møtes, i tillegg ligger det en togstasjon litt utenfor selve sentrum. Utdanningsinstitusjonen Handelshøyskolen BI har sine lokaler sentralt i Nydalen.

Grunnen til at Nydalen er valgt ut til denne stedsanalysen er delvis beliggenheten og delvis flerfunksjonaliteten i området. Området ligger, som nevnt, på grensen mellom indre og ytre by et stykke nord for byens sentrum. Fleksible arbeidsplasser lokaliseres oftest i sentrum av byer (Di Marino et al., 2022). Av den grunn er det interessant å undersøke hvordan kontorfellesskap passer inn i et område utenfor sentrum. I tillegg er området flerfunksjonelt, med boliger, arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner og ulike typer varehandel. Dette er med på å gjøre at de to valgte områdene kanskje er mer like enn andre områder utenfor sentrumsområdet. Figur 5 på neste side viser et kart av det avgrensede området i Nydalen, med bilder fra stedet.

Oslo kommune har siden 2000-tallet jobbet for en byutvikling rundt kollektivtransportknutepunktene i byen (Oslo kommune, 2019, s. 44). Et av resultatene fra denne utviklingen har vært at Nydalen i dag er et flerfunksjonelt område i byen hvor mange mennesker både bor og jobber. For fremtidig utvikling av Nydalen har kommunen laget et utviklingsområde kalt Nydalen Øst. Dette området omfatter området mellom Nydalen og Storo. Det velutviklede kollektivtransportnettverket i Nydalen gjør at kommunen kan utvikle området uten å måtte etablere ny infrastruktur først (Oslo kommune, 2019). Dermed ser kommunen for seg at områder som Nydalen Øst innen få år vil gi byen nye boliger og arbeidsplasser. I fremtiden er det et ønske om å etablere et større parkområde i Nydalen/Storo, men det er foreløpig ingen konkrete planer rundt dette (Oslo kommune, 2019). I kommuneplanens samfunnsdel skriver kommunen at det kan være aktuelt å innføre bilfrie gater i Nydalen på sikt etter hvert som området utvikles og får en større bymessig karakter (Oslo kommune, 2019).



Figur 5: Kart over Nydalen med bilder fra området. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020).

3.4 Dokumentanalyse av plandokumenter

En dokumentanalyse er en «systematisk undersøkelse av innholdet i dokumenter» (Grønmo, 2016, s. 135). En dokumentanalyse kalles også for en innholdsanalyse og gjennomføres for å få et innblikk i skrevne dokumenters innhold. Ved å bruke innholdsanalyse er målet å bruke dokumentene til å trekke «slutninger fra tekstene og til konteksten der de blir brukt» (Bakken & Andersson-Bakken, 2021, s. 305). Dokumentanalysen skal brukes for å besvare forskningsspørsmål 2. Målet med dokumentanalysen er å få et innblikk i hvordan Oslo kommune planlegger for et arbeidsliv i endring hvor digitale hjelpemidler blir en mer integrert del av arbeidshverdagen og samtidig se hvordan kommunen forholder seg til et 15-minuttersby-konsept i forhold til lokalisering og tilgjengeligheten til arbeidsplassene i byen.

Dokumentanalysen som gjøres i denne oppgaven er kvalitativ. Det vil si at det er meningsinnholdet i tekstene som er av interesse, det er ønskelig å forstå hva forfatterne av dokumentene har prøvd å formidle. På forhånd av gjennomlesingen av dokumentene ble det laget kategorier for hva som skulle undersøkes i tekstene. Disse kunne revideres underveis i lesingen dersom det ble oppdaget andre uttrykk og begreper som passet til oppgavens tema. Denne fleksibiliteten til å kunne endre på kategoriene er en av kjennetegnene ved en kvalitativ analyse (Grønmo, 2016). I analysen blir tekstutdrag delt inn i meningsenheter, dette vil si en «sammenhengende sekvens i teksten som inneholder ett tema, en ide eller en argumentasjonsrekke» (strijbos et al., 2006, referert i Bakken & Andersson-Bakken, 2021, s. 310). Det er disse meningsenhetene som kategoriseres og brukes til å si noe om hva kommunen planlegger å gjøre i sin videre byutvikling.

En utfordring med innholdsanalyse er at forskeren identifiserer og tolker innholdet i teksten basert på egne forutsetninger (Bakken & Andersson-Bakken, 2021, s. 310). Informasjonen blir filtrert gjennom de menneskelige sansene syn og hørsel (Grønmo, 2016). Forskerens oppfatning kan bli påvirket av faktorer som for eksempel hvilken kontekst dokumentene leses i eller forskerens forkunnskaper om temaet. Det vil si at dersom to ulike forskere skulle finne og kategorisere meningsenheter i de samme tekstene kan resultatet se svært ulikt ut. På grunn av denne svakheten er det viktig at data samles inn på en systematisk måte og at innsamlingsprosessen forklares. En annen utfordring er at det bare er forskeren som tar avgjørelser knyttet til hvilke kategorier som skal undersøkes og gjør valg basert på dette. Det kan føre til en viss påvirkning, både av hva som velges ut fra dokumentene og hvordan det tolkes (Grønmo, 2016). For å motvirke dette er det viktig å se til tekstens relevans for

forskningen. Det kan også være et problem at dokumentets kontekst ikke er vurdert godt nok og at man på grunn av dette feiltolker budskapet i teksten.

3.4.1 Valg av dokumenter og relevans for oppgaven

Denne oppgaven tar for seg Oslo kommune som caseområde, og dokumentutvalget begrenses dermed til dokumenter som omhandler kommunens utvikling og fremtidsstrategier.

Dokumentene som er valgt ut til dokumentanalysen er *Byrom – en idehåndbok*, *Vår by, vår fremtid – kommuneplan for Oslo 2018* og *Campus Oslo – strategi for utvikling av kunnskapshovedstaden*. Disse dokumentene ble valgt på bakgrunn av at de tar opp hvordan kommuner på generell basis skal planlegge for kompakte nærhetsbyer (*byrom – en idehåndbok*) og mer spesifikt hvordan Oslo kommune planlegger for en fremtid med mer variert arbeidsliv og tettere byområder med nærhet til varierte tjenester og funksjoner (*Vår by, vår fremtid* og *Campus Oslo*). Alle de tre utvalgte dokumentene er offentlig plandokumenter som er laget for å bli lest av allmenheten, politikere og aktører innenfor byutvikling. *Byrom – en idehåndbok* er laget av kommunal- og moderniseringsdepartementet, mens *Vår by, vår fremtid* og *Campus Oslo* er laget av Oslo kommune. I tabell 2 er en oversikt over dokumentene som skal analyseres. I tabellen er det også en oversikt over hvilke formål dokumentene er laget for å dekke i kommunens arealplanlegging.

Tabell 2: Oversikt over dokumentene som skal analyseres. Egen tabell.

Dokument	Instans og når dokumentet ble vedtatt	Formålet med dokumentet
<i>Byrom – En idehåndbok – Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder</i>	Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016	Dokumentet er en håndbok for hvordan kommuner kan utvikle og planlegge for gode byrom. Dette innebærer infrastruktur som gater, plasser, parker og gang- og sykkelforbindelser. I tillegg presenterer de konseptet om 10-minuttersbyer, noe strategiene som presenteres bærer preg av. Målet er at gode byrom skal gi bedre livskvalitet, samt koble steder bedre sammen og øke attraktiviteten til et sted.

<p><i>Vår by, vår framtid – Kommuneplan for Oslo 2018 - Samfunnsdel</i></p>	<p>Oslo kommune, vedtatt 30.01.19</p>	<p>Formålet med dokumentet er å peke ut retningen for en langsiktig utvikling av byen. Kommunens visjon er at byen skal bli «grønnere, varmere, mer skapende og ha plass til alle» (Oslo kommune, 2019, s. 15). Planen tar stilling til hvilke utfordringer som kan oppstå og fastsetter mål og strategier for hvordan man kan oppnå denne visjonen i den videre utviklingen av Oslo.</p>
<p><i>Campus Oslo – strategi for utvikling av kunnskapshovedstaden</i></p>	<p>Oslo kommune, 2018</p>	<p>Formålet med dokumentet er å presentere strategiene Oslo kommune har for at byen skal bli en attraktiv kunnskapsby med gode nabolag og bykvaliteter, og koble by-, kunnskaps- og næringsutvikling nærmere sammen. Oslo har som mål å få økt innovasjon og verdiskapning, samtidig som det skapes flere arbeidsplasser og et nullutslippssamfunn.</p>

Det første dokumentet, *Byrom – en idehåndbok*, er valgt ut til denne dokumentanalysen fordi det er et overordnet dokument, utgitt av kommunal- og moderniseringsdepartementet, som senere har byttet navn til kommunal- og distriktsdepartementet. Dokumentet skal inspirere og gi kommuner ideer til hvordan de kan utvikle gode byrom (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Dokumentet er en idehåndbok for alle kommuner i landet, og gjelder dermed også for Oslo kommune. Idehåndboka fremmer det å utvikle tette, gang- og sykkelvennlige steder med gode byrom som fremhever steders særpreg og de oppfordrer kommunene til å innføre tiltak som støtter utviklingen av nærhetsbyer.

Det andre dokumentet, kommuneplanens samfunnsdel *vår by, vår fremtid*, er valgt ut til denne dokumentanalysen fordi det er det gjeldende styringsdokumentet for Oslo kommune på nåværende tidspunkt. Det arbeides med å utarbeide en tilhørende arealdel, men denne er foreløpig under revidering av kommunen. Kommuneplanens arealdel fra 2015 er fortsatt gjeldende, men den nye samfunnsdelen går fremfor denne i behandlingen av saker og er av den grunn mer relevant for denne analysen. I dokumentet beskrives Oslo kommunes overordnede mål og strategier for hvordan kommunen skal nå sin visjon om å bli «grønnere, varmere, mer skapende og ha plass til alle» (Oslo kommune, 2019, s. 15).

Det tredje dokumentet er *Campus Oslo – strategi for utvikling av kunnskapshovedstaden*, også omtalt som campusstrategien. Det er valgt ut fordi det fremmer en utvikling av flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter, hvor man skal ha hverdagslige funksjoner innen kort avstand fra hverandre slik at de kan nås til fots eller med sykkel. Dette er et dokument som bygger på kommuneplanens samfunnsdel fra 2018 og «vil legges til grunn som et sentralt styringsdokument for Oslo kommunes samarbeid med byens kunnskapsinstitusjoner og – miljøer om utvikling av kunnskapshovedstaden fremover» (Oslo kommune, 2018, s. 10). Dette er en strategi som baserer seg på medvirkning fra mange bedrifter, universiteter og høyskoler, samt sykehus og andre aktører innenfor kunnskapsbasert virksomhet. Blant aktørene som har deltatt i medvirkningsprosessen finner man flere av byens kontorfellesskaper.

3.4.2 Kategorier og koder til dokumentanalysen

For å kunne gjøre en systematisk analyse av dokumentene er det valgt ut hoved- og underkategorier som undersøkes i innholdsanalysen og det er laget koder til hver underkategori. Hovedkategoriene er fleksible arbeidsplasser, 10-/15-minuttersby og arealplanlegging. Kategoriene som brukes baserer seg på problemstillingen og litteraturgjennomgangen i kapittel 2, og reflekterer hva som prioriteres i oppgaven. Under gjennomlesing av plandokumentene er det fokus på å finne setninger og utsagn der meningsinnholdet samsvarer med de utvalgte kategoriene. I tabell 3 presenteres de tre hovedkategoriene med tilhørende underkategorier og koder som tilhører hver enkelt underkategori.

Tabell 3: Kategorier og koder til dokumentanalysen. Egen tabell.

Hovedkategorier	Underkategorier	Kode
Fleksible arbeidsplasser	Kontorfellesskap	FL_K
	Hjemmekontor	FL_H
	Biblioteker	FL_B
	Inkubatorer	FL_I
	Oppstartsbedrifter	FL_O

	Sambruk og felles arbeidslokaler	FL_S
	Flerlokalitet	FL_F
	Næringsutvikling	FL_N
10-/15-minuttersby	Hybride løsninger og flerfunksjonalitet	FE_F
	Korte avstander og fysisk nærhet til funksjoner	FE_A
	Gang- og sykkeltilgjengelighet	FE_GS
	Kollektivtransport	FE_K
	Informasjons- og kommunikasjons teknologi (IKT)	FE_IKT
	Mangfold av mennesker og stedsidentitet	FE_MS
Arealplanlegging	Knutepunktutvikling	AR_KN
	Fortetting	AR_F
	Gangbarhet (walkability)	AR_G
	Klynger	AR_KL
	Møteplasser	AR_M

I den første hovedkategorien, fleksible arbeidsplasser, er det åtte utvalgte underkategorier. De ulike formene for fleksible arbeidsplasser er delt inn i egne kategorier for at det skal synes tydeligere hvilke former for fleksibelt arbeidsliv Oslo kommune legger vekt på i sin planlegging. Disse formene er kontorfellesskap (FL_K), hjemmekontor (FL_H), biblioteker (FL_B) og inkubatorer (FL_I). Oppstartsbedrifter (FL_O) er tatt med som kategori fordi kommunen legger vekt på at det i nye gründermiljøer ofte etableres nye bedrifter og dette kan være i samsvar med andre former for fleksibelt arbeidsliv. I tillegg er trekkene sambruk og felles arbeidslokaler (FL_S), flerlokalitet (FL_F) og næringsutvikling (FL_N) brukt som kategorier for å avdekke om kommunen fremmer fleksibilitet i arbeidslivet i sine planer uten å spesifikt nevne formene for fleksibelt arbeid.

I den andre kategorien, 10-/15-minuttersby, er underkategoriene valgt ut for å finne ut om dokumentene som analyseres tar opp noen av de samme trekkene som defineres i 15-minuttersby-konseptet. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) bruker ikke begrepet 15-minuttersby, men 10-minuttersby og av den grunn tar hovedkategorien opp begge tidsavgrensningene av nærhetsbyen. Basert på litteraturgjennomgangen er trekkene som er tatt med: hybride løsninger og flerfunksjonalitet (FE_F), korte avstander og fysisk nærhet til funksjoner (FE_A), gang- og sykkeltilgjengelighet (FE_GS), kollektivtransport (FE_K), informasjons- og kommunikasjons teknologi (FE_IKT) og mangfold av mennesker og stedsidentitet (FE_MS). Dette er alle sentrale trekk innenfor 15-minuttersby-konseptet og er derfor relevante å undersøke i dokumentene.

Den tredje kategorien er arealplanlegging og er valgt for å finne ut hvilke fysiske utviklingstrekk som er foreslått i byens arealplanlegging. Underkategoriene er knutepunktutvikling (AR_KN), fortetting (AR_F), gangbarhet (AR_G), klynger (AR_KL) og møteplasser (AR_M). Alle disse kategoriene er byutviklingstrekk som også kan knyttes til 15-minuttersby-konseptet og det er derfor interessant å se hvordan kommunen forholder seg til dem i sin planlegging.

3.5 Stedsanalyse i QGIS

I oppgaven gjøres en stedsanalyse ved bruk av QGIS som metode for å få en innsikt i hvordan den fysiske utformingen av Oslo kommune er i dag. Stedsanalysen er et verktøy for å kunne svare på forskningsspørsmål 3, som handler om hvilke fysiske trekk man kan se i det eksisterende bybildet i Oslo og hvordan det samsvarer med et 10- og 15-minuttersby konsept, samt hvordan det påvirker arbeidspraksisen i byen. En stedsanalyse er en kartlegging av et caseområde. Gjennom en analyse av et caseområde settes «et sterkt fokus på konteksten der et fenomen finner sted eller hendelser utspiller seg» (Postholm & Jacobsen, 2018, s. 74). I dette tilfellet er hendelsene som undersøkes bruken av fleksible arbeidsplasser og konteksten er områdene de er en del av. Ved å gjøre en stedsanalyse får man et mer helhetlig bilde av de valgte stedene og kan si mer spesifikt om teoriene rundt temaet gjelder for disse casene (Grønmo, 2016).

I stedsanalysen undersøkes de to utvalgte caseområdene Sentrum og Nydalen, i en såkalt komparativ casestudie. En komparativ casestudie er en studie av flere caseområder og en

sammenligning av disse (Postholm & Jacobsen, 2018). Ved å sammenligne to steder gir det en mulighet til å si noe mer generelt om fenomenene som skjer på stedene og man kan se både likhetene og forskjellene mellom dem (Bell et al., 2019). Når man gjør en komparativ casestudie bruker man det samme undersøkelsesopplegget på alle casene som studeres (Bell et al., 2019). Dette gjøres for å gi et likt sammenligningsgrunnlag. Ved å bruke flere caser får man mer kunnskap om flere kontekster. Man får et større grunnlag til å kunne besvare problemstillingen enn om man bare hadde sett på en case. En svakhet i metoden er at analysen kun gir et innsyn i de to områdene ut fra hvordan de er i dag. Selve analysen sier ingenting om hvordan områdene har vært tidligere eller hva som er planlagt for områdene i fremtiden. For å bøte på dette blir begge områdene nøye beskrevet for å gi leseren et innblikk i hvilke steder dette er.

Dataene som benyttes i stedsanalysen er hentet inn på ulike måter. Data knyttet til fleksible arbeidsplasser og biblioteker er hentet fra en database utviklet av Di Marino og Chavoshi (2020). De har laget databasen basert på en rekke andre databaser ved å samle inn informasjon om fleksible arbeidsplasser i Norge og samle den på et sted. Databasene de har brukt er Oslo Business Region, Coworking Norge, Coworker.com og informasjon om Deichman sine offentlige biblioteker. En annen kilde til data var en befaring av de to valgte områdene, Sentrum og Nydalen. Befaringen varte i rundt 50 minutter på hvert sted. Befaringen var et viktig bidrag i prosessen med å få en bedre forståelse av de to stedene og ga muligheten til å ta bilder av stedene. I tillegg er Google Maps brukt for å kartlegge funksjoner som universiteter, varehandel og mat og drikke. Etter at dataene var samlet inn ble de brukt i dataprogrammet QGIS for å kartlegge hvordan de ulike funksjonene fleksible arbeidsplasser, biblioteker, universiteter, kollektivtransport, varehandel, boliger, byrom og mat og drikke er lokalisert i forhold til hverandre. Dette er gjort på de to områdene Sentrum og Nydalen. I tillegg er funksjonene fleksible arbeidsplasser, biblioteker og kollektivtransport kartlagt for hele Oslo.

3.6 Reliabilitet og validitet i forskningen

For å avgjøre hvilken kvalitet dataene som hentes ut i en studie har, ser man på metodenes reliabilitet og validitet. Reliabilitet vil si hvor pålitelig dataene som er samlet inn er (Grønmo, 2016). Man kan undersøke hvor pålitelige dataene er ved å gjennomføre det samme opplegget på flere ulike enheter eller tidspunkt. Dersom dataene som samles inn samsvarer mellom hver

gang man gjennomfører metoden på lik måte, peker dette mot at dataene er pålitelige (Grønmo, 2016). Ettersom samfunnet endrer seg i den hastigheten det gjør, kan det være vanskelig å gjennomføre samme undersøkelsesopplegg på en helt lik situasjon. Innenfor reliabilitet finner man ulike kategorier, en av disse er stabilitet. Stabilitet innebærer at undersøkelsesopplegget kan gjennomføres på lik måte på ulike tidspunkter uten at forholdene har endret seg nevneverdig (Grønmo, 2016). Dersom man stiller de samme spørsmålene på to ulike tidspunkter og får ulike svar viser dette at det har skjedd en endring i samfunnet og ikke i undersøkelsesopplegget.

I denne oppgaven brukes tre metoder for innsamling av data – litteraturstudie, dokumentanalyse og stedsanalyse. Når man bruker kvalitative metoder i et forskningsprosjekt kommer forskerens egen forståelse for temaet og forkunnskaper til syne gjennom hvilke valg som tas i prosjektet (Postholm & Jacobsen, 2018). Dette gjør at det kan være vanskelig å teste reliabiliteten til en kvalitativ studie ved å gjenta forskningsmetodene og se etter de samme resultatene. Derimot må forskningen fortsatt gjøres på en pålitelig måte gjennom innsamling av data og åpenhet rundt denne prosessen. Litteraturstudien i denne oppgaven gjøres ved å ta et utvalg av tekster og lese disse for å finne ut hva som har vært forsket på tidligere innenfor oppgavens tema. Litteratursøket omfattet flere søkeord som kan ses i tabell 1. Ved å gjøre et systematisk søk finner man relevante tekster som er med på å gi pålitelighet til informasjonen som hentes ut. I dokumentanalysen brukes de samme kategoriene og kodene for alle dokumentene som analyseres. Dette medfører en stabilitet i undersøkelsesopplegget og gir en systematisk gjennomgang av dokumentene hvor man finner ut om dokumentene tar opp temaer som omhandler de utvalgte kategoriene. Her kan forskerens egen oppfatning spille en rolle i hvordan dokumentene tolkes og hvilken informasjon som hentes ut. For å unngå forskerens subjektive oppfatninger skal kategoriene brukes som en rettesnor og gi pålitelige data fra analysen. I stedsanalysen er det brukt ulike former for datainnsamling for å kartlegge caseområdene. Det er både brukt en database laget av Di Marino & Chavoshi (2020), Google Maps og befarings på de to stedene for å sørge for at kartleggingen skal reflektere det eksisterende bybildet. En slik supplerings av datakilder er med på å styrke graden av pålitelighet fordi man kan kryssreferere dem med hverandre.

Validitet handler om gyldighetsgraden av dataene som samles inn i forhold til problemstillingen (Grønmo, 2016). Det vil si hvor relevante dataene som samles inn faktisk er for å svare på oppgavens problemstilling. Å bruke flere metoder styrker validiteten til

resultatene av forskningsprosjektet og av den grunn er det både brukt dokumentanalyse og stedsanalyse, samt en litteraturstudie av andre forskeres funn innenfor temaet. På denne måten får man et større kunnskapsgrunnlag til å si noe om de faktiske forholdene innenfor det temaet som studeres. I denne oppgaven viser forskningsdesignet (se punkt 1.4) hvordan metodene henger sammen med problemstillingen og forskningsspørsmålene og hvordan metodene blir brukt for å svare på disse.

Reliabilitet og validitet henger sammen ettersom man ikke kan ha gode, relevante data for problemstillingen dersom disse dataene ikke er pålitelige og troverdige (Grønmo, 2016). Dermed er det sammenheng mellom høy validitet og høy reliabilitet. Derimot er det mulig å ha høy reliabilitet på de innsamlede dataene og lav validitet gjennom innsamling av troverdige data, som ikke er relevante for oppgavens problemstilling.

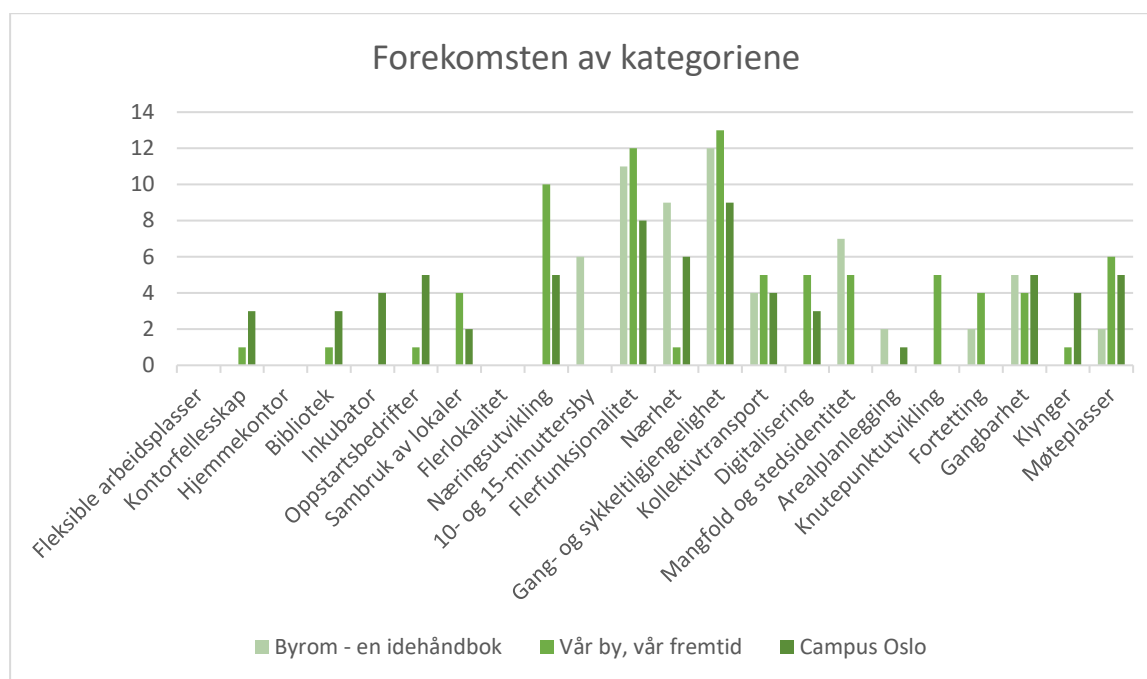
3.7 Svakheter i metodene

Svakheter i metoden er skrevet under hver av de tre metodene, men legges til som et eget punkt her for å understreke viktigheten av å være kritisk til metodene som brukes i et forskningsprosjekt.

4 Dokumentanalyse

I denne delen av oppgaven vil resultatene fra dokumentanalysen bli presentert. Først presenteres antall funn av hver kategori og deretter presenteres de viktigste punktene fra dokumentanalysen. Målet med dokumentanalysen er å samle data som kan svare på forskningsspørsmål 2 som handler om hvilke prinsipper knyttet til fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen som kommer til syne i Oslo kommunes arealplanleggingsdokumenter.

4.1 Forekomst av kategoriene



Figur 6: Antall funn i hver kategori i de tre dokumentene. Eget diagram.

Under gjennomlesing av dokumentene har tekstutdrag blitt funnet og kategorisert. Antall funn fra hver kategori er illustrert i figur 6. Diagrammet viser at de tre dokumentene omhandler de ulike kategoriene i ulik grad. *Byrom – en idehåndbok* tar ikke opp noen av temaene innenfor kategorien fleksible arbeidsplasser, men det skrives til gjengjeld mye om utformingen av nærhetsbyen og gode byrom med mange av kvalitetene man finner innenfor 10- og 15-minuttersbyen. *Vår by, vår fremtid* presenterer et overordnet blick på hvordan kommunen planlegger å nå sine mål innen 2040. Av den grunn kommer ikke detaljerte tiltak for hva kommunen planlegger å gjøre frem i dette dokumentet og det gjenspeiler seg i forekomsten av kategoriene. Det er få funn knyttet til fleksible arbeidsplasser og forholdsvis mange funn knyttet til utviklingen av en 10-minuttersby og arealplanlegging. *Campus Oslo* er det dokumentet som i størst grad tar opp fleksibilitet i arbeidslivet og samtidig fremmer

dokumentet etableringen av 10- og 15-minuttersbykonseptet. Dokumentet presenterer en strategi som baserer seg på utviklingen av næringsklynger med gode og tilgjengelige funksjoner rundt. Ingen av dokumentene nevner hjemmekontor og flerlokalt. Med grunnlag i antall funn i hver kategori kan det tyde på at Oslo kommune har et større fokus på etableringen av en nærhetsby fremfor utviklingen av fleksibelt arbeidsliv. Som dokumentanalysen vil vise har kommunen et ønske om å utvikle hele næringslivet i kommunen og snakker derfor veldig generelt om næringslivet uten å gå i detalj på enkelte næringsvirksomheter. Dette har påvirket antall funn innenfor kategorien fleksible arbeidsplasser.

4.2 Resultater fra dokumentanalysen

I tabellene 4, 5 og 6 presenteres de viktigste tekstutdragene fra de tre dokumentene basert på dokumentanalysen som er gjort. I tillegg er det en kolonne hvor utdragenes relevans for oppgaven fremgår. I noen utdrag er det fetet ut deler av teksten som anses som ekstra viktig for oppgaven eller for koden. Et tekstutdrag kan passe inn under flere kategorier og i det tilfelle er alle listet opp i samme kolonne. En full tabell med alle utdragene er vedlagt for hvert dokument i vedlegg 1 (*Byrom – en idehåndbok*), vedlegg 2 (*Vår by, vår fremtid*) og vedlegg 3 (*Campus Oslo*).

Tabell 4: Hovedpunkter fra dokumentanalysen av *Byrom – en idehåndbok*. Egen tabell.

Kategori	Kode	Utdrag fra dokument	Relevans for oppgaven
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F AR_F	«Kompakt byutvikling, der ambisjonen er å skape gode nærhetsbyer, kan gi positive konsekvenser for bylivet, men samtidig kan det stille bomiljøet under press ved at kvaliteter i byrommene forringes eller bygges ned. Derfor må private uterom, fellesområder som plasser og parker og byrom i særlig grad ivaretas , samt forbindelser ut til andre deler av byen og grønnstrukturen» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 29).	Når man utvikler tette steder er det viktig å huske på at det må være en balanse mellom de ulike funksjonene. Dersom det blir overvekt av en eller et par funksjoner fører det til mangel på noe annet. Dette kan være mangel på møteplasser eller tilgjengelige arbeidsplasser. En slik mangel vil føre til at man må få dekket behovet et annet sted og det kan gi økt reise mellom steder.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Ti-minuttersbyen forutsetter at bebyggelsesstrukturen er forholdsvis tett ,	Selv om det ikke eksisterer et godt grunnlag for å danne ti-

Arealplanlegging	AR_F	med en god blanding av funksjoner og formål . En slik struktur eksisterer ikke alle steder, men planprinsippet er likevel nyttig å forfølge» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 31).	minuttersbyer over hele Norge kan man fortsatt etterstrebe og innføre flere av prinsippene som bygger opp konseptet. Prinsippene er med på å fremme folkehelse, redusere klimautslipp og bevare naturmangfold og uberørte landarealer.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_A FE_F FE_GS AR_G	«I nærhetsbyen kan alle hverdagslivets målpunkter nås innen gangavstand på ti minutter . Ti-minuttersbyen er et planprinsipp som legger vekt på en god miks av bolig, skole/barnehage, næring, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, byrom, grøntområder, og som er forbundet med attraktive forbindelser» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 31).	Idehåndboken for byrom oppfordrer til å planlegge nærhetsbyer eller 10-minuttersbyer. Dette er det samme som 15-minuttersbyer bare innenfor et litt kortere tidsperspektiv.
10-/15-minuttersby	FE_F FE_MS	«Et lokalområde bør ha tilgang til ulike typer byrom med forskjellige funksjoner og kvaliteter, som kan benyttes av ulike typer mennesker, gjerne samtidig . Innenfor et område med flere typer byrom må det legges til rette med forskjellige tilbud av ulikt innhold og ulik karakter» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 32).	Et mangfold av ulike byrom gir flere muligheter til at ulike mennesker bruker dem. Gjennom bruk av byrom kan man skape en tilhørighet mellom mennesker som bor i samme område. Ulike typer byrom er viktig for å vise mangfoldet som finnes i et nabolag.
10-/15-minuttersby	FE_A FE_F FE_GS	«Følg så langt som råd prinsippet om at det meste av hverdagslivets målpunkter skal ligge i gangavstand og være lett tilgjengelig for folk flest » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 55).	Dette er et av de overordnede grepene i byromstrategien. Grepet viser at det så langt det er mulig skal legges opp til nærhet til viktige funksjoner. Det er opp til kommunene å avgjøre hvilke funksjoner som plasseres innenfor gangavstand, men kommunen har laget en konseptskisse for å vise hva de vektlegger (se figur 7).
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_K	«For at folk skal kunne bruke byrommene daglig, bør de ligge i gangavstand og være lett tilgjengelige med trygge forbindelser	Byrommene skal være tilgjengelige steder som man enkelt kan nå til fots. Dette innebærer at de skal være

		og uten barrierer » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 6).	nære andre funksjoner man bruker i hverdagen.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_MS	«Et godt og velfungerende byromsnettverk med attraktive byrom og tilrettelagte forbindelser fremmer stedsidentiteten . Stedets egenart blir synlig for flere, og binder ulike punkter i byen bedre sammen. Det fremmer også mobiliteten for gående og syklende » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 7).	Ved å styrke steders identitet skaper man mange ulike steder innad i en by. Dette bidrar til et mangfold av steder og øker attraktiviteten. Det gjør også at det skjer noe mens man er ute og går i byen. Flerfunksjonalitet gjør at man opplever mer på veien mellom A og B og det gjør at det føles ut som det går raskere.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS AR_G	« Forskning viser at når reiseavstanden er mindre enn én km, velger folk oftest å bevege seg til fots. Én km er ca. ti minutters gange. Er reisen lengre, velger folk sykkel eller enda oftere bilen. For barn og gamle er avstanden de kan tilbakelegge på ti minutter, kortere» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 30).	Avstanden mellom funksjoner har mye å si for hvordan man bruker dem. Det er viktig å huske på når man etablerer en 10- eller 15-minuttersby. De viktigste og mest brukte funksjonene burde ligge nærmere enn funksjoner som sjeldent eller i mindre grad benyttes. Det er også viktig å huske på at ikke alle beveger seg like fort og en tidsmessig beregning av avstand vil se ulik ut for ulike mennesker.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_K	« Sykkelparkering og holdeplasser bør integreres i byromsnettverket» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 57).	Gjennom å plassere sykkelparkeringer rundt sentrale holdeplasser som ligger i nærheten av byrommene, er håpet at flere skal benytte seg av både sykling og kollektivtransport.
10-/15-minuttersby	FE_K	« Kollektivtransportens holdeplasser bør plasseres logisk i forhold til viktige målpunkt» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 38).	Hvor man plasserer holdeplassene for kollektivtransport har noe å si for hvor mange som bruker dem. Dersom de er nærmere funksjoner som brukes ofte, for eksempel bolig, arbeidsplasser og varehandel, vil de bli brukt i større grad.
10-/15-minuttersby	FE_MS	« Utnytt egenarten og kvalitetene ved et sted i utformingen av alle prosjekter.	Dette er et av de overordnede grepene i byromstrategien. At dette

		Stedsanalyser er viktige bidrag for å identifisere disse elementene» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 54).	er det første overordnede grepet viser at det er behov for mangfold i byområder. Dette er med på å skape ulike steder med ulik karakter.
--	--	--	--

Tabell 5: Hovedpunktene fra dokumentanalysen av Vår by, vår framtid – kommuneplanens samfunnsdel 2018. Egen tabell.

Kategori	Kode	Utdrag fra dokument	Relevans for oppgaven
Fleksible arbeidsplasser	FL_K FL_O	«På Tøyen støtter Oslo kommune en ”Startup Village” der du kan få råd om hva som skal til for å starte egen bedrift . Du får oversikt over hva som skjer på oppstartscenen i Oslo og internasjonalt, og et lavterskeltilbud om du vil prøve ut egen idé. Du kan også leie kontor plass i landsbyen i inntil tre år. Da håper vi bedriften din kan stå på egne bein i et lokale i nærmiljøet. Dette er byutvikling som skaper verdier» (Oslo kommune, 2019, s. 32).	Ved å støtte oppstartsbedrifter og legge til rette for at nye bedrifter kan få hjelp i oppstartsfasen styrkes næringslivet i byen. Et slikt tilbud er også med å fremme fleksible arbeidsplasser gjennom å kunne tilby veiledning og kontor plasser til de nyoppstartede bedriftene.
Fleksible arbeidsplasser	FL_S	«Knapphet på areal krever at det utvikles modeller for deling og sambruk » (Oslo kommune, 2019, s. 44).	Den tettbygde byen har begrensede arealer og det må derfor nye løsninger til slik at alle kan få dekket sine behov. Gjennom sambruk og deling av lokaler kan det oppstå nye sammensetninger. For eksempel kan kontor fellesskap føre til at det oppstår nye, innovative ideer.
Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FL_S AR_F	«Å ivareta arealbehovet til alle funksjonene byen trenger, er utfordrende når byen vokser, og det må forhindres at veksten fører til byspredning og økt transportbehov . Sambruk handler om å utnytte knappe byarealer effektivt og få plass til både nødvendige funksjoner og merverdi i området» (Oslo kommune, 2019, s. 46).	Kommunen ser et behov for fortetting og korte avstander mellom funksjoner, i motsetning til byspredning som medfører et større behov for transport. En form for sambruk innenfor arbeidsliv er kontor fellesskap.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«En sentral utfordring er å sikre plass for kunnskapsintensiv næring og service nær	Kommunens plan om utvikling av innovasjonsdistrikter er i tråd med

10-/15-minuttersby	FE_F	byens etablerte kunnskapsmiljøer, og utvikle mer flerfunksjonelle byområder som stimulerer til samarbeid og fremmer trivsel og kultur for innovasjon. Der skal det utvikles fruktbart samarbeid mellom forskning, undervisning og kunnskapsbaserte bedrifter i et miljø som også omfatter boliger og andre urbane funksjoner » (Oslo kommune, 2019, s. 30).	hovedtrekkene i 10- og 15-minuttersbyen med flerfunksjonelle områder hvor man både kan bo, jobbe, gå på skole og ha tilgang på andre funksjoner.
Fleksible arbeidsplasser 10-/15-minuttersby	FL_N FE_GS	«Lokalt næringsliv skal plasseres slik at det enkelt kan nås til fots og på sykkel » (Oslo kommune, 2019, s. 47).	Næringsliv er en av funksjonene som skal være i nærheten av bostedet slik at det er lett tilgjengelig med grønn mobilitet.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Kommunen skal legge til rette for et grønt og allsidig næringsliv, blant annet gjennom føringer for lokalisering av arbeidsplasser og tilrettelegging av areal for alle typer næringsliv som imøtekommer næringslivets behov og gir rom for innovasjon, konkurransekraft og arbeid for alle» (Oslo kommune, 2019, s. 64).	Et sentralt mål i samfunnsdelen er å legge til rette for, og fremme næringslivet i byen. Dette skal skje på en miljøbevisst måte. Det innebærer at kommunen gjennom sine planer legger til rette for hvor de ønsker næringsutvikling.
10-/15-minuttersby	FE_F FE_MS	« I den kompakte byen er det viktig å få til flerfunksjonalitet, det vil si blanding av ulike funksjoner som næring, boliger og kultur/idrett. Varehandel og andre relaterte servicetilbud er viktige drivere for å skape levende og attraktive by- og bydelssentra. Håndverksvirksomheter og ulike typer produksjonsnæringsliv kan inngå i bystrukturen, og bidra til variasjon og stedsidentitet i tråd med ulike områders historie » (Oslo kommune, 2019, s. 43).	Flerfunksjonalitet er viktig for 10- og 15-minuttersbyen. Og det å ta hensyn til stedets identitet slik at ikke alle områder blir like er også et viktig punkt i konseptet.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Byutvikling skal legge til rette for en reduksjon av innbyggernes samlede utslipp , blant annet ved at nabolag har varierte tilbud som reduserer transportbehov , og legge til rette for en	Dette er selve kjernen i 15-minutterby konseptet. Ved å lage tettbygde flerfunksjonelle nabolag har innbyggerne viktige funksjoner de bruker i dagliglivet i nabolaget og trenger ikke reise langt for å dekke

		miljøvennlig livsstil» (Oslo kommune, 2019, s. 44).	disse behovene og dermed blir det mindre utslipp i byen.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«For å få flere til å sykle skal vi satse på sykkelveiutbygging, helårsdrift og vedlikehold av sykkelveier, og bysykkelordninger . Ifølge Plan for sykkelveinett skal Oslo ha 280 km sykkelvei innen 2025, og ende opp med totalt 530 kilometer kommunal og statlig sykkelvei» (Oslo kommune, 2019, s. 18).	Kommunen forsøker gjennom utbyggingen av sykkelveier å tilrettelegge for grønnere mobilitet.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_IKT	«Parkeringsplasser for sykkel og elbil, bildeling, samt beboerparkering skal prioriteres. I tillegg vil fleksible og digitale løsninger i arbeidslivet kunne begrense transportbehovet i årene som kommer » (Oslo kommune, 2018, s. 18).	Kommunen ser at det kan komme en endring i arbeidslivet som vil endre måten man jobber på, men i dette utdraget legges det hovedvekt på fordelene dette vil ha for å begrense behovet for transport.
10-/15-minuttersby	FE_GS	« Gange, sykling og bykvalitet skal prioriteres foran personbiltransport » (Oslo kommune, 2019, s. 44).	For å få mindre forurensning, støy og utslipp i byen skal grønn mobilitet prioriteres over persontransport.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS FE_F FE_A AR_G	«Boligområder skal utvikles med gang- og sykkelavstand til kollektivtilbud og daglige funksjoner , som skole, barnehage, handel og tjenester, rekreasjonsområder og arenaer for kultur og idrett. Dette bidrar til et enklere hverdagsliv og redusert transportbehov , og gir møteplasser for de som bor i området» (Oslo kommune, 2019, s. 47).	En nærhet til kollektivtransport og daglige funksjoner fra eget bosted er i tråd med 10- og 15-minuttersbyen. Det gjør at det er et mindre behov for å reise langt fordi de funksjonene som brukes mest i hverdagen er i nærheten av bostedet. Derimot er ikke arbeidsplassen en av funksjonene kommunen legger opp til at skal være i nærheten av boligen.
10-/15-minuttersby	FE_K	« Nye store investeringsprosjekter som Fornebubanen, ny sentrumstunell for T-banen, utvidelse av trikkenettet og andre prosjekter vil gjøre det enda mer attraktivt å bruke buss, trikk og T-bane » (Oslo kommune, 2019, s. 18).	Det har blitt innført tiltak for å begrense bilbruken og flere er planlagt. Denne etableringen gjøres for å få et mer attraktivt og bedre fungerende kollektivtransportnettverk som flere kan og ønsker å bruke.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser	FE_K FL_N	«En forsterket satsing på nettverksbasert kollektivtransport , og vekt på at boligbygging og næringsutvikling lokaliseres slik at det minimaliserer	Kollektivtransporten blir et nettverk som danner grunnlaget for hvor det skal bygges ut. Der det velges å bygges skal byggingen skje på en slik måte at man sikrer flerfunksjonalitet

		behovet for bruk av bil» (Oslo kommune, 2019, s. 52).	og minker behovet for å reise langt fra bostedet.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser	FE_IKT FL_N	« Ny teknologi og digitalisering endrer arbeidslivet , tjenesteproduksjonen, kommunikasjon og hvordan vi samarbeider» (Oslo kommune, 2019, s. 5).	En endring innenfor disse punktene er med på å føre til nye måter å arbeide på. Dette bør planleggingen reflektere i fremtiden.
10-/15-minuttersby	FE_MS	«Både eksisterende og nye nabolag skal ha lokalt særpreget og arkitektonisk kvalitet . Gjennom steds- og mulighetsstudier og medvirkning fra innbyggerne i planarbeid, skal vi identifisere nabolagsverdiene og vurdere behov for nye kvaliteter » (Oslo kommune, 2019, s. 47).	Det å ivareta og bygge på et områdes identitet og verdier slik at ikke alle steder blir like er viktig for å skape et mangfold av steder i byen som har særpreget. Slik blir byen interessant og særskilt.
Arealplanlegging	AR_KN	«Siden Kommuneplan 2000 har det vært tverrpolitisk enighet i Oslo om en knutepunkt- og banebasert byutviklingsstrategi . Dette har bidratt til høy vekst i antall kollektivreisende og stans i veksten i antall reiser med personbil » (Oslo kommune, 2019, s. 44).	Utsagnet viser at det lenge har vært en plan om byutvikling rundt knutepunkt og tog- og T-banestasjoner. Denne strategien fremmer bruk av kollektivtransport og har virket inn på innbyggernes mobilitet.
Arealplanlegging Fleksible arbeidsplasser	AR_KN FL_N	« Hovedtyngden av arbeidsplassene i Oslo skal lokaliseres i kollektivknutepunkt , i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus» (Oslo kommune, 2019, s. 54).	Gjennom en slik lokalisering av arbeidsplasser blir det enklere å nå dem ved bruk av kollektivtransport. I tillegg fører det til en viss samlokalisering dersom boliger også skal legges til kollektivknutepunkter. I den grad dette skjer på de samme kollektivknutepunktene.
Arealplanlegging	AR_M	« Det skal være grønne møteplasser og lunger i hele byen . Møteplassene er steder for forskjellige typer opplevelser og aktiviteter, som har et felles fokus på grønne verdier og bærekraft. De grønne møteplassene er tilgjengelige og trygge for alle . Møteplassene er gratis steder innbyggerne kan komme til for rekreasjon, med god luft og lite støy. De bidrar til godt byliv og er attraktive for innbyggere,	Gode møteplasser i byen skal være tilgjengelige for alle, dette er et viktig trekk innenfor 10- og 15-minuttersbyen. Møteplassene gir innbyggerne et sted hvor de kan møte hverandre i en uformell setting.

		besøkende og næringslivet. De grønne møteplassene lages på innbyggernes premisser og tilpasses nabolagsverdiene på stedet. Eksempler på slike møtesteder er paviljonger, telt, drivhus, ombrukshall, tuftepark, spill og servering i samarbeid med næringslivet» (Oslo kommune, 2019, s. 21).	
Arealplanlegging	AR_M	«I utviklingsområder skal nye byområder få gode parker og et godt nettverk av torg og møteplasser » (Oslo kommune, 2019, s. 47).	Grøntarealer og møteplasser er viktige i 10- og 15-minuttersbyen fordi de er med på å skape en tilhørighet mellom innbyggerne. Innbyggerne kan benytte seg av slike områder og bli kjent med andre. Samtidig skal det være kort vei til grøntarealer for å fremme folkehelse.

Tabell 6: Hovedpunktene fra dokumentanalysen av Campus Oslo – Strategi for utvikling av kunnskapshovedstaden. Egen tabell,

Kategori	Kode	Utdrag fra dokument	Relevans for oppgaven
Fleksible arbeidsplasser	FL_K FL_I FL_O	«I Oslo er det de senere årene utviklet miljøer og møteplasser for å koble gründere og venturekapital , samt en rekke etableringsmiljøer og inkubatorer for gründere . Eksempler er StartUp Lab, MESH, Oslo House of Innovation, og 657» (Oslo kommune, 2018, s. 20).	Dette er miljøer hvor nye bedrifter blir til og ideer skapes. Slike miljøer oppfordrer til et fleksibelt arbeidsliv og flere tilbyr både rådgivning for hvordan starte nye bedrifter og arbeidsplasser å jobbe fra.
Fleksible arbeidsplasser	FL_K FL_I FL_O	«Det voksende økosystemet for entreprenørskap i Oslo har trolig bidratt til at antallet oppstartsbedrifter med vekstpotensial også har økt. Økosystemet inkluderer blant annet inkubatorer, næringsklynger, akseleratorprogrammer og felles arbeidslokaler » (Oslo kommune, 2018, s. 20).	Det har vært en voksende interesse innenfor entreprenørskap i byen og det har medført utviklingen av flere former for fleksibelt arbeidsliv. Dette viser at det er en økt interesse for konseptet.
Fleksible arbeidsplasser	FL_B	«Oslo kommune vil utnytte bibliotekenes funksjon som møteplass og arena for	Bibliotekene er en flerfunksjonell arena og møteplass i byen hvor mange ulike

Arealplanlegging	AR_M	formidling av forskning og kunnskap» (Oslo kommune, 2018, s. 41).	aktiviteter kan foregå samtidig. For eksempel er flere biblioteker egnet for å sitte og arbeide fra og det arrangeres kurs, tilstelninger og aktiviteter.
Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FL_S FL_O AR_KL	«Der flere bedrifter lokaliserer seg nær hverandre, kan de dra nytte av tettere samarbeid , i tillegg til å dele kompetanse og fasiliteter . Dette gir bedre rammer for å koble, dele og lære på tvers av virksomheter, og kan omfatte flere bedrifter i samme bransje eller fra ulike bransjer som kompletterer hverandre. Oppstartsbedrifter etableres ofte i slike miljøer» (Oslo kommune, 2018, s. 37).	Samlokalisering av bedrifter er noe kommunen ser på som en mulighet for å skape tettere samarbeid blant bedrifter og dele informasjon enklere med hverandre. Gjennom å skape et miljø for samlokalisering av bedrifter i samme område kan man få agglomerasjonsfordeler. Dette kan også oppnås av at bedrifter samlokaliserer seg i samme kontorfellesskap. På den måten kommer de ansatte nærmere hverandre og det blir enda enklere å dele informasjon og ideer.
Fleksible arbeidsplasser	FL_S	«Oslo kommunes mål om sambruk av lokaler og anlegg , er et virkemiddel for å utnytte kommunens egne arealer , noe som både er arealbesparende og bærekraftig. Sambruk bør også kunne gjelde for fasiliteter innenfor et campusområde, selv om det er både offentlige og private institusjonseiere i et slikt område» (Oslo kommune, 2018, s. 48).	Sambruk av lokaler og anlegg skal brukes som et virkemiddel i kommunen for å kunne utvikle en flerfunksjonell, tett by. Kommunen skal oppfordre til mer sambruk. Dette kan innebære utviklingen av flere kontorfellesskap.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Oslo kommune vil bruke kommunens næringspolitiske virkemidler for å understøtte innovasjon og næringsutvikling i innovasjonsdistriktene » (Oslo kommune, 2018, s. 60).	Kommunen har som mål å støtte opp om innovasjon og næringsutvikling innad i innovasjonsdistriktene. Det sies derimot lite om spesifikt fleksible arbeidsplasser. Støtten fra kommunen er både i form av å tilrettelegge for etablering av næring og i form av økonomisk støtte.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Tilskuddsordningene er viktige virkemidler for å fremme innovasjon og næringsutvikling , og vil ses i sammenheng med og forsterke de øvrige tiltakene i campusstrategien. I tillegg bidrar kommunen med midler til	Gjennom økonomisk støtte skal kommunen fremme utvikling innenfor næringssektoren. Dette er tilskuddsordninger som næringsklynger, inkubatorer, entreprenørskapsmiljøer og andre kan søke på.

		internasjonal profilering av Osloregionen og har etablert et eget næringsutviklingsselskap som del av sitt virkemiddelapparat» (Oslo kommune, 2018, s. 61).	
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Det skal legges stor vekt på det grønne skiftet, sosial bærekraft, morgendagens næringsliv og nye former for samarbeid . Utprøving av nye modeller for næringsutvikling , boligbygging og bruk av midlertidigheter i byutviklingen er eksempler på dette» (Oslo kommune, 2018, s. 79).	Det skal legges til rette for at næringslivet skal bli grønnere med nye måter å samarbeide på. Dette bør innebære å legge til rette for og inkorporere nye former for arbeid i et eksisterende næringsliv.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F AR_KL	«Et innovasjonsdistrikt må utvikles flerfunksjonelt og inneholde en kritisk masse av kunnskaps- og næringsaktører » (Oslo kommune, 2018, s. 4).	Innovasjonsdistriktene er klynger bestående av kunnskaps- og næringsaktører. Disse klyngene må utvikles flerfunksjonelle slik at de også møter andre behov enn kun arbeidsplasser og utdanningsformål.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Legge til rette for en arealbruk som gjør det mulig å lokalisere næringsliv og andre viktige funksjoner nær byens kunnskapsmiljøer » (Oslo kommune, 2018, s. 39).	Dette er et av tiltakene som skal gjennomføres for å etablere innovasjonsdistriktene. Tiltaket går ut på å gjøre det mulig å kunne etablere ny næring rundt eksisterende kunnskapsmiljøer og samtidig etablere andre funksjoner innenfor innovasjonsdistriktene slik at det blir flerfunksjonelle områder.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Ved å gjøre områdene mer flerfunksjonelle, med naturlige møteplasser og krysningspunkter mellom ulike aktører, legges det til rette for økt samspill og innovasjon » (Oslo kommune, 2018, s 48).	Kommunen innfører mange tiltak i et forsøk på å styrke kunnskapsinstitusjonene i byen. Kommunen har som strategi å etablere flerfunksjonelle områder med gode møteplasser for å skape samspill mellom aktører som vanligvis ikke ville møtt hverandre og på den måten legge til rette for innovasjon.
10-/15-minuttersby	FE_F FE_GS	«Områdene [innovasjonsdistriktene] skal utvikles som attraktive, flerfunksjonelle byområder med lokalt	Det som beskrives her har flere likhetstrekk med 10- og 15-minuttersbyen. Innovasjonsdistrikter kan

Arealplanlegging	AR_G	kultur- og tjenestetilbud, rekreasjonsmuligheter, boliger, gode gate- og byrom og prioritering av gående og syklende, slik at de framstår som attraktive lokaliseringssteder for nye virksomheter» (Oslo kommune, 2018, s. 54).	anses som en versjon av 10- og 15-minuttersbyen som lokaliserer seg rundt kunnskapsintensive arbeidsplasser og utdanningsinstitusjoner.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FE_A FL_O FL_I AR_KL	«Innovasjonsdistrikter er byområder der det legges til rette for at ledende ankerinstitusjoner som universitet, universitetssykehus eller store kunnskapsbedrifter skal ha oppstartsbedrifter, FoU-virksomhet og virksomheter som inkubatorer og akseleratorer i sin umiddelbare nærhet » (Oslo kommune, 2018, s. 31).	Innovasjonsdistriktene fungerer som kunnskapsintensive klynger hvor store institusjoner brukes som et eksisterende grunnlag og arealene i nærheten tilrettelegges for å få inn flere lignende bedrifter og institusjoner. Her trekkes inkubatorer og oppstartsbedrifter frem som ønskede virksomheter å ha i nærheten.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser	FE_A FL_N	« Fysisk nærhet mellom virksomheter gir bedre mulighet for kunnskapsdeling . Studier tyder på at fysisk nærhet også stimulerer innovasjon og bidrar til økonomisk vekst og ny næringsutvikling » (Oslo kommune, 2018, s. 37).	Nærhet til andre som jobber med det samme er positivt med tanke på deling av informasjon. Dette ser man både med bedrifter som lokaliserer seg i samme område og innenfor fleksible arbeidsplasser som for eksempel kontorfellesskap og inkubatorer.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS FE_K AR_G	« Kollektivtransport, gange og sykkel skal være foretrukne transportformer innenfor, til og fra distriktene» (Oslo kommune, 2018, 58).	Både gange, sykkel og kollektivtransport skal fremmes som mobilitetsalternativer for å reise til og fra, samt innad i innovasjonsdistriktene. Dette krever at det planlegges for hvordan områdene skal kobles sammen med andre steder og at det legges til rette for gangbarhet innad i området.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_K	«For alle innbyggerne i Oslo skal grønne reisealternativer som gange, sykkel og kollektivtransport være det naturlige førstevalget, og kollektivreisene utgjør allerede over halvparten av de motoriserte reisene i hovedstaden» (Oslo kommune, 2018, s. 22-24).	Kommunen har som mål å minke bruken av privatbiler og øke antall gående, syklende og kollektivtransport. Dette krever en økt satsing innenfor å fremme og tilrettelegge for disse mobilitetsformene.
10-/15-minuttersby	FE_K	«Det må tilrettelegges for å koble mennesker og aktører sammen – både	I innovasjonsdistriktene skal det være mulig å møtes fysisk innenfor en kort

<p>Fleksible arbeidsplasser</p> <p>Arealplanlegging</p>	<p>FE_GS</p> <p>FE_IKT</p> <p>FL_S</p> <p>AR_M</p>	<p>fysisk, sosialt og digitalt, blant annet gjennom å sikre felles møteplasser, utvikle sterk delekultur og god fysisk infrastruktur» (Oslo kommune, 2018, s. 51).</p>	<p>avstand fra boligen, samtidig som digitale løsninger kan være et hjelpemiddel for å få dette til. Det må legges til rette for slike møter gjennom gode flerfunksjonelle møteplasser.</p>
<p>10-/15-minuttersby</p>	<p>FE_IKT</p>	<p>«Målet med digitaliseringen er å tilby innbyggere og næringsliv enklere og bedre kommunale tjenester og samtidig gjøre kommunen til en mer effektiv tjenesteleverandør» (Oslo kommune, 2018, s. 45).</p>	<p>Ny teknologi skal være med å gjøre tjenester bedre og enklere og bruke og arbeidsoppgaver enklere å utføre.</p>
<p>Arealplanlegging</p>	<p>AR_KL</p>	<p>«Innovasjonsdistriktene bør brukes aktivt for etablering av klynger for tverrfaglig virksomhet som gjerne kan omfatte ulike aktører og bransjer med tilholdssted utenfor distriktet, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt» (Oslo kommune, 2018, s. 58).</p>	<p>Etableringen av næringsklynger skal gi agglomerasjonsfordeler til bedriftene. Gjennom en større fleksibilitet i arbeidslivet kan bedrifter som har kontorer andre steder bruke innovasjonsdistriktene for å komme nærmere andre kunnskapsbedrifter som kan hjelpe dem med utvikling.</p>

5. Funn i dokumentanalysen

For å bruke de tre dokumentene til å si noe om hvordan Oslo kommune forholder seg til utviklingen av fleksible arbeidsplasser sett i et 15-minuttersby-perspektiv må utdragene fra dokumentene ses i sammenheng med hverandre, hvor det også trekkes ut de viktigste punktene innenfor hver kategori. I dette delkapittelet skal funnene i den uthentede dataen oppsummeres og ses i sammenheng slik at den kan diskuteres i kapittel 7.

5.1 Næringsutvikling og fleksible arbeidsplasser

Kommunen skriver om innovasjon og næringsutvikling på et overordnet og generelt nivå. Kommunen ønsker en vekst innenfor all næring og prøver å legge til rette for dette i sine planer. I campusstrategien legges det vekt på hvordan kunnskapsbasert næring kan utvikle seg. Selv om dette er en type næring som egner seg godt for fleksibelt arbeidsliv er det vage utsagn som tyder på at kommunen fremmer dette. Kommunen skriver at det skal legges vekt på «morgendagens næringsliv og nye former for samarbeid» (Oslo kommune, 2018, s. 79). Derimot er det vanskelig å forstå hva kommunen legger i dette fordi det ikke utdypes mer. Når det gjelder næringslivet generelt skal det jobbes for å skape næringsklynger i innovasjonsdistrikter hvor bedrifter som driver med kunnskapsintensiv virksomhet kan samles og dele sin kunnskap slik at flere kan nyte godt av hverandres informasjon. I disse klyngene er det også ønskelig at nye innovative former for arbeidsplasser skal plasseres. For eksempel inkubatorer som skal hjelpe nye bedrifter å starte virksomheten sin.

De ulike dokumentene tar i ulik grad opp fleksible arbeidsplasser. Det første dokumentet, *Byrom – en idehåndbok*, nevner ikke begrepet i det hele tatt og tar heller ikke opp noen former for fleksibelt arbeid. Dette kan forklares med at det er en håndbok som handler om å utvikle gode byrom, og ikke næringsvirksomhet. De to andre dokumentene nevner flere former for fleksibilitet i arbeidslivet, men har hovedfokus på det generelle næringslivet i byen.

Vår by, vår fremtid trekker frem eksempler på oppstartsbedrifter som også tilbyr kontorplasser til de nyoppstartede bedriftene og biblioteker blir trukket frem som en offentlig funksjon som skal styrkes «på en måte som gir mulighet for sambruk og fleksibel bruk» (Oslo kommune, 2019, s. 36). I dokumentet *Campus Oslo* skrives det om nye møteplasser og miljøer som er etablert for å støtte et voksende gründermiljø i byen. Dette miljøet inkluderer flere inkubatorer og kontorfellesskaper. Det legges også her vekt på bibliotekenes betydning

som flerfunksjonelle arenaer. I dokumentet er det mange private kontorfellesskap og miljøer for oppstartsbedrifter som nevnes. Dette viser at det er et privat initiativ for å skape og utvikle et miljø for innovasjon og samlokalisering. Dette initiativet kommer også frem fra kommunens side, men i form av økonomisk støtte og tilrettelegging gjennom kommunens planer for at slike kontorer skal kunne etablere seg. Kommunen ønsker å støtte private utviklere, og har ikke mange egne former for fleksible arbeidsplasser. Hjemmekontor blir ikke nevnt i noen av de tre dokumentene.

5.2 Flerlokalitet og kommunale tiltak

Flerlokalitet blir ikke nevnt direkte i noen av dokumentene. Derimot beskrives kommunen som en by hvor mange pendler inn og ut for å jobbe, noe som inngår i en flerlokal livsstil. Det at kommunen indirekte snakker om flerlokalitet uten å kommentere det viser at dette er et nytt begrep som ikke helt har fått grep i kommunens sjargong. Få av kommunens nåværende strategier og tiltak tyder på at kommunen vektlegger det å legge til rette for mer flerlokalitet i form av at de som jobber i kommunen kan jobbe fleksibelt fra andre steder. Derimot blir det skrevet at det er et arbeidsliv i endring noe som kan føre til endringer på lang sikt, men hva disse endringene innebærer går ikke kommunen inn på i noen av dokumentene.

I dokumentene skriver kommunen om tiltak de vil innføre for å spare plass og tid. Et eksempel på dette er ønsket om mer sambruk av lokaler. Dette kommer frem i både *vår by*, *vår fremtid* og *Campus Oslo*. Kommunen begrunner dette ønsket med at det vil være arealbesparende, bærekraftig og forhindre økt transportbruk i byen. Kommunen skriver at sambruk også bør «gjelde for fasiliteter innenfor et campusområde» (Oslo kommune, 2018). Sambruk innenfor arbeidslivet bør innebære mer bruk av felles kontorer og vil føre til at bedrifter kommer tettere innpå hverandre og enklere kan dele kunnskap og ideer med hverandre. Dette kan være nyttig for flere bedrifter og gi økt innovasjon og næringsutvikling. Noe som er kommunens håp. De vil også at sambruk av lokaler kan være et tiltak for å utvikle en tettere og mer miljøvennlig by på lang sikt.

Et annet eksempel på tiltak kommunen jobber med er bruken av digitale hjelpemidler for å gjøre funksjoner og tjenester enklere å bruke og lettere tilgjengelig for innbyggerne (Oslo kommune, 2018). For eksempel kan man bruke mobilen til å låse opp enkelte av bibliotekene i byen utenfor den bemannede åpningstiden. Dokumentene sier lite om bruk av digitale

hjelpemidler innenfor arbeidslivet, men de anerkjenner at det er en pågående omstilling innenfor bruken av digitale hjelpemidler som også vil omfatte arbeidslivet i fremtiden (Oslo kommune, 2019). Dette viser at kommunen vet at det vil komme nye digitale løsninger, men også at de venter med å tilrettelegge for de til det er mer klarhet i hva utviklingen innebærer.

5.3 Flerfunksjonalitet og korte avstander til funksjoner

Flerfunksjonalitet er noe som går igjen i alle de tre dokumentene. I dokumentet *byrom – en idehåndbok* legges det vekt på at byrommene som etableres skal kunne tilby flere ulike funksjoner. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) understreker at når man skal bygge kompakte steder er det nødvendig å ha en god balanse mellom funksjonene. For eksempel kan fortetting føre til at enkelte funksjoner blir nedbygd til fordel for boligbygging. Dette svekker flerfunksjonaliteten på stedet og fører til at de som bruker stedet må finne de tapte funksjonene andre steder lenger unna. Også i *vår by, vår fremtid* trekkes flerfunksjonelle byområder frem som et ideal og mål kommunen skal ha for sin videre utvikling av byen. Det begrunnes i de positive effektene flerfunksjonelle områder har for mindre bilbruk og mer gåing og sykling, samt at områdene blir mer attraktive for innbyggerne og nye virksomheter når de inneholder flere funksjoner (Oslo kommune, 2019). Flerfunksjon trekkes også frem i innovasjonsdistriktene som blir beskrevet i *Campus Oslo*. Her er det høyt fokus på å etablere flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter rundt allerede eksisterende kunnskapsintensive bedrifter og institusjoner (Oslo kommune, 2018). Det skal legges til rette for både utvikling av boliger, kultur- og tjenestetilbud, samt en fortsatt satsing på arbeidsplasser og utdanning.

Nærhet og korte avstander mellom funksjonene trekkes også frem i alle dokumentene som et viktig tiltak i byen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) skriver om det de kaller nærhetsbyen eller 10-minuttersbyen. Dette er et konsept som er veldig likt 15-minuttersbyen og forskjellen mellom dem er et ulikt tidsperspektiv. Dokumentet fremmer korte avstander og nærhet til hverdagslige funksjoner fra egen bolig. Idehåndboken trekker frem nærhet til funksjoner som en av fem kriterier for å oppnå gode byromsnettverk (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). I *vår by, vår fremtid* skrives det at avstanden til funksjoner skal kuttes ned gjennom en flerfunksjonell utvikling av områdene i byen. Dette innebærer på lang sikt at det i alle byens nabolag skal etableres ulike funksjoner slik at det ikke er langt å reise for å komme seg til barnehage, skole, varehandel og andre funksjoner som brukes mye i hverdagen (Oslo kommune, 2019). Gjennom flerfunksjonelle

nabolag skal også avstanden man reiser kuttes ned på og målet er at dette endrer på måten man reiser og hvilke transportmiddel man velger å bruke. I *Campus Oslo* legges det vekt på nærheten mellom kunnskapsintensive bedrifter som er vist å føre til mer innovasjon og økt deling av kunnskap mellom bedrifter (Oslo kommune, 2018). Det legges også opp til nærhet til andre funksjoner gjennom flerfunksjonelle områder innad i innovasjonsdistriktene. På den måten bidrar innovasjonsdistriktene til flere av prinsippene som 15-minuttersby konseptet ønsker å fremme i fremtidens byer.

I *Byrom – en idehåndbok* er det laget en figur for å illustrere hva kommunal- og moderniseringsdepartementet mener en 10-minuttersby bør inneholde (se figur 7).

Funksjonene de fremmer er varehandel, legekontor, skole og barnehage, byrom med cafeer, park og lekeområder og kollektivholdeplasser.

Blant de ønskede funksjonene er ikke arbeidsplassen en funksjon som ligger innenfor hva nasjonale retningslinjer mener norske kommuner bør inkorporere i en 10-minuttersby.



Figur 7: Konseptualisering av 10-minuttersbyen i *Byrom – en idehåndbok*. Kilde: Kommune- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 31.

5.4 Mobilitet i byen – gange, sykling og kollektivtransport

De tre dokumentene tar alle for seg ulike sider av mobilitet innad i byen. Det legges mye vekt på å fremme grønne og bærekraftige transportalternativer, som gange, sykling og kollektivtransport.

Selv om begrepet gangbarhet ikke blir brukt i noen av dokumentene er det et underliggende planleggingsprinsipp som kommer til syne i dem alle. Oslo kommune arbeider med å erstatte

biltrafikk til fordel for gange og sykling gjennom utbyggingen av nye gang- og sykkelveier (Oslo kommune, 2019). For å muliggjøre mer gange og sykling må avstandene mellom funksjoner være korte og det må være noe som skjer langs veien enten i form av funksjoner, aktiviteter, kunst eller andre ting å se på (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). I det overordnede dokumentet *byrom – en idehåndbok* legges det vekt på at det er behov for å etablere flerfunksjonelle områder for at flere skal ønske å gå og sykle. På denne måten blir ikke avstandene mellom de viktigste funksjonene for store (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Muligheten for å kunne gå eller sykle innad i et område avhenger av avstanden mellom funksjonene og er med på å avgrense størrelsen et område bør være. Dersom området blir for stort velger folk andre måter å reise på, oftest ved bruk av bilen. I arealplanens samfunnsdel ser man på nytt at gangbarhet i bybildet er en viktig faktor kommunen ønsker å jobbe med. Det skal både være attraktivt og trygt å gå eller sykle dit man skal (Oslo kommune, 2019). Det jobbes også med andre tiltak som tilgjengeliggjøring av sykler gjennom utleieordninger og forbedringer av dagens barrierer slik at det blir tryggere å bevege seg rundt i byen (Oslo kommune, 2019). Også i Campusstrategien er gangbarheten innenfor innovasjonsdistriktene viktig å opprettholde. Det innebærer at barrierer skal utbedres slik at de ikke lenger er en barriere eller at de er enklere å passere til fots og med sykkel.

I tillegg til gange og sykkel trekkes kollektivtransport frem som et ønsket fremkomstmiddel i alle de tre dokumentene. Viktige tiltak innenfor dette punktet er forbedringer av kollektivtransporten i byen. Det må anlegges kollektivholdeplasser på steder hvor de enkelt kan brukes og det må ikke være for lang avstand fra boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner til nærmeste holdeplass, ellers er det færre som velger å benytte seg av kollektivtransporttilbudet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Det skal etableres gang- og sykkelfelt mellom boligområder og kollektivholdeplasser slik at innbyggerne enklere kan nå kollektivholdeplassen og velge kollektivt fremfor bilen. Oslo kommune ser også en mulighet til å nedprioritere arealer som brukes av privatbilisme til andre formål som er positive for de som velger å gå og sykle og for bylivet. Tiltak kan innebære å fjerne parkeringsplasser og erstatte de med noe som gagnar de som bruker byen til fots.

5.5 Møteplasser, mangfold av mennesker og stedsidentitet

Byrommene det skrives om i *byrom – en idehåndbok* er møteplasser for de som bor og besøker byen. De skal være allsidige slik at ulike mennesker kan bruke stedene til det de

ønsker, samtidig som møteplassene er med på å vise mangfoldet av mennesker som bor i byen. I *vår by, vår fremtid* skrives det at møteplassene i byen skal være mangfoldige og trygge steder hvor ulike typer aktiviteter kan finne sted. Innbyggerne skal være med å si sin mening når nye møteplasser skal formes slik at stedene dekker behovene til de som skal bruke dem (Oslo kommune, 2019). Også stedenes kvaliteter skal tas med i beregningen når nye møteplasser utvikles. Også i *Campus Oslo* skrives det om viktigheten av gode byrom og møteplasser. Møteplasser kan både være en kilde for rekreasjon, møter med nye mennesker og arenaer for deling av kunnskap.

I *byrom – en idehåndbok* legges det mye vekt på å skape byrom som er allsidige og kan benyttes av ulike grupper mennesker samtidig (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Byrommene skal ha verdier som gjør at de både enkeltstående og sett sammen med andre byrom i samme område skal kunne gi kvaliteter til området. Gjennom bruken av byrommene kan innbyggerne bli kjent med hverandre og skape en tilhørighet til området. I dokumentet *vår by, vår fremtid* kan man tydelig se at flere av tankene fra idehåndboka om byrom er blitt brukt. Det gjelder spesielt det å kunne tilby innbyggerne og besøkende gode og varierte byrom og at byrommene skal bevare stedsidentiteten og samtidig bygge på kvalitetene som finnes fra før av. Det skal også legges til rette for et mangfold av mennesker innad i hvert område. Dette skal gjøres gjennom en variert boligutbygging med ulike typer boliger slik at forskjellige grupper mennesker kan få sine behov møtt (Oslo kommune, 2019). En slik boligbygging vil føre til at en person har flere muligheter til å bli boende innenfor et nabolag de liker eller er kjent med gjennom hele livsløpet.

5.6 Arealplanleggingsprinsipper

Det har helt siden år 2000 vært en byutvikling som har lokalisert seg rundt knutepunkter og banelinjer i Oslo (Oslo kommune, 2019). Dette er den foretrukne planleggingsstrategien i byen fordi det gjør det enklere for innbyggerne å velge kollektivtransport fremfor bil for å reise rundt i byen. *Vår by, vår fremtid* presenterer en videreføring av denne planleggingen og skriver at all boligutvikling og all næringsutvikling, så langt det lar seg gjøre, skal foregå rundt kollektivknutepunkter (Oslo kommune, 2019). Dette skal sikre at alle har tilgang til kollektivtransport i nærheten av boligen og arbeidsplassen sin. I samfunnsdelen blir det skrevet at ny utvikling av et område kun skal skje etter at det er opparbeidet tilstrekkelig med grønn infrastruktur på stedet (Oslo kommune, 2019). Dette er et krav som stilles for at det

ikke skal etableres et nytt byområde hvor de som bruker området er avhengig av bil for å komme seg rundt innad i området eller til andre steder.

Kommunen har planer om å utvikle næringsklynger i form av etableringen av innovasjonsdistrikter. Disse presenteres i *Campus Oslo* og er klynger av bedrifter som samlokaliseres og driver med næringsvirksomhet innenfor samme område. Dette er noe kommunen legger opp til i sin arealstrategi fordi det gir agglomerasjonsfordeler. De ønsker å trekke til seg nye bedrifter ved å etablere attraktive næringsklynger hvor det er et godt miljø for deling på tvers av bedriftene. Momenter fra *Campus Oslo* nevnes også i *vår by, vår fremtid* som en måte å trekke inn dokumentet i en overordnet plan for byen som det senere skal lages en bindende arealplan ut fra.

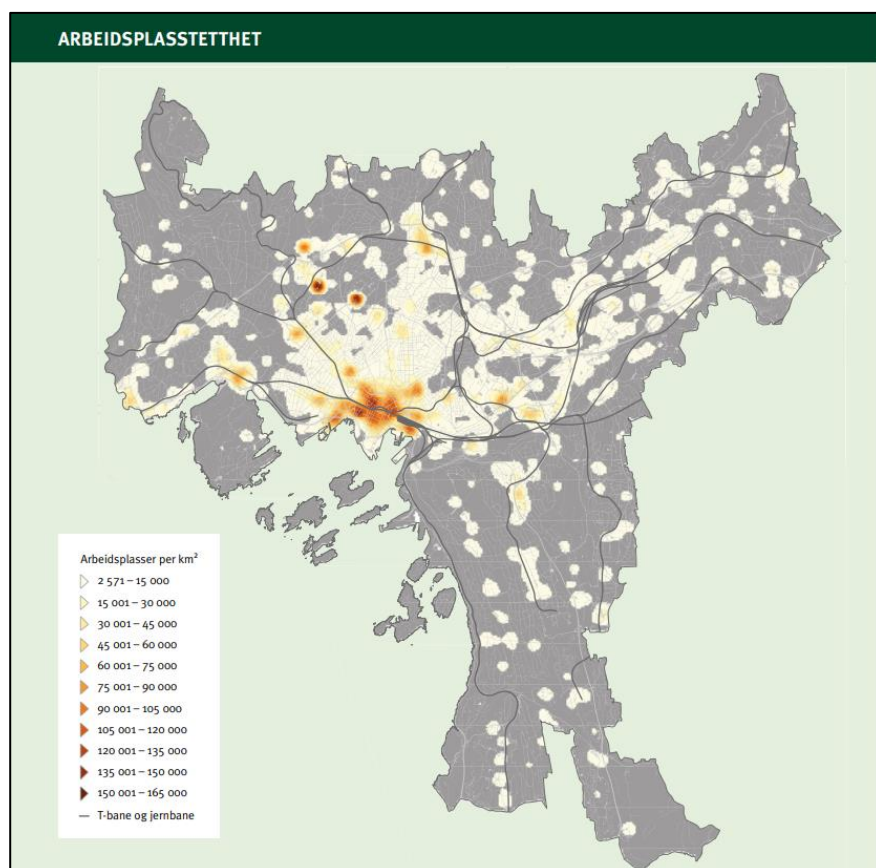
Alle de tre dokumentene oppfordrer til en form for fortetting. Idehåndboken for byrom gjør dette gjennom å oppfordre alle kommunene i landet til å innlemme prinsippene til nærhetsbyen i den grad det er mulig (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Plasseringen av nye boliger og arbeidsplasser skal skje rundt knutepunktene og områdene må ikke være større enn at det er mulig å gå eller sykle for å komme seg dit man skal (Oslo kommune, 2019). Det skal altså etableres tette områder hvor det er mulig å bevege seg rundt ved bruk av grønne mobilitetsformer. Dette ser man igjen i innovasjonsdistriktene som presenteres i *Campus Oslo*, hvor muligheten for gange og sykling setter en avgrensning for hvor stort området kan være. Fortetting krever et godt kollektivtransportnettverk fordi det innebærer at flere mennesker flytter til området og har behov for å bevege seg rundt i byen. Av den grunn har kommunen satt et krav om at nødvendig infrastruktur skal være på plass før fortetting og ny utbygging skjer. Det er hovedsakelig i områder som har et godt utviklet kollektivtransporttilbud det fortettes i.

6 Resultater av stedsanalysen

I den neste delen vil resultatene av den romlige stedsanalysen bli presentert, først overordnet for Oslo og deretter for de to delområdene Sentrum og Nydalen. Stedsanalysen skal bidra til å svare på forskningsspørsmål 3 om hvilke tendenser i det fysiske bybildet som tyder på at Oslo er en 15-minuttersby slik byen er utformet i dag, og hva dette innebærer for dagens arbeidssituasjon.

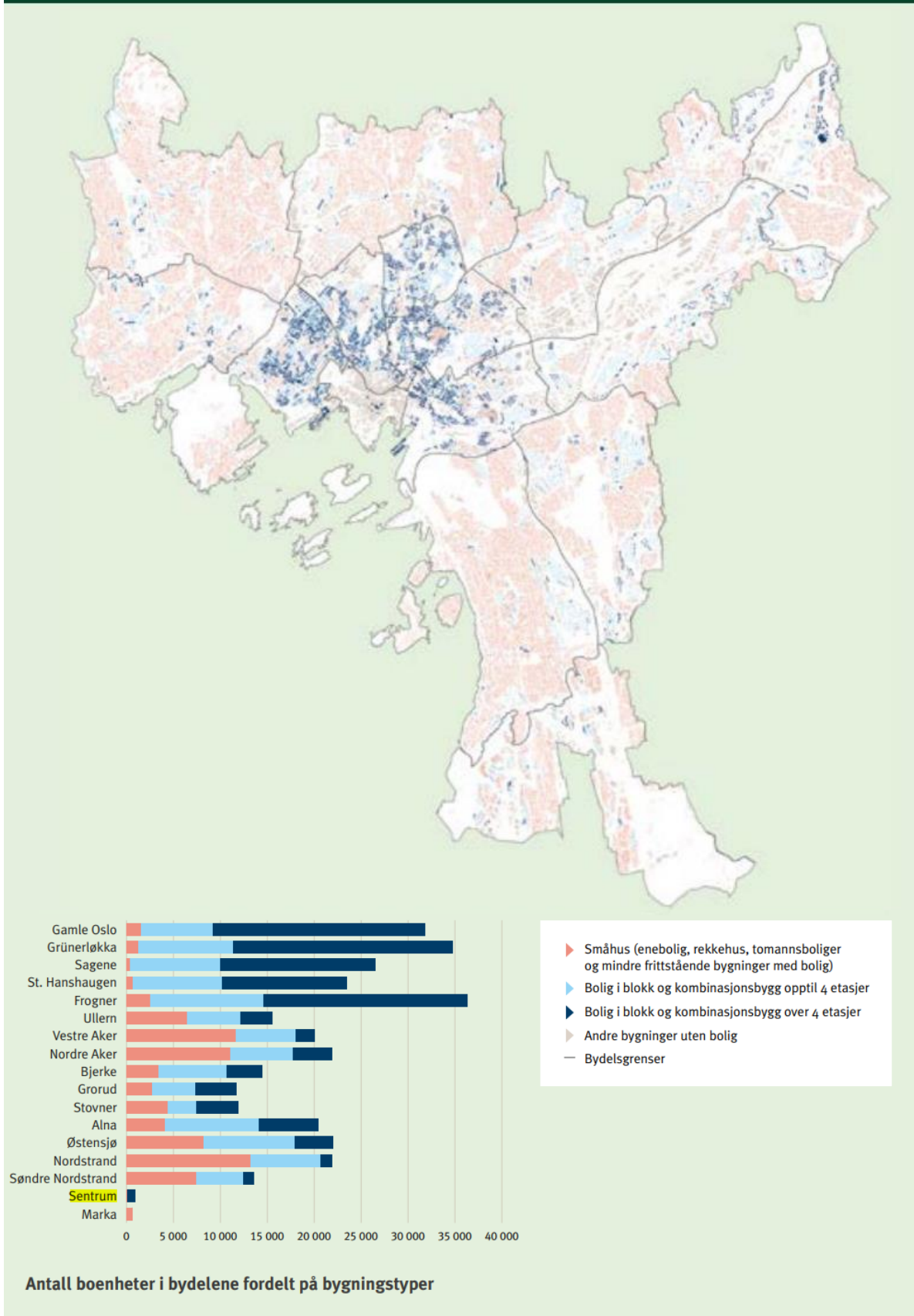
6.1 Stedsanalyse av Oslo kommune

I kommunen er det mange arbeidsplasser og bilde 19 viser hvordan arbeidsplassene er fordelt i byen. Ut fra bildet ser man at det er en betydelig andel av arbeidsplassene som er lokalisert i sentrum av Oslo. I tillegg er det noen knutepunkter hvor det er lokalisert mange arbeidsplasser, for eksempel Helsfyr, Nydalen, og området Gaustad/Blindern/Ullevål (Oslo kommune, 2019). Arbeidsplassene lokaliserer seg rundt t-bane- og jernbanenettverket, men utenfor de største kollektivknutepunktene er det større spredning mellom arbeidsplassene. På neste side viser bilde 20 fordelingen av boliger i byen etter type bolig. Kartet viser at det utenfor selve bykjernen er mest småhus, med noen innslag av blokker under 4. etasjer og bare noen få blokker over 4. etasjer. Nærmere bykjernen er det flest blokker og kombinasjonsbygg på over 4. etasjer, samt noen lavere blokker, kombinasjonsbygg og eneboliger. I Sentrum er det nesten ikke noen boliger og de få som finnes er hovedsakelig boliger i blokk eller kombinasjonsbygg på mer enn 4. etasjer. De to bildene 19 og 20 er med på å vise hvordan arealplanleggingen gjennom årene har formet byen. De to funksjonene arbeidsplasser og boliger har vært avskilt fra hverandre, noe som blir veldig tydelig når man sammenligner forekomsten av boliger og arbeidsplasser i Oslo sentrum. I Nydalen er det et helt annet bilde. Grunnet mye ny boligbygging i Nydalen er det i dag en god blanding av arbeidsplasser og boliger i dette området. Boligene består hovedsakelig av blokker på mer enn 4. etasjer. I tillegg er det mange eneboliger i området rundt Nydalen.



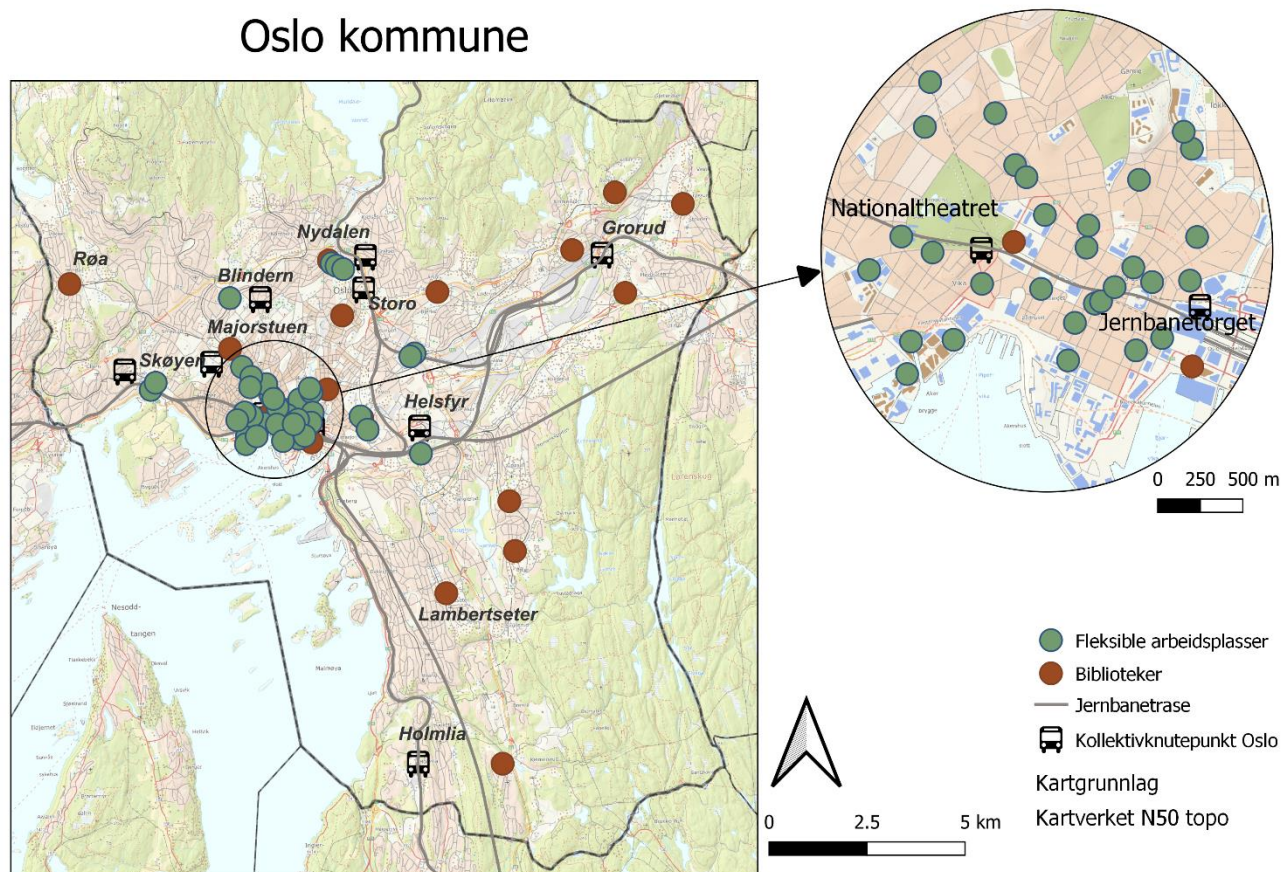
Bilde 19: Arbeidsplass tetthet i Oslo. Kilde: Oslo kommune, 2019, s. 68.

BOLIGTYPER I BYGGESONEN



Bilde 20: Fordeling av boligtyper i Oslo. Kilde: Oslo kommune, 2019, s. 65.

Oslo kommune

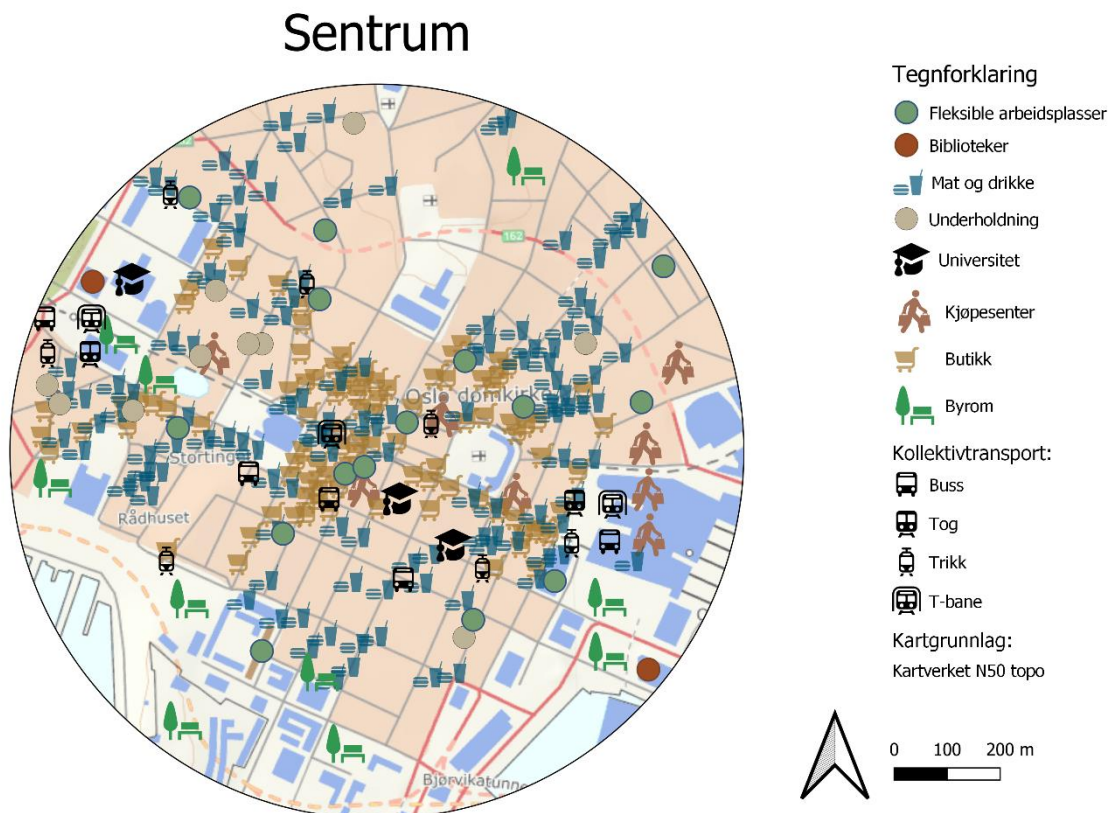


Bilde 21: Konsentrasjon av fleksible arbeidsplasser og biblioteker i Oslo med de største kollektivknutepunktene. Egen illustrasjon. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi, 2020.

I Oslo kommune er det 57 fleksible arbeidsplasser. Blant disse er det 37 private, 1 semi-privat og 3 offentlige kontorfellesskaper (Di Marino et al., 2022). I tillegg er det 16 biblioteker med arbeidsplasser med ulik grad av formalitet og skaperverksteder. Bilde 21 viser hvordan disse fleksible arbeidsplassene og bibliotekene er plassert i Oslo. Basert på kartleggingen kan man se at rundt 75% av kontorfellesskapene og inkubatorene er lokalisert i sentrum av byen og de som ligger utenfor sentrumskjernen, er alle plassert nært byens kollektivknutepunkter.

Plasseringen av de fleksible arbeidsplassene sammenfaller med hvor det er høyest arbeidsplassetetthet i byen (se bilde 19). Det vil si at fleksible arbeidsplasser og tradisjonelle arbeidsplasser plasseres i de samme områdene. Kartleggingen viser også at bibliotekene er plassert mer spredt utover de forskjellige bydelene. Dette reflekterer kommunens mål om å ha en bibliotekfilial i hver bydel (Oslo kommune, 2019).

6.2 Stedsanalyse av Oslo Sentrum

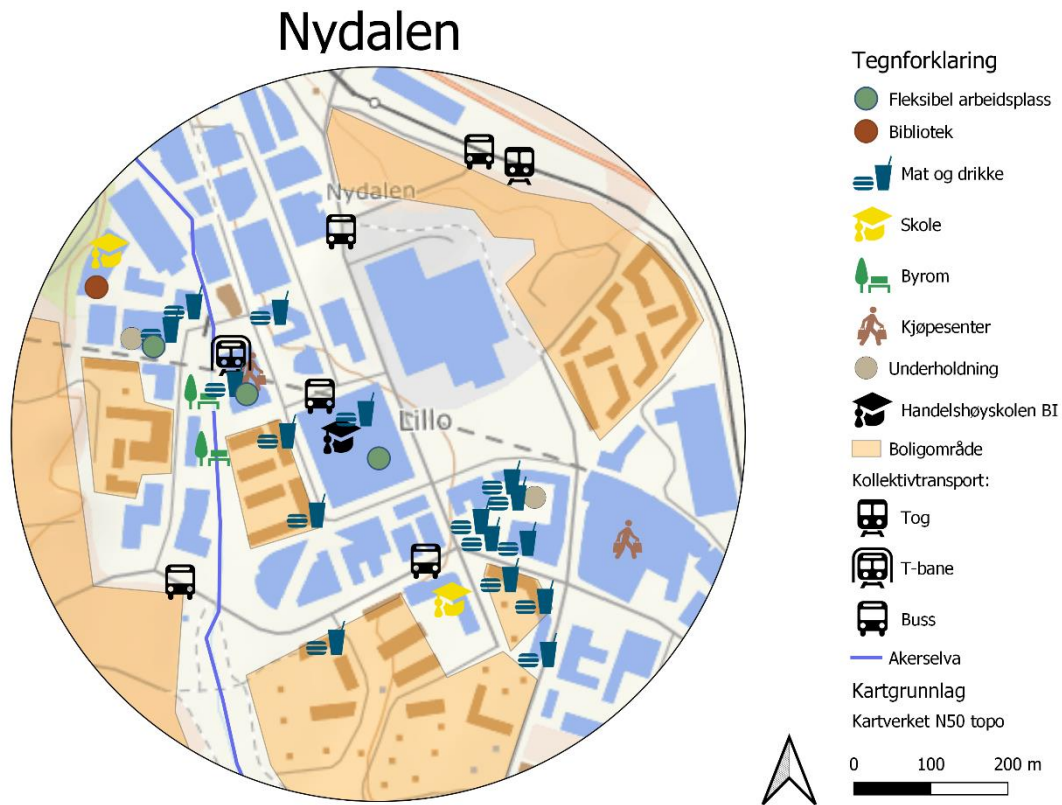


Bilde 22: Stedsanalyse av Oslo sentrum. Egen illustrasjon. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020); Google Maps, (2023). Hentet 17.11.23 fra [Google Maps](https://www.google.com/maps).; Egen befarings.

I Sentrum kan man, basert på kartleggingen i bilde 22, se at Oslo Sentrum er et område som inneholder mange egenskaper og funksjoner. Det er et bredt utvalg av restauranter og cafeer, samt ulike butikker for varehandel. Det er 7 kjøpesentre i det utvalgte området og mange flere enkeltstående butikker som er del av handlegatene i området. Det er to universiteter som har sine lokaler her, disse er Universitetet i Oslo og Høyskolen i Kristiania. Som vist på bilde 19 er det størst konsentrasjon av arbeidsplasser innenfor dette sentrumsområdet, samtidig som det er et av områdene hvor det bor minst mennesker i byen. Det er kartlagt 15 private kontorfellesskaper i området og to biblioteker, ett av disse er offentlig, mens det andre er en del av Universitetet i Oslo. Det er flere grøntarealer i sentrum. Dette er små parker og åpne plasser med benker som gir innslag av natur i en ellers tettbygd del av byen. Infrastrukturen for kollektivtransport i området er velutviklet og det er både mulighet for å ta buss, trikk, T-bane og tog. Alle byens T-banelinjer stopper på alle stasjonene i Sentrum. I tillegg går alle tog fra eller til Oslo S, og mange av toglinjene har stopp på Nationaltheatret. Buss og trikketilbudet er godt med 10 stoppesteder innenfor det avgrensede området.

Kollektivtransporttilbudet gjør at det er enkelt å reise til og fra sentrumsområdet fra de fleste stedene i byen og fra nærliggende områder rundt byen.

6.3 Stedsanalyse av Nydalen



Bilde 23: Stedsanalyse av Nydalen. Egen illustrasjon. Kilde til data: Di Marino & Chavoshi (2020); Google Maps. (2023). Hentet 17.11.23 fra [Google Maps](#).; Egen befarings.

Analysen av Nydalen (se bilde 23) viser at det ikke er like mange innslag av hver funksjon i dette området som i sentrum, men likevel dekkes funksjonene Moreno et al. (2021) snakket om. Det er flere nyetablerte boligområder bestående av blokker sentralt, og i utkanten av området er det boligområder bestående av eneboliger. Det er et variert næringsliv på stedet, som både består av varehandel på Storo storsenter og Torgbygget, IT-bedrifter, tv-produksjonsselskaper, og fleksible arbeidsplasser. I Nydalen er de to private kontorfellesskapene Regus og Spaces lokalisert, samt en inkubator for studenter på handelshøyskolen BI (Handelshøyskolen BI, u.å.). Alle tre ligger sentralt i området. Det er et offentlig bibliotek i Nydalen. Det er både en barneskole og en videregående skole innenfor det kartlagte området og det ligger en ungdomsskole like utenfor. Det gjør det mulig for barnefamilier å etablere seg og ha muligheten til å bo i området gjennom hele barnas

skolegang. Kartleggingen viser 15 restauranter og cafeer i området. Noen av disse stedene tilbyr også andre aktiviteter på kveldene med blant annet quiz og musikkbingo. På denne måten blir flere av byggene flerfunksjonelle og en restaurant er ikke bare en restaurant, men også et sted man kan møtes og gjøre en aktivitet sammen med andre. Andre former for underholdning som tilbys i området er en kino og aktivitetssenteret Fangene på fortet. Det er et lite grøntområde langs Akerselva hvor det er etablert en badeplass i elva med flere benker. Området har et godt etablert kollektivtransporttilbud med både t-bane, buss og tog. T-banestasjon ligger helt sentralt til i Nydalen og er et effektivt transportmiddel for å reise rundt i byen.

Kartleggingen av Nydalen viser at dette er et flerfunksjonelt område hvor det finnes mange muligheter for ulike typer aktivitet. Det er både mulig å bo i leilighet sentralt og bo i enebolig rett utenfor kjernen av Nydalen. Jobbmarkedet er variert, og det er flere ulike næringer som sameksisterer i området. Kontorfellesskapene som ligger her, åpner opp for muligheten til å ha en fleksibel arbeidshverdag og arbeide nærme boligen, i stedet for å reise til andre deler av byen for å arbeide. Det er gode muligheter for å dra ut og spise eller dra på quiz på kveldene, eventuelt dra på kino. I tillegg er det et godt utviklet kollektivtransporttilbud som gjør at de som bor her ikke er like avhengig av bilen som andre steder.

7 Diskusjon

I diskusjonen skal funnene fra de tre metodene diskuteres for å svare på problemstillingen.

Diskusjonen er strukturert etter forskningsspørsmålene og derfor gjentas problemstillingen og forskningsspørsmålene:

Problemstilling:

Hvordan påvirker utviklingen av fleksible arbeidsplasser arealplanlegging sett i et 15-minuttersby-perspektiv og kan man se denne utviklingen i Oslos arealplanlegging?

Forskningsspørsmål:

1. Hvordan kommer forholdet mellom fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby konseptet frem i litteraturen?
2. Hvilke prinsipper knyttet til fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen kommer til syne i Oslo kommunes arealplanleggingsdokumenter?
3. Hvilke tendenser i det fysiske bybildet tyder på at Oslo er en 15-minuttersby, og hva innebærer dette for dagens arbeidssituasjon?

7.1 Hvordan kommer forholdet mellom fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby konseptet frem i litteraturen?

Ved å gjennomgå litteraturen har det blitt klarere hvilke studier som har blitt gjort tidligere rundt temaene fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen og hvilke synsvinkler det tidligere er forsket på. Gjennomgangen viser at fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen er to nye begreper hvor det enda ikke finnes mye litteratur om temaene (Mariotti et al., 2021). I tillegg er det få artikler som tar for seg begge temaene og ser dem i sammenheng, Di Marino et al. (2022) og Pozoukidou og Angelidou (2022) er to av få som gjør dette. Det har resultert i at mye av litteraturen som er brukt i oppgaven omfatter temaene hver for seg. Mye av litteraturen er skrevet etter Covid-19 pandemien, da mange stater innførte restriksjoner knyttet til arbeidsplassen og arbeidstakere måtte adaptere til å jobbe alene fra hjemmekontorene sine. Det medfører at det er vanskelig å si noe sikkert om hvordan bruken av fleksible arbeidsplasser vil utvikle seg i fremtiden. Derimot kan man se at fleksible arbeidsplasser i dag er et utbredt konsept og man finner mange kontorfellesskaper i byer over hele verden.

Arbeidslivet har i løpet av de siste 20 årene blitt mer flerlokalisert i den forstand at det i dag, grunnet ny informasjons- og kommunikasjonsteknologi og større fleksibilitet fra arbeidsgiverens side, er mulig å jobbe fra flere forskjellige steder, og bosette seg der man selv ønsker (Lapintie, 2022). Fleksible arbeidsplasser har hatt en stor vekst i antall brukere de senere årene og det er hovedsakelig den kreative klassen som kan bruke et slikt tilbud. Positive virkninger av fleksible arbeidsplasser er at det skapes et innovativt miljø hvor det er anledning til å dele ressurser og informasjon med hverandre (Akhavan et al., 2023), samt mindre pendlertid for brukerne og større fleksibilitet til å dele inn døgnet slik de selv ønsker (Lapintie, 2022). Mindre pendling har en positiv effekt på miljøet, som er under høyt press på grunn av mye forurensning fra transportsektoren (Allam et al., 2022; Brouwer & Mariotti, 2023).

Konseptet om 15-minuttersbyen har utviklet seg basert på en tankegang om chrono-urbanisme og innebærer at man ser byen som et geografisk sted avgrenset til et tidsmessig perspektiv på 15-minutter (Mocáka et al., 2022). Moreno et al. (2021) har laget et teoretisk rammeverk for 15-minuttersbyen (se figur 2). I rammeverket presenteres de fire dimensjonene optimal tetthet, nærhet til funksjoner, mangfold av både mennesker og funksjoner, og digitale løsninger. Funksjonene som bør være til stede i en 15-minuttersby er boliger, arbeidsplasser, varehandel, helsevesen, utdanningsmuligheter og underholdning (Moreno et al., 2021). 15-minuttersbyen fremmer bærekraft og flere av tiltakene er knyttet til hvordan byen kan bli mer miljøvennlig. Det gjøres ved å etablere kompakte, flerfunksjonelle byer som reduserer behovet for å reise lange avstander med bil og fremmer gange og sykling. Det gir positive virkninger på både miljøet og folkehelsen (Moreno et al., 2021). Jo flere mennesker som beveger seg rundt i byen til fots eller ved bruk av sykkel, desto mindre klimagasser knyttet til personbiltransport slippes ut. I 15-minuttersbyen settes det en tydelig avgrensning på hvor stor byen kan være og arealene utenfor skal ikke bygges ned (Pozoukidou & Angelidou, 2022). Det fører til at det ikke blir en ukontrollert spredning av byen som ødelegger det biologiske mangfoldet i byen.

Et spørsmål som stilles er hvordan man kan få arbeidsplassen inn som en av funksjonene i en 15-minuttersby. Både Mocák et al. (2022) og Pozoukidou og Angelidou (2022) skriver at dette kan by på problemer ettersom arealplanleggingen mange steder har ført til at arbeidsplasser og boliger er separerte. Di Marino og Lapintie (2017) er enige og skriver at slik dagens byer er utformet egner de seg ikke for å jobbe og bo innenfor samme område. Likevel

viser forskning at den ideelle reiselengden til og fra jobb er på 16 minutter (Redmond & Mokhtarian, 2001). Dette taler for at arbeidsplassen skal lokaliseres i nærheten av der folk bor. Moreno et al. (2021) ønsker at arbeidsplassen skal implementeres i 15-minuttersbyen siden det er en funksjon man reiser til daglig. Fleksible arbeidsplasser trekkes frem som en måte å løse problemet og Pozoukidou og Angelidou (2022) foreslår tre mulige alternativer for å jobbe i samme område som man bor i. Disse er å legge til rette for hjemmekontor; tilby arbeidsplasser på lokale samfunnshus og kontorfellesskaper i nabolaget; og bruke pendlertiden til og fra jobb til å arbeide. En implementering av 15-minutterskonseptet bør skje gradvis fordi det vil være vanskelig å innføre alle tiltakene i et allerede eksisterende byområde (Mocák et al., 2022). Litteraturen viser et skille mellom fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen i den forstand at de ofte ikke ses i sammenheng eller omtales i de samme artiklene. Derimot har noen forskere begynt å se fleksible arbeidsplasser som et hjelpemiddel for å kunne etablere 15-minuttersbyer hvor alle funksjoner som brukes i hverdagen er inkludert, også arbeidsplassen. Basert på dette funnet i litteraturen har jeg utarbeidet mitt eget konseptuelle rammeverk for å vise hvordan en 15-minuttersby kan se ut med en blanding av både fleksible arbeidsplasser og tradisjonelle arbeidsplasser (Se figur 3).

7.2 Viktigheten av et nytt konseptuelt rammeverk

Litteraturgjennomgangen viste at det å inkorporere arbeidsplassen som en funksjon i 15-minuttersbyen ses på som en vanskelig oppgave (Pozoukidou & Angelidou, 2022). Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) fremmer etableringen av nærhetsbyer og har laget en figur for å fremstille hvilke funksjoner de vektlegger (se figur 7). I denne figuren nevnes ikke arbeidsplasser. Grunnen til dette kan være at den lange tradisjonen med å planlegge funksjonene separat har gjort at det vil kreve mange store endringer for å muliggjøre tradisjonelle arbeidsplasser i nærhetsbyen. En annen mulig grunn er at dette er et overordnet dokument laget for alle kommunene i landet og det er mange byer og tettsteder hvor det kan virke umulig å etablere nok arbeidsplasser innenfor en radius av 10-minutter fra der man bor. Ved å lage et eget konseptuelt rammeverk for 15-minuttersbykonseptet (se figur 3) er målet å vise at det er mulig å få til en etablering av tette byområder med en blanding av funksjoner, hvor arbeidsplassen også er en del av dem. Dersom man slutter å tenke på arbeidsplasser som de tradisjonelle kontorene man er vant til og åpner opp for mer fleksibilitet i arbeidslivet, noe ny teknologi har gjort mulig, kan arbeidsplassen være hvor som helst, også innenfor en radius av 10 eller 15 minutter fra bostedet.

Ved å inkludere fleksible arbeidsplasser i 15-minuttersbyen får man flere av fordelene knyttet til dem begge. De fleksible arbeidsplassene blir mer fremtredende i bybildet og flere, som kanskje ikke kjente til denne måten å jobbe på før, kan teste den. Nærheten til boligen gjør at brukerne sparer tid de ellers ville brukt på pendling og får mer fritid til å gjøre ting de har lyst til (Lapintie, 2022). Dette er med på å gi en bedre balanse mellom jobb og fritid enn det hjemmekontor kan (Brouwer & Mariotti, 2023). Slik blir fleksible arbeidsplasser et mellomstadium mellom å jobbe hjemmefra og reise til kontoret for å jobbe derfra. Plasseringen av fleksible arbeidsplasser rundt om i en bys nabolag fører til at flere har tilgang til en arbeidsplass innen gang- eller sykkelavstand og det er positivt for folkehelsen, ettersom det er mindre sjanse for at man kjører bil når avstanden dit man skal føles overkommelig ut å gå til fots. En reduksjon i antall mennesker som kjører bil vil føre til mindre forurensning og utslipp (Brouwer & Mariotti, 2023). De som arbeider fra et fleksibelt arbeidssted gjør sin egen jobb, samtidig som de er omgitt av andre mennesker som gjør sine jobber. Slike arbeidsplasser samler mennesker med ulik yrkesbakgrunn og åpner opp for nye samarbeid mellom dem (Durante & Turvani, 2018). Dermed kan det føre til at nye ideer oppstår på bakgrunn av at disse menneskene møtes og deler sine erfaringer og kunnskap de innehar med hverandre. Slik fremmes innovasjon og nye ideer gjennom fleksible arbeidsplasser.

7.3 Hvilke prinsipper knyttet til fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen kommer til syne i Oslo kommunes arealplanleggingsdokumenter?

I dokumentanalysen ses det nærmere på Oslo kommunes arealplanlegging og hvordan de tenker å prioritere sine ressurser i årene fremover. Ved å bruke Oslos planlegging som eksempel kan man si noe generelt om planlegging også andre steder. I tillegg er kommunal- og moderniseringsdepartementets dokument *byrom – en idehåndbok* analysert, og viser hvilke planprinsipper departementet oppfordrer hele landets planleggere til å følge. Gjennom analysen har det blitt tydelig at Oslo kommune ikke aktivt går inn for å øke andelen fleksible arbeidsplasser og etablere en 10- eller 15-minuttersby, likevel finner man flere av planprinsippene som kan knyttes til både fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen, i planene til kommunen.

7.3.1 Næringsutvikling og fleksible arbeidsplasser

Et av Oslo kommunes fire overordnede mål frem mot 2040 er at Oslo skal bli en mer skapende by (Oslo kommune, 2019). Dette innebærer en utvikling innenfor næringsliv og

tilrettelegging for mer innovasjon. På bakgrunn av målet om næringsutvikling har de laget en egen strategi for utviklingen av Oslo som kunnskapshovedstad med en plan for hvordan næringslivet skal vokse og bli større (Oslo kommune, 2018). I plandokumentene vektlegges målet om næringsutvikling og økt innovasjon i større grad enn fleksibilitet i arbeidslivet. Ut fra hvordan kommunen skriver om fleksible arbeidsplasser i de analyserte plandokumentene tolkes etableringen av fleksible arbeidsplasser mer som et initiativ private aktører er nødt til å ta heller enn noe kommunen aktivt går inn for å etablere selv. De skriver at i løpet av «de senere årene har det utviklet [seg] miljøer og møteplasser for å koble gründere og venturekapital, samt en rekke etableringsmiljøer og inkubatorer for gründere» (Oslo kommune, 2018, s. 20). De skriver også at «det voksende økosystemet for entreprenørskap i Oslo har trolig bidratt til at antallet oppstartsbedrifter med vekstpotensial også har økt. Økosystemet inkluderer blant annet inkubatorer, næringsklynger, akseleratorprogrammer og felles arbeidslokaler» (Oslo kommune, 2018, s. 20). Dette er alle former for fleksible arbeidsplasser. Kommunen virker positive til økningen innenfor disse miljøene ettersom de støtter opp om kommunens mål om økt innovasjon og næringsliv. Selv om kommunen i liten grad selv etablerer egne fleksible arbeidsplasser, ønsker de å legge til rette for dem. Dette gjør de gjennom arealplanleggingen ved å lage retningslinjer og bestemmelser knyttet til hvor ulike næringer kan etableres, men selve etableringen skjer på initiativ fra private aktører. En av bestemmelsene er at «hovedtyngden av arbeidsplassene i Oslo skal lokaliseres i kollektivknutepunkt» (Oslo kommune, 2019, s. 54). Denne føringen for plassering er en del av planen om å fremme kollektivtransport i stedet for privatbiltransport.

Et annet virkemiddel kommunen bruker for å få flere slike innovative miljøer er økonomisk støtte gjennom tilskuddsordninger. Tilskuddsordningene som eksisterer i dag, skal bidra til økt næringsutvikling og entreprenørskap (Oslo kommune, 2018). Tilskuddene er næringsnøytrale og kan søkes på av alle, ikke bare de fleksible arbeidsplassene. Likevel oppfordrer kommunen «næringsklynger, inkubatorer, entreprenørskapsmiljøer og organisasjoner som bidrar til næringsutvikling» til å søke (Oslo kommune, 2018, s. 61). At alle kan søke fører til at midlene blir fordelt utover en større andel bedrifter og gjør at mange ikke får økonomisk støtte til å drive fleksible arbeidsplasser. En inkubator som får støtte av Oslo kommune er *Tøyen Startup Village*. Dette er en inkubator hvor brukerne kan få veiledning og råd for hvordan man etablerer og utvikler en bedrift og de tilbyr leie av kontorplasser for oppstartsbedriftene (Oslo kommune, 2019, s. 32). Dette er et tilbud som hjelper oppstartsbedrifter å få fotfeste og fremmer næringsutvikling og innovasjon blant

nyoppstartede bedrifter. Økonomisk støtte fra kommunen er med på å gi de fleksible arbeidsplassene muligheten til å gi brukerne et bedre tilbud av tjenester og funksjoner. Private kontorfellesskaper og inkubatorer koster penger for brukerne og prisene kan variere i stor grad. Høye priser kan føre til at gründere ikke har råd til å leie kontorplass i et kontorfellesskap og samtidig utvikle bedriften. Dersom kommunen selv tilbydde offentlige kontorfellesskaper eller inkubatorer kunne for eksempel oppstartsbedrifter i en tidlig fase brukt sine midler til å utvikle produktet eller tjenesten, i stedet for å bruke pengene på å betale leien av dyre arbeidslokaler.

7.3.2 Flerlokalitet og tiltak som støtter fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby konseptet

Flerlokalitet i arbeidslivet har blitt mer vanlig på grunn av den teknologiske utviklingen som har foregått de siste tiårene. Teknologien gir arbeidstakere større frihet til hvor de kan arbeide fra og gjør at man ikke er like knyttet til tradisjonelle arbeidsplasser som tidligere (Lapintie, 2022). Denne nye friheten i arbeidslivet åpner opp for nye former å jobbe på innenfor arbeidslivet. Oslo kommune bruker ikke selv ordet flerlokalitet i sine dokumenter, men de beskriver en by som er flerlokal. Rundt 40% av byens arbeidstakere jobber innenfor kunnskapsintensive yrker, og mange av disse har jobber som egner seg godt til å gjennomføres andre steder enn kontoret (Oslo kommune, 2018). Det er også mange personer som bor utenfor kommunen som daglig og ukentlig pendler inn til byen for å jobbe. Når man ikke må reise til kontoret er det flere andre alternative steder å jobbe fra. En mulighet er å ha hjemmekontor, men Pozoukidou og Angelidou (2022) mener at dette kan ha negative virkninger for den mentale helsen til arbeidstakerne og derfor bør begrenses. I studien til Redmond og Mokhtarian (2001) fant de ut at 16 minutters reise mellom bolig og arbeidsplass er den ideelle pendlertiden. Dette er et argument for at arbeidsplassen bør implementeres som en av funksjonene i 15-minuttersbyen. For å få flest mulig arbeidsplasser innenfor en radius av 15-minutter fra boligen må muligheten for å etablere kontorfellesskaper flere steder i byen utforskes. Biblioteker fungerer også som en arbeidsplass utenfor hjemmet. I *vår by, vår fremtid* trekkes bibliotekene frem som flerfunksjonelle arenaer som må brukes i større grad (Oslo kommune, 2019). Oslo kommune foreslår ikke selv å bruke dem som en mulig arbeidsplass, men som John (2019) skriver er det et potensiale for at flere arbeidstakere kan jobbe fra biblioteker i stedet for å jobbe hjemmefra eller fra kontoret. Andre muligheter er å

bruke samfunnshus, cafeer og andre samlingspunkter, som allerede finnes i nabolagene, som felles arbeidsplasser eller etablere nye kontorfellesskaper i bygninger som står tomme.

Å bruke samme lokale til flere funksjoner er noe kommunen planlegger å gjøre i større grad i fremtiden. Grunnen til det er at «knapphet på areal krever at det utvikles modeller for deling og sambruk» (Oslo kommune, 2019, s. 44). Sambruk ses på som en bærekraftig måte å ivareta uberørte landarealer på og et virkemiddel for å «forhindre at veksten [av byen] fører til byspredning og økt transportbehov» (Oslo kommune, 2019, s. 46). Gjennom sambruk kan man «utnytte knappe byarealer effektivt og få plass til både nødvendige funksjoner og merverdi i området» (Oslo kommune, 2019, s. 46). Slik blir sambruk av lokaler en måte å løse problemer knyttet til plassmangel og mangel på lokaler. Ved å samlokalisere flere funksjoner innenfor samme lokaler blir behovet for å bygge nye lokaler mindre og slik kan sambruk være et hjelpemiddel for å etablere 15-minuttersbyer. I 15-minuttersbyen er det behov for å planlegge hvilke funksjoner som får plass innenfor avgrensningen av byen. Dersom flere funksjoner kan være i samme lokale er det mulig å tilby flere ulike funksjoner og et bredere utvalg av tjenester innenfor en radius av 15-minutter. Kontorfellesskaper er en form for sambruk av lokaler innenfor arbeidslivet og gjennom å fremme bruken av kontorfellesskaper kan mange kontorbygg utnyttes på nye måter (Pozoukidou & Angelidou, 2022). Oslo kommune skriver ikke noe spesifikt om sambruk av arbeidslokaler i sine dokumenter, men de skriver at «der flere bedrifter lokaliserer seg nær hverandre, kan de dra nytte av tettere samarbeid» (Oslo kommune, 2018, s. 37). Her tenker kommunen på samlokalisering innenfor samme område og ikke i de samme lokalene. Dersom kommunen legger opp til sambruk av arbeidslokaler som flerfunksjonelle kontorfellesskaper, hvor det både tilbys flere funksjoner og flere ulike bedrifter møtes og jobber sammen, kan deling av informasjon gå fortere og nye samarbeid kan oppstå på kontoret.

Digitalisering og ny teknologi er et viktig element knyttet til både fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen fordi det er et hjelpemiddel for å kunne bo og leve innenfor et avgrenset område, samtidig som det muliggjør å jobbe fra hvor som helst. Oslo kommune skal bruke digitale løsninger for å gjøre det enklere for byens innbyggere og besøkende å få tilgang til ulike tjenester og funksjoner i byen. «Målet med digitaliseringen er å tilby innbyggere og næringsliv enklere og bedre kommunale tjenester og samtidig gjøre kommunen til en mer effektiv tjenesteleverandør» (Oslo kommune, 2018, s. 45). Et eksempel på en slik tjeneste er ny teknologi som gir adgang til bibliotekene utenfor den bemannede åpningstiden. Tilbudet

gjør at bibliotekene kan brukes flere timer av dagen, flere får anledning til å benytte seg av dem og det kreves ikke at det er ansatte til stede hele åpningstiden. Dette tilbudet kan utvides til andre steder og funksjoner. For eksempel ved å innføre samme løsning på offentlige kontorfellesskaper slik at arbeidere kan benytte seg av lokalene og tjenestene gjennom utvidede arbeidstider. På denne måten kan flere dra nytte av tilbudet og det krever færre ansatte på kontorfellesskapet.

7.3.3 Flerfunksjonalitet og avstander mellom funksjonene

Det overordnede dokumentet *Byrom – en idehåndbok* oppfordrer alle kommunene i landet til å planlegge for en utvikling av 10-minuttersbyer hvor viktige funksjoner i hverdagen er lett tilgjengelige fra boligområdene, med høy gangbarhet og mindre behov for bilen som transportmiddel. Likevel nevner ikke Oslo kommune begrepet 10-minuttersby eller nærhetsby i de to kommunale dokumentene *Vår by, vår fremtid* og *Campus Oslo*. Dette tyder på at kommunen ikke er opptatt av å utvikle en 10-minuttersby slik kommunal- og moderniseringsdepartementet oppfordrer til. Likevel kan man se at kommunen gjennom sin planlegging tar til seg flere av prinsippene som kjennetegner både 10- og 15-minuttersbyen gjennom et nullutslippsmål og planer om flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter. Kommunen har andre mål som de setter høyere enn å utvikle en nærhetsby. For eksempel målet om å legge til rette for økt næringsliv og innovasjon i byen, gode byrom og å redusere biltransport. For å oppnå disse målene ønsker kommunen at «byutvikling skal legge til rette for en reduksjon av innbyggernes samlede utslipp, blant annet ved at nabolag har varierte tilbud som reduserer transportbehov, og legge til rette for en miljøvennlig livsstil» (Oslo kommune, 2019, s. 44). Dette er tiltak og mål man også finner igjen i 10- og 15-minuttersbykonseptene og det viser at selv om kommunen innfører tiltak basert på andre mål, kan tiltakene være like de 10- og 15-minuttersbyen oppfordrer til.

Kompakt byutvikling «kan [...] stille bomiljøet under press ved at kvaliteter i byrommene forringes eller bygges ned» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 29). Når man jobber for å etablere flerfunksjonelle byområder er det viktig å ivareta alle de ønskede funksjonene. Dersom man ikke greier å etablere områder hvor alle funksjonene man trenger i dagliglivet kan sameksistere er det med på å skape en søken etter de funksjonene man mangler. Det vil føre til at innbyggerne er nødt til å reise lenger for å kunne dekke de behovene nærhetsbyen ikke tilbyr. Dersom dette skjer i mange av byens områder vil det føre

til at de høye klimautslippene knyttet til mobilitet vedvarer (Allam et al., 2022). I tillegg til en balanse mellom funksjonene i 15-minuttersbyen, er det viktig å ha variasjon innenfor hver funksjon for å skape mangfold. Det bør for eksempel være ulike typer boliger av ulik størrelse innenfor et område slik at ulike mennesker kan finne en bolig som dekker deres behov. Et annet eksempel er at «et lokalområde bør ha tilgang til ulike typer byrom med forskjellige funksjoner og kvaliteter, som kan benyttes av ulike typer mennesker, gjerne samtidig» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 32). Byrommene er møteplasser og må ikke være for lik hverandre. De bør ha ulike funksjoner og kvaliteter slik at ulike typer mennesker får dekket sine behov og bruker dem. Slik kan byrommene være med å gi mangfoldige møtesteder for alle. Derfor er det viktig å kartlegge hvilke funksjoner som allerede finnes i et område og forsøke å bringe noe nytt til stedet. I tillegg vil det være en fordel å etablere flerfunksjonelle byrom, ettersom det da er større sannsynlighet for at ulike mennesker med ulike behov møtes (Moreno et al., 2021). Det vil føre til at mangfoldet i nabolaget blir mer synlig og kan føre til nye vennskap og bekjentskaper.

Korte avstander mellom funksjonene i 15-minuttersbyen er et av prinsippene som konseptet fremmer. Det er et mål om at avstandene skal være så korte at folk velger å gå til og fra de funksjonene de skal innom i løpet av en dag i stedet for å kjøre mellom dem. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016, s. 31) skriver at «i nærhetsbyen kan alle hverdagslivets målpunkter nås innen gangavstand på ti minutter». De fremmer et annet tidsperspektiv, men prinsippet er fortsatt det samme. Departementet har i tillegg laget en konseptualisering av hvilke funksjoner de ønsker å ha innenfor en gang eller sykkelavstand på 10-minutter (se figur 7). I denne figuren nevnes ikke arbeidsplasser. Grunnen til det er muligens at det vil kreve mye planlegging og store omstruktureringer for at alle landets kommuner skal kunne utvikle 10-minuttersbyer med nok boliger og arbeidsplasser innenfor samme område. Derimot er det ikke umulig å få til alle steder og Nydalen i Oslo er et eksempel på at det er mulig. I Nydalen finner man alle funksjonene Moreno et al. (2021) skrev om, blant annet en blanding av tradisjonelle arbeidsplasser og fleksible arbeidsplasser. Blandingen av arbeidsplasser er med på å gi et større mangfold av mennesker ettersom ikke alle som jobber der jobber innenfor samme yrke eller bedrift. Ulike demografiske grupper beveger seg i ulikt tempo og mennesker har ulike forutsetninger for hvor langt de kan gå eller sykle på 15-minutter (Mocák et al., 2022). Av den grunn er det nødvendig å vurdere hvor funksjoner skal plasseres. For eksempel funksjoner som eldre mennesker bruker ofte. Det kan være bolig, legekontor, apotek og dagligvarebutikken. Dersom disse funksjonene plasseres nærme hverandre vil det gi eldre

større sjanse for å bruke dem. Dersom funksjonene derimot er plassert langt fra hverandre vil det være større sannsynlighet for at de eldre må få hjelp av andre til å gjøre ærender eller kjøre dem mellom funksjonene.

7.3.4 Mobilitet i byen

Mobilitet er en viktig side av 15-minuttersbyen og konseptet fremmer mindre biltrafikk og mer gange og sykling. Byene står for over 60% av drivhusgassutslippene på jorda (Allam et al., 2022), og de fører til mye luft- og miljøforurensning lokalt (Mocák et al., 2022). For å minke klimautslippet fra byer er man nødt til å se på hvor utslippet kommer fra og gjøre noe med kjernen av problemet. Biltrafikk og transport står for store deler av utslippet knyttet til byer og derfor vil en reduksjon av bilreiser i hverdagen være med å redusere utslippene. Dette er også planen til Oslo kommune (2018, s. 22-24) som skriver at «for alle innbyggerne i Oslo skal grønne reisealternativer som gange, sykkel og kollektivtransport være det naturlige førstevalget». Oslo kommune har et mål om å bli en by med nullutslipp innen 2040. Det innebærer en overgang fra ikke-fornybare energikilder til fornybare kilder og det vil påvirke hvordan folk reiser i byen. For å få til nullutslippsmålet er det ulike tiltak som kan innføres. For eksempel er det viktig å tenke på avstandene mellom funksjonene. «Forskning viser at når reiseavstanden er mindre enn én km, velger folk oftest å bevege seg til fots. Én km er ca. ti minutters gange» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 30). Når avstanden blir lengre enn dette er det større sannsynlighet at man heller velger å kjøre bil dit man skal. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har basert sin avgrensning på denne forskningen. I 15-minuttersbyen er avstanden litt lenger, noe som gir muligheten til å ha flere funksjoner, samtidig som det åpner opp for mer bruk av sykkel. Andre tiltak som kan innføres er en videreutvikling av kollektivtransporttilbudet slik at det både er et tilgjengelig og attraktivt tilbud for alle og nedbygging av barrierer slik at man enkelt kan bevege seg rundt i et område uten å måtte krysse tungt trafikkerte veier med dårlige overgangsveier.

Det er ikke bare korte avstander som fremmer bevegelse i 15-minuttersbyen, byen må også ha noe man kan se på langs veien mens man går. «Attraktive ferdselsårer gjør at folk går lenger, mens barrierer og kjedelige omgivelser demper lysten til å gå eller sykle» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 32). Av den grunn er det en viktig oppgave for planmyndighetene å utvikle flerfunksjonelle byer uten barrierer og med omgivelser som gir folk lyst til å bevege seg. I et flerfunksjonelt område vil det være variasjon i bybildet og ulike

ting å se på langs veien. Det gjør at opplevelsen av å gå blir bedre og man får en følelse av at man ikke går like langt som når det er kjedelige eller ensformige omgivelser. En måte å få til dette på er ved å bevare steders identitet og bygge på denne (Moreno et al., 2021).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ønsker at kommunene i landet skal skape gode byrom fordi «et godt og velfungerende byromsnettverk med attraktive byrom og tilrettelagte forbindelser fremmer stedsidentiteten» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 7). Et viktig hjelpemiddel er å gjennomføre mulighetsstudier for utviklingsområdet for å finne ut hva som er særegent for stedet og kartlegge hvilke egenskaper som finnes. Deretter kan man bygge videre på elementene som er særegne for stedet. Det kan for eksempel være stedets historie eller funksjoner og elementer som ikke andre steder har. Et eksempel i Nydalen er Akerselva, hvor det er blitt bygget en bade plass i elva. Dette fremhever at elva er et område for rekreasjon, samtidig som det gjør det tryggere å bade i elva. Elva promoteres også som en ferdselsåre hvor det er fint å gå på tur langs elva.

Balleto et al. (2020) skrev om strategien «avoid, shift and improve», som FN fremmer i sitt arbeid for å redusere klimautslipp knyttet til mobilitet. Strategien går ut på å fjerne behovet for biltransport, bytte til bærekraftige fremkomstmidler og forbedre og utvikle nye transportmetoder. 15-minuttersbyen følger disse tre trinnene ved at de reduserer behovet for å reise med bil ved å etablere en kompakt by som er mulig å gå og sykle i uten lange avstander. Gange og sykkel fremmes som transportalternativer for korte avstander, og kollektivtransport ses på som det beste alternativet dersom man skal reise lengre avstander. I tillegg brukes teknologi for å utvikle nye måter å reise på, som for eksempel ved bruk av el-sparkesykler og andre former for mikro-mobilitet. I Oslo innføres flere tiltak for å forsøke å redusere biltrafikken og fremme bærekraftige fremkomstmidler. «Gange, sykling og bykvalitet skal prioriteres foran personbiltransport» (Oslo kommune, 2019, s. 44). Bilfrie gater hvor menneskene står i fokus skal erstatte gatene hvor bilen tidligere sto i fokus. Utbygging av nye gang- og sykkelstier skal gjøre det tryggere å gå og sykle, samtidig som flere sykkel-parkeringsplasser og utleieordninger for de som ikke har sykkel er med på å gjøre sykling enklere og mer tilgjengelig.

Helt siden kommuneplanen *Oslo Kommuneplan 2000* har det vært et mål om en knutepunkt- og banebasert byutvikling i kommunen. I praksis går dette ut på at ny bolig- og næringsutvikling skal skje i områder som har kollektivtransportholdeplasser i form av t-bane, trikk, buss og tog. Strategien «har bidratt til høy vekst i antall kollektivreisende og stans i

veksten i antall reiser med personbil» (Oslo kommune, 2019, s. 44). Dette viser at dersom man etablerer boligområder i nærheten av kollektivholdeplasser vil flere reise med kollektivtransport fremfor å kjøre bil. Hvordan kollektivnettverket er utformet påvirker hvem og hvor mange som bruker det. «Kollektivtransportens holdeplasser bør plasseres logisk i forhold til viktige målpunkt» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 38). Dersom holdeplassene ikke er plassert i nærheten av stedene innbyggerne og besøkende bruker vil heller ikke kollektivtilbudet bli brukt. Ved å plassere holdeplassene nært arbeidsplasser, kjøpesentre, og boliger er det mer sannsynlig at flere bruker dem. Innad i 15-minuttersby-konseptet er det ulike synspunkter knyttet til om kollektivtransport skal fremmes som en alternativ reiseform eller om konseptet bare skal omfatte gange og sykling (Weng et al., 2019). Ved å inkludere offentlig transport kan man reise lenger på 15 minutter og byen kan romme enda flere mennesker og varierte tilbud og tjenester. Ulempen er at det også krever større landarealer og mer nedbygging av andre områder som for eksempel natur. Likevel kan fremhevingen av kollektivtransport være med på å øke andelen gange og sykling ved å etablere gode gang- og sykkelforbindelser mellom nabolagene og kollektivholdeplassene, samt at kollektivtransport gir innbyggerne anledning til å reise lengre avstander uten at de trenger å eie en bil.

7.3.5 Innovasjonsdistrikter som en implementering av 15-minuttersbyen

Oslo kommune skal etablere innovasjonsdistrikter, som en del av strategien for å øke innovasjon og verdiskapning i byen (Oslo kommune, 2018). «Innovasjonsdistrikter er byområder der det legges til rette for at ledende ankerinstitusjoner som universitet, universitetssykehus eller store kunnskapsbedrifter skal ha oppstartsbedrifter, FoU-virksomhet og virksomheter som inkubatorer og akseleratorer i sin umiddelbare nærhet» (Oslo kommune, 2018, s. 31). I etableringen av disse områdene tar kommunen utgangspunkt i allerede eksisterende områder hvor det i dag er lokalisert klynger med store kunnskapsintensive næringer og utdanningsinstitusjoner. Gjennom utviklingen skal næringen styrkes, og det er et ønske om at det skal etableres ulike former for fleksible arbeidsplasser innenfor området. Gjennom etableringen av distriktene håper kommunen å kunne samlokalisere kunnskapsintensive bedrifter og på den måten skape ny innovasjon og utvikling. Innovasjonsdistriktene bygger på mange av de samme prinsippene som 15-minuttersbyen og kan tolkes som kommunens versjon en 10- eller 15-minuttersbyen. Distriktene skal være flerfunksjonelle, og kommunen planlegger å «legge til rette for blant annet kulturfunksjoner,

handel, restauranter og boliger» (Oslo kommune, 2018, s. 51). Slik blir innovasjonsdistriktene områder hvor næringsvirksomhet settes i fokus, men hvor det også er mulig å bo, handle og bli underholdt. Det presenteres ikke en nøyaktig avgrensning for hvor stort et innovasjonsdistrikt kan være, men de skal ikke være større enn at det er mulig å gå og sykle for å komme seg rundt (Oslo kommune, 2018). Det tilsier at områdene ikke burde være større enn en radius på 10- eller 15-minutter.

På bakgrunn av strategien om knutepunkt- og banebasert utvikling stiller kommunen krav til eksisterende infrastruktur i områdene som vurderes for utvikling og fortetting. Av den grunn er områdene som er foreslått som innovasjonsdistrikter godt tilknyttet kollektivtransporten. Dette er med på å sikre nødvendig tilgang til offentlig transport slik at det ikke blir for mange mennesker innenfor et område med lav kollektivtransportdekning og at det ikke etableres nye områder hvor brukerne blir avhengig av bil for å bruke området. Kravet betyr i praksis at det skal være etablert en form for offentlig transportholdeplass innenfor en viss avstand fra der det bygges nye boligområder eller fortettes. En av strategiene til kommunen er å planlegge innenfor de områdene hvor byen allerede er bygd ut slik at ikke nye landarealer skal bli nedbygd og biologisk mangfold skal gå tapt. Ved å fortette innenfor 15-minuttersavgrensningen i stedet for å bygge videre utover byens landarealer begrenses urban spredning (Mocák et al., 2022). Innovasjonsdistriktene etableres rundt eksisterende næringsområder og utvikles til å bli flerfunksjonelle områder. Det innebærer utbygging av flere funksjoner, men det er mulig å bygge flerfunksjonelle bygninger hvor det både er boliger, varehandel, og andre tjenester i samme bygg. Foreløpig er det planlagt å etablere tre innovasjonsdistrikter, men kommunen er åpen for å utvide dette antallet til flere med tiden (Oslo kommune, 2018). Ettersom utviklingen skal skje i etablerte næringsområder er det en fare for at det ikke blir et godt nok balansert tilbud av funksjoner og at næringsfunksjonen blir dominerende. Det kan føre til at innbyggerne fortsetter å bo separert fra arbeidsplassen og at reiseavstandene er lange nok til at mange velger å kjøre bil til jobb.

7.4 Hvilke tendenser i det fysiske bybildet tyder på at Oslo er en 15-minuttersby, og hva innebærer dette for dagens arbeidssituasjon?

Man kan se flere trekk som tyder på at Oslo har potensiale til å utvikle seg til en 15-minuttersby, men dette er en by som streker seg over et stort landareal og derfor er det muligens mer realistisk å snakke om etableringen av flere små 15-minutters nabolag. Det

finnes allerede kollektivknutepunkter rundt om i byen hvor det bor mange mennesker og knutepunktene kan være en pekepinn på hvor en avgrensning av 15-minutters-neighborhoodet skal gå. Innenfor de ulike neighborhoodene er det i dag et varierende tilbud av funksjoner, men dette kan utvikles slik at alle har funksjonene bolig, arbeidssted, utdanning, varehandel, helsetjenester og underholdning. Etableringen av slike neighborhood innebærer en polysentrisk utvikling, i en by som lenge har hatt en monosentrisk tilnærming (Hanssen et al., 2015). Likevel har byen siden 2015 utviklet seg mot en polysentrisk utvikling hvor knutepunktene i byen har vokst og fått flere funksjoner (Oslo kommune, 2019). Et eksempel på denne polysentriske utviklingen er etableringen av innovasjonsdistriktene som kommunen planlegger (Oslo kommune, 2018).

I oppgaven har de to områdene Sentrum og Nydalen blitt analysert. Av disse er Nydalen det området som i dag samsvarer mest med hva en 15-minuttersby er. En 15-minuttersby bør inneholde de fire dimensjonene tetthet, nærhet til funksjoner, mangfold og digitale løsninger (Moreno et al., 2021). Nydalen oppfyller alle disse dimensjonene til en viss grad og kan derfor anses som et 15-minutters neighborhood. Det er et tettbebodd område som består av ulike typer boliger, både i form av eneboliger og blokker med leiligheter av ulik størrelse. Slik samles ulike typer mennesker og skaper mangfold i området. I tillegg er det også et godt tilbud av varehandel, restauranter og underholdning. Nærheten til funksjoner er ivaretatt i og med at man finner alle funksjonene Moreno et al. (2021) skriver at en 15-minuttersby må inneholde. Nydalen er et eksempel på et slikt neighborhood Pozoukidou & Angelidou (2022) skriver om hvor det er fleksible arbeidsplasser, samt et bibliotek, som gir innbyggerne alternativer til hvor de kan jobbe fra. Området har alle funksjoner som er nødvendig i hverdagen og gjør det mulig å dekke alle innbyggernes behov uten at de må reise andre steder for å finne dem.

I Sentrum finner man mange av trekkene til en 15-minuttersby. Det er et godt etablert kollektivtrafikktilbud som beveger seg fra sentrum og ut til alle bydelene i byen og til tettstedene og områdene rundt Oslo. Tilbudet gjør at det er enkelt å reise både innad i byen og ut av den. På grunn av det velutviklede kollektivtransportnettverket ønsker kommunen å innføre programmet *bilfritt byliv* i sentrum for å fjerne deler av biltrafikken her (Oslo kommune, 2019). Bilene skal nedprioriteres, og fokuset på mennesker og byliv skal fremheves. I Sentrum finner man mange arbeidsplasser og det er her tettheten av arbeidsplasser er høyest i byen. Området kan tilby et bredt utvalg av restauranter og butikker og et veletablert underholdningstilbud. Likevel mangler det en viktig funksjon. For selv om

området er flerfunksjonelt og man kan finne alt man trenger, er det en mangel på boliger. I 2023 bor det omtrent 1600 mennesker i Sentrum, noe som gjør at området er blant dem hvor det bor færrest mennesker i hele byen (Tvedt, 2023). Mangelen på boliger fører til at alle som vil benytte seg av funksjonene her er nødt til å reise fra de andre områdene i byen og inn til Sentrum. Slik er området med på å vise hva som skjer når man ikke klarer å fordele funksjonene likt innad i en 15-minuttersby. Det blir nødvendig å dekke behovene sine andre steder og det fører til at man må reise lenger enn man egentlig hadde trengt. Økt reise fører igjen til støy, forurensning og utslipp av miljøskadelige stoffer.

Det som gjør det vanskelig å si at Oslo har potensiale til å bli en 15-minuttersby er at Oslo har dette klare skillet mellom hvor arbeidsplassene og boligområdene er lokalisert. Oslo er et eksempel på en by hvor tyngden av arbeidsplassene er lokalisert i sentrumskjernen og i de store kollektivknutepunktene. Tradisjonelle arbeidsplasser og fleksible arbeidsplasser er begge lokalisert innenfor disse områdene og ligger dermed i nærheten av hverandre. Grunnen til dette kan være kommunens planer om å samlokalisere næringen i byen. Plasseringen nær andre kunnskapsintensive bedrifter kan gi nyttige fordeler, som for eksempel muligheten til å enklere dele kunnskap og idémyldre med hverandre. Fleksible arbeidsplasser lokaliseres ofte i nærheten av offentlig transport (Di Marino et al., 2022). Kartleggingen viser at Oslo ikke er et unntak ettersom ingen av de kartlagte fleksible arbeidsplassene ligger i områder som er vanskelige å komme seg til ved å bruke kollektivtransport. Likevel er det mange innbyggere som velger bilen som transportmiddel for å gjennomføre hverdagsreisene. Når fleksible arbeidsplasser lokaliseres på denne måten er det umulig å etablere en 15-minuttersby hvor arbeidsplassen er en av funksjonene. Det vil tvert imot være med på å videreføre den samme planleggingsstrukturen som har vært dominerende i mange år. En videreføring av den samme strukturen vil føre til at de lange reiseveiene mellom bolig og arbeidsplass opprettholdes og miljøutslippene knyttet til pendlingen fortsetter.

Dersom man ønsker å gjøre byen mer miljøvennlig er det på tide å endre på strukturen hvor man skiller funksjoner og plasserer de i ulike områder av byen. Pozoukidou og Angelidou (2022) skrev om muligheten for å etablere fleksible arbeidsplasser i nabolagene slik at de skulle være mer tilgjengelige og føre til at færre pendler lange distanser for å komme seg til jobb. De foreslo hjemmekontor og å etablere felles arbeidsplasser i områdene hvor folk bor som mulige løsninger. Ved å etablere flere fleksible arbeidsplasser rundt om i de forskjellige bydelene får man flere arbeidsplasser som kan brukes av alle arbeidstakere som jobber

innenfor kunnskapsintensive bedrifter. På denne måten kan fleksible arbeidsplasser være et virkemiddel for å etablere en 15-minuttersby. For å få til dette må det innføres tiltak som gjør at det lønner seg for de fleksible arbeidsplassene å lokalisere seg rundt i byen der folk bor og ikke i nærheten av andre, store bedrifter. Ved å spre de fleksible arbeidsplassene ut over byen kan man miste noen av fordelene av å være lokalisert tett på de store bedriftene som driver med lignende næringsvirksomhet. Derimot vil et kontorfellesskap bestå av ansatte fra mange ulike næringer og yrkesretninger og dette kan veie opp for det man eventuelt mister.

Bibliotekene i Oslo samsvarer ikke med resultatene i studien til Mariotti et al. (2021) som sier at biblioteker plasseres i sentrum eller i nærheten av utdanningsinstitusjoner.

Hovedbiblioteket i Oslo er lokalisert i sentrum, men kommunen har et mål om at det skal være minst ett offentlig bibliotek i hver av bydelene (Oslo kommune, 2019, s. 36), og av den grunn er bibliotekene fordelt utover hele kommunen. Grunnen til at bibliotekene er spredt utover byen på denne måten er for å skape nye møteplasser der innbyggerne befinner seg (Oslo kommune, 2019, s. 36). Derimot kan bibliotekene tilrettelegges for at flere kan arbeide fra dem. Dersom de er tilrettelagt med skrivebord, internett og strømuttak gir det flere muligheten til å arbeide fra bibliotekene. En mulighet for å spre arbeidsplassene utover i byen er å overføre tankegangen om at det skal være minst et bibliotek i hver bydel til fleksible arbeidsplasser og si at det skal være et visst antall fleksible arbeidsplasser i hver bydel. Et slikt tilbud vil gi folk i de ulike bydelene nye arbeidsplasser, nærmere bostedene. Det er først når arbeidsplassen implementeres i 15-minuttersbyen man vil se de positive virkningene konseptet kan ha for nedsatt pendlertid og mindre forurensning.

En annen mulighet er å utvikle områdene hvor næringsvirksomheten er lokalisert i dag til flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter, slik Oslo kommune (2018) har planer om.

Innovasjonsdistriktene er Oslo kommune sin versjon av 15-minuttersby-konseptet og innehar flere av de samme elementene. Selv om man klarer å etablere innovasjonsdistrikter med alle funksjonene Moreno et al. (2021) skrev om, vil det ta lang tid før det finnes nok slike områder for å kunne tilby nok boliger til de som jobber innenfor innovasjonsdistriktet. Av den grunn kan det være en ide å både etablere flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter rundt allerede eksisterende næringsområder og samtidig etablere fleksible arbeidsplasser i områder som i dag består av boliger.

7.5 Videre forskning

Denne oppgaven har omhandlet fleksible arbeidsplasser i et 15-minuttersbyperspektiv. De tre metodene som er brukt for innsamling av data er litteraturstudie, dokumentanalyse og stedsanalyse. I en større studie kunne man benyttet seg av andre metoder, som for eksempel intervju eller observasjon, for å kunne si noe om andre sider knyttet til fleksible arbeidsplasser. Denne oppgaven har hatt et overordnet blikk på hvordan fleksible arbeidsplasser forholder seg til andre funksjoner i et byplanleggingsperspektiv. Videre forskning kan undersøke hvem som tar initiativ til etableringen av fleksible arbeidsplasser. Basert på denne oppgaven er det min oppfatning at dette i stor grad er et initiativ fra private aktører og ikke noe kommunen forholder seg til. En annen vinkling på temaet som kan undersøkes er fleksible arbeidsplasser i en rural kontekst. Det finnes fleksible arbeidsplasser over hele landet (Di Marino & Chavoshi, 2020), noen av disse er lokalisert på rurale steder hvor det ikke er mange innbyggere. Ettersom dette er et urbant fenomen, er det behov for en større forståelse av hvilke virkninger, for eksempel et kontorfellesskap, kan ha for et lokalsamfunn utenfor de urbane byene. En tredje vinkling som bør undersøkes mer er å se på hvilken motivasjon folk har til å velge fleksible arbeidsplasser fremfor tradisjonelle kontorer. I en slik undersøkelse kan det gjøres intervjuer med brukerne av kontorfellesskap og biblioteker, for å finne ut hvorfor de velger å bruke dem.

8 Konklusjon

Oppgavens hovedformål var å undersøke hvordan utviklingen av fleksible arbeidsplasser har påvirket arealplanleggingen, og se dette i lys av 15-minuttersby-konseptet. Samt undersøke hvordan denne utviklingen fremtrer i Oslo kommune. Funnene i litteraturen viser at de to begrepene fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersbyen ofte ikke ses i sammenheng, men ses som to avskilte ideer innenfor arealplanlegging. Derimot er det noen få forskere som foreslår å bruke fleksible arbeidsplasser som et verktøy for å oppnå 15-minuttersbyen (Pozoukidou & Angelidou, 2022; Di Marino et al., 2022). Dette innebærer å etablere fleksible arbeidsplasser rundt om i nabolagene hvor innbyggerne bor for å etablere nye funksjoner i nabolagene, og ikke bare i sentrum og i store kollektivknutepunkter. På bakgrunn av litteraturen har jeg laget mitt eget konseptuelle rammeverk for 15-minuttersbyen hvor fleksible arbeidsplasser inkluderes for å muliggjøre etableringen av 15-minuttersbyen med arbeidsplasser innenfor 15-minutters gange eller sykling (se figur 3).

Oslo kommune har gjennom sine planleggingsdokumenter laget strategier og mål for videre utvikling av kommunen som omhandler flere prinsipper som kan knyttes til både fleksible arbeidsplasser og 15-minuttersby-konseptet (Oslo kommune, 2018; Oslo kommune, 2019). Kommunen skal styrke næringslivet ved å samlokalisere kunnskapsintensive bedrifter og institusjoner i nærheten av hverandre for å muliggjøre dette fremmer de sambruk av lokaler og nye digitale hjelpemidler. Kommunen legger vekt på at områder som utvikles skal være flerfunksjonelle og gangbare. Dette gjøres for at flere skal ha muligheten til å gå, sykle eller reise med kollektivtransport, i stedet for å kjøre bil. Slik skal klimautslipp reduseres. Alle kommunens tiltak knyttet til de to begrepene resulterer i utviklingen av innovasjonsdistrikter som er områder som i stor grad omfatter 15-minuttersby-konseptet. I stedsanalysen av Oslo Sentrum og Nydalen ble det klart at det i det eksisterende bybildet allerede finnes flerfunksjonelle områder i byen som kan videreutvikles til 15-minutters nabolag som del av en større by. Nydalen har allerede de viktigste funksjonene på plass, mens Sentrum, som har et bredt utvalg innenfor hver funksjon, mangler boliger. Denne mangelen på boliger i sentrum viser hvordan planleggingen har skapt et skille mellom arbeidsplasser og boliger og det er dette skillet man må forsøke å viske ut dersom man skal lykkes i å etablere byområder hvor alle nødvendige funksjoner befinner seg innenfor en radius av 15 minutter.

For å svare på problemstillingen kan man si at utviklingen av fleksible arbeidsplasser i seg selv ses på som vanlig næringsutvikling, og Oslo kommune ser det som et virkemiddel for å øke innovasjon og verdiskapning. Dersom man ser fleksible arbeidsplasser i sammenheng med 15-minuttersby-konseptet derimot, blir det et hjelpemiddel for å etablere bærekraftige byer med høy resiliens hvor det er mindre biltrafikk, mindre forurensning og et større mangfold av mennesker og funksjoner.

Referanser

- Akhavan, M., Hölzel, M. & Leducq, D. (2023). Introduction to the Effect of the COVID-19 Pandemic on Coworking. I M. Akhavan, M. Hölzel & D. Leducq (Red.), *European Narratives on Remote Working and Coworking During the COVID-19 Pandemic – A Multidisciplinary Perspective* (s. 1-8). PoliMI SpringerBriefs. http://doi.org/10.1007/978-3-031-26018-6_1.
- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D. & Moreno, C. (2022). The “15-Minute City” Concept Can Shape a Net-Zero Urban Future. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9(126), 1-5. DOI: 10.1057/s41599-022-01145-0.
- Babb, C., Curtis, C. & McLeod, S. (2018). The Rise of Shared Work Spaces: A Disruption to Urban Planning Policy?. *Urban Policy and Research*, 36(4), 496-512. DOI: 10.1080/08111146.2018.1476230.
- Bakken, J. & Andersson-Bakken, E. (2021). Innholdsanalyse. I E. Andersson-Bakken & C. P. Dalland (Red.), *Metoder i klasseromsforskning: forskningsdesign, datainnsamling og analyse* (s. 305-326). Universitetsforlaget.
- Balleto, G., Ladu, M., Milesi, A. & Borruso, G. (2020). A Methodological Approach on Disused Public Properties in the 15-Minute City Perspective. *ResearchGate*, 1-19. DOI: 10.20944/preprints202012.0363.v1.
- Bell, E., Bryman, A. & Harley, B. (2019). *Business research methods* (5. utgave). Oxford University Press.
- Brouwer, A. E. & Mariotti, I. (2023). Remote Working and New Working Spaces During the COVID-19 Pandemic – Insights from EU and Abroad. I M. Akhavan, M. Hölzel & D. Leducq (Red.), *European Narratives on Remote Working and Coworking During the COVID-19 Pandemic – A Multidisciplinary Perspective* (s. 9-15). PoliMI SpringerBriefs. https://doi.org/10.1007/978-3-031-26018-6_2.
- Cho, I. S., Heng, C. K. & Trivic, Z. (2015). *Re-Framing Urban Space: Urban Design for Emerging Hybrid and High Density Conditions*. London: Routledge.
- Di Marino, M. & Chavoshi, S. H. (2020). *Database i Norge om fleksible arbeidsplasser og biblioteker*.
- Di Marino, M. & Chavoshi, S. H. (2023). Working (and Living) During Corona Times and Implications for Planning and Mobility – The Case of Norway. I M. Akhavan, M. Hölzel & D. Leducq (Red.), *European Narratives on Remote Working and Coworking*

During the COVID-19 Pandemic – A Multidisciplinary Perspective (s. 53-62). PoliMI SpringerBriefs. http://doi.org/10.1007/978-3-031-26018-6_6.

- Di Marino, M. & Lapintie, K. (2017). Emerging Workplaces in Post-Functionalist Cities. *Journal of Urban Technology*, 24(3), 5-25.
<https://doi.org/10.1080/10630732.2017.1297520>.
- Di Marino, M., Lilius, J. & Lapintie, K. (2018). New Forms of Multi-Local Working: Identifying Multi-Locality in Planning as Well as Public and Private Organizations' Strategies in the Helsinki Region. *European planning studies*, 26(10), 2015-2035.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1504896>.
- Di Marino, M., Tabrizi, H. A., Chavoshi, S. H. & Sinitsyna, A. (2023). Hybrid Cities and New Working Spaces – The Case of Oslo. *Progress in Planning*, 170, 1-35.
<https://doi.org/10.1016/j.progress.2022.100712>.
- Di Marino, M., Tomaz, E., Henriques, C. & Chavoshi, S. H. (2022). The 15-Minute City Concept and New Working Spaces: A Planning Perspective from Oslo and Lisbon. *European planning studies*, 31(3), 598-620.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2082837>.
- Durante, G. & Turvani, M. (2018). Coworking, the Sharing Economy, and the City: Which Role for the “Coworking Entrepreneur”? *Urban science*, 2(83), 1-21.
Doi:10.3390/urbansci2030083.
- Eremia, M., Toma, L. & Sanduleac, M. (2017). The Smart City Concept in the 21st Century. *Procedia Engineering*, 181, 12-19.
<https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.02.357>.
- Florida, R. (2004). The Creative Class – from The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life. I R. T. LeGates & F. Stout (Red.), *The City Reader* (6. utgave, s. 163-169). Urban Reader Series.
- Grønmo, S. (2016). *Samfunnsvitenskapelige metoder* (2. utgave). Fagbokforlaget.
- Handelshøyskolen BI. (u.å.). *BI StartUp*. Hentet 14.11.23 fra [BI StartUp | BI](#).
- Hanssen, G. S., Hofstad, H., Saglie, I. L., Næss, P. & Røe, P. G. (2015). Hvorfor studere den kompakte byen?. I G. S. Hanssen, H. Hofstad & I. L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling – Muligheter og utfordringer* (s. 13-25). Universitetsforlaget.
- Hildrum, J. & Moe, N. B. (2022, 29. November). Hjemmekontoret kan svekke lojaliteten. VG. Hentet 14.11.23 fra [Debatt: Hjemmekontoret kan svekke lojaliteten - VG](#).

- John, G. (2019). Libraries at Work: Exploring the Relationship Between Libraries and Work. *Cambridge University Press*, 18(4), s. 194-202. DOI: 10.1017/S1472669618000427.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom – en idehåndbok*. URL: [Byrom – en idehåndbok \(regjeringen.no\)](https://www.regjeringen.no).
- Lapintie, K. (2022). *Planning and the Multi-Local Urban Experience*. Routledge.
- Leorke, D., Wyatt, D. & McQuire, S. (2018). “More than just a library”: Public Libraries in the “Smart City”. *City, Culture and Society*, 15, 37-44. <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2018.05.002>.
- Mariotti, I., Di Marino, M. & Akhavan, M. (2021). The Emergence of Coworking Models in the Face of Pandemic. I J. R. Bryson, L. Andres, A. Ersoy & L. Reardon (Red.), *Living with Pandemics: Places, People and Policy* (s. 129-139). Edward Elgar Publishing.
- Mjåset, A. (2018, 27. januar). Den nye arbeidsformen. *Aftenposten*. Hentet 14.11.23 fra [Den nye arbeidsformen | Anders Mjåset \(aftenposten.no\)](https://www.aftenposten.no).
- Mocák, P., Matlovičová, K., Matlovic, R., Péntzes, J., Pachura, P., Mishra, P., Kostilnikova, K. & Demková, M. (2022). 15-Minute City Concept as a Sustainable Urban Development Alternative: A Brief Outline of Conceptual Frameworks and Slovak Cities as a Case. *Folia Geographica*, 64(1), 69-89. Artikkel nummer: 22-64/1-629.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>.
- Nergaard, K. (2020, april). *Hjemmekontor og digitale løsninger*. Fafo Faktaflak. URL: [300420-hjemmekontor-faktaflak.pdf \(fafo.no\)](https://www.fafo.no/faktaflak/300420-hjemmekontor-faktaflak.pdf).
- Nydalen Gårdeierforening. (u.å.). *Om Nydalen*. Hentet 14.11.23 fra [Om Nydalen – Nydalen.no](https://www.nydalen.no).
- Oslo kommune. (2018). *Campus Oslo – strategi for utvikling av kunnskapshovedstaden*. URL: [fil \(oslo.kommune.no\)](https://www.oslo.kommune.no/fil).
- Oslo kommune. (2019). *Vår by, vår framtid. Kommuneplan for Oslo 2018 - Samfunnsdel med byutviklingsstrategi. Visjon, mål og strategier mot 2040*. URL: [Kommuneplan Oslo – utskriftvennlig.pdf](https://www.oslo.kommune.no/fil).
- Postholm, M. B. & Jacobsen, D. I. (2018). *Forskningsmetode for masterstudenter i lærerutdanningen*. Cappelen Damm Akademisk.

- Pozoukidou, G. & Angelidou, M. (2022). Urban Planning in the 15-Minute City: Revisited under Sustainable and Smart City Developments until 2030. *Smart cities*, 5, 1356-1375. <https://doi.org/10.3390/smartcities5040069>.
- Redmond, L. S. & Mokhtarian, P. L. (2001). The Positive Utility of the Commute: Modeling Ideal Commute Time and Relative Desired Commute Amount. *Transportation*, 28(1), 179-205. <https://doi.org/10.1023/A:1010366321778>.
- SSB. (2023). *Kommunefakta Oslo (Oslo)*. Hentet 08.11.23 fra [Kommunefakta - SSB](#).
- Statista. (2016). *Average minutes per day spent travelling to paid work or study by men and women in OECD countries plus China, India and South Africa, as of 2016*. Hentet 09.11.23 fra [Time spent commuting by men and women in OECD countries 2016 | Statista](#).
- Tvedt, K. A. (2023). *Oslo - byutvikling og areal*. Hentet 16.11.23 fra https://snl.no/Oslo_-_byutvikling_og_areal.
- Weeden, T. (2018, 25. november). Attraktive arbeidsgivere må gi ansatte stor fleksibilitet. *Nettavisen*. Hentet 14.11.23 fra [Barnehage, Arbeidsliv | Attraktive arbeidsgivere må gi ansatte stor fleksibilitet \(nettavisen.no\)](#).
- Weng, M., Ding, N., Li, J., Jin, X., Xiao, H., He, Z. & Su, S. (2019). The 15-Minute Walkable Neighbourhoods: Measurement, Social Inequalities and Implications for Building Healthy Communities in Urban China. *Journal of Transport & Health*, 13, 259-273. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.05.005>.

Vedlegg

Vedlegg 1

Tabellen viser alle sitatutdrag fra dokumentanalysen av dokumentet *Byrom – en idehåndbok*.

Kategori	Kode	Utdrag fra dokument	Relevans for oppgaven
10-/15-minuttersby	FE_A FE_F	«Det handler om den gode miksen av tilbud som ligger i gangavstand fra hverandre . Dette prinsippet kalles ti-minuttersbyen , eller nærhetsbyen» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 7).	Departementet oppfordrer til å utvikle nærhetsbyer med 10-minutters radius fra boligen til funksjoner man bruker ofte i dagliglivet. 10-minuttersbyen har de samme hovedprinsippene som innenfor 15-minuttersbyen.
10-/15-minuttersby	FE_F FE_MS	«Da er det viktig at kommunen planlegger byromsnettverket slik at: byrommene, hver for seg og som en del av en større sammenheng , tilbyr ulike kvaliteter og aktiviteter som beriker hverdagslivene til folk» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 24).	Et mangfold av ulike byrom gjør at byen oppleves som mer interessant for brukerne. Et byrom kan romme så mangt og ha flere funksjoner på samme tid. Dette er viktig i 15-minuttersbyen fordi man i en kompakt by er nødt til å utnytte arealene på en god måte.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Ulike arrangementer, markeder og festivaler kan også bidra til byliv for kortere eller lengre perioder. Kommunen, handelsstanden, kulturlivet og frivillige samarbeider ofte om ulike arrangementer i sentrum» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 28).	Gjennom ulike arrangementer kan byen bli brukt på ulike måter. Flerfunksjonaliteten i bruken av arealene kan variere over tid, både per dag, per uke og gjennom endringer av årstidene.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F AR_F	«Kompakt byutvikling, der ambisjonen er å skape gode nærhetsbyer, kan gi positive konsekvenser for bylivet, men samtidig kan det stille bomiljøet under press ved at kvaliteter i byrommene forringes eller bygges ned. Derfor må private uterom, fellesområder som plasser og parker og byrom i særlig grad ivaretas , samt forbindelser ut til andre deler av byen og grønnstrukturen» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 29).	Når man utvikler tette steder er det viktig å huske på at det må være en balanse mellom de ulike funksjonene. Dersom det blir overvekt av en eller et par funksjoner fører det til mangel på noe annet. Dette kan være mangel på møteplasser eller tilgjengelige arbeidsplasser. En slik mangel vil føre til at man må få dekket behovet et annet sted og det kan gi økt reise mellom steder.
10-/15-minuttersby	FE_A	«I nærhetsbyen kan alle hverdagslivets målpunkter nås innen gangavstand på ti	Idehåndboken for byrom oppfordrer til å planlegge nærhetsbyer eller 10-

Arealplanlegging	FE_F FE_GS AR_G	minutter. Ti-minuttersbyen er et planprinsipp som legger vekt på en god miks av bolig, skole/barnehage, næring, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, byrom, grøntområder, og som er forbundet med attraktive forbindelser» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 31).	minuttersbyer. Dette er det samme som 15-minuttersbyer bare innenfor et litt kortere tidsperspektiv.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F AR_F	«Ti-minuttersbyen forutsetter at bebyggelsesstrukturen er forholdsvis tett , med en god blanding av funksjoner og formål . En slik struktur eksisterer ikke alle steder, men planprinsippet er likevel nyttig å forfølge» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 31).	Selv om det ikke eksisterer et godt grunnlag for å danne ti-minuttersbyer over hele Norge kan man fortsatt etterstrebe og innføre flere av prinsippene som bygger opp konseptet. Prinsippene er med på å fremme folkehelse, redusere klimautslipp og bevare naturmangfold og uberørte landarealer.
10-/15-minuttersby	FE_F FE_MS	«Et lokalområde bør ha tilgang til ulike typer byrom med forskjellige funksjoner og kvaliteter, som kan benyttes av ulike type mennesker, gjerne samtidig . Innenfor et område med flere typer byrom må det legges til rette med forskjellige tilbud av ulikt innhold og ulik karakter» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 32).	Et mangfold av ulike byrom gir flere muligheter til at ulike mennesker bruker dem. Gjennom bruk av byrom kan man skape en tilhørighet mellom mennesker som bor i samme område. Ulike typer byrom er viktig for å vise mangfoldet som finnes i et nabolag.
10-/15-minuttersby	FE_A FE_F FE_GS	«Følg så langt som råd prinsippet om at det meste av hverdagslivets målpunkter skal ligge i gangavstand og være lett tilgjengelig for folk flest » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 55).	Dette er et av de overordnede grepene i byromstrategien. Grepet viser at det så langt det er mulig skal legges opp til nærhet til viktige funksjoner. Det er opp til kommunene å avgjøre hvilke funksjoner som plasseres innenfor gangavstand, men kommunen har laget en konseptskisse for å vise hva de vektlegger (se figur 7).
10-/15-minuttersby	FE_F AR_M	«Byrom skal kunne brukes gjennom hele døgnet og bidra til folkeliv og gode bomiljøer » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 56).	Gjennom sambruk kan byrom og lokaler brukes på en ny måte enn man er vant til i dag. For eksempel kan flere bruke et urbant rom samtidig eller rommet bytter funksjon i løpet av dagen. Byrommene fungerer som møteplasser for lokalbefolkningen.

10-/15-minuttersby	FE_A FE_F	«Case Fredrikstad er et prosjekt som har som mål å utvikle en nærhetsby. Det betyr at alle skal ha tilgang til hverdagslivets gjøremål innen gangavstand på ca. 1 km» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 96).	Dette er et eksempel som viser Fredrikstads visjon om å bli en nærhetsby.
10-/15-minuttersby	FE_A	«Nærhet: handler om avstander til byrom, og tilgang til forskjellige typer byrom i nettverket» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 22).	Nærhet og avstander mellom funksjonene man benytter seg av i hverdagen trekkes frem som en av fem kriterier for å oppnå gode byromsnettverk. Avstanden mellom funksjoner må tas i betraktning når man planlegger for å få folk til å benytte seg av områdene.
10-/15-minuttersby	FE_A	«Da er det viktig at kommunen planlegger byromsnettverket slik at: forbindelsene henger sammen og gjør det lett «å koble seg på» fra boligen, arbeidet og fra de viktige målpunktene » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 24).	For at flere skal ha tilgang til og benytte seg av byrommene må det være en kobling mellom disse og funksjonene man bruker mye av i hverdagen. Denne koblingen innebærer at det er nærme hverandre og at det ikke er barrierer som stenger for tilgjengeligheten.
10-/15-minuttersby	FE_A AR_G	«Reell avstand og opplevd avstand er ikke alltid sammenfallende. Attraktive ferdselsårer gjør at folk går lenger, mens barrierer og kjedelige omgivelser demper lysten til å gå eller sykle» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 32).	I en nærhetsbasert by er det viktig å tenke på omgivelsene fordi de påvirker følelsen av det å gå eller sykle i området. Dersom det er noe man kan se eller gjøre på veien øker gangbarheten i området.
10-/15-minuttersby	FE_A FE_K	«Koble sammen overordnede strukturer: Ta hensyn til overordnede strukturer regionalt og i kommunen, som kollektivlinjer, sykkelruter, vann/elveløp, grønnstruktur, og friluftsområder» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 54).	Dette er et av de overordnede grepene i byromstrategien. Byrommene skal kobles på eksisterende infrastruktur slik at de enkelt kan nås på en miljøvennlig måte.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_K	«For at folk skal kunne bruke byrommene daglig, bør de ligge i gangavstand og være lett tilgjengelige med trygge forbindelser og uten barrierer » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 6).	Byrommene skal være tilgjengelige steder som man enkelt kan nå til fots. Dette innebærer at de skal være nære andre funksjoner man bruker i hverdagen.

10-/15-minuttersby	FE_GS FE_MS	«Et godt og velfungerende byromsnettverk med attraktive byrom og tilrettelagte forbindelser fremmer stedsidentiteten. Stedets egenart blir synlig for flere, og binder ulike punkter i byen bedre sammen. Det fremmer også mobiliteten for gående og syklende» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 7).	Ved å styrke steders identitet skaper man mange ulike steder innad i en by. Dette bidrar til et mangfold av steder og øker attraktiviteten. Det gjør også at det skjer noe mens man er ute og går i byen. Flerfunksjonalitet gjør at man opplever mer på veien mellom A og B og det gjør at det føles ut som det går raskere.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«Økt mobilitet for gående og syklende bidrar til å redusere klimagassutslippene» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 7).	Dersom man bruker grønne mobilitetsformer for å bevege seg rundt, bruker man mindre privatbil. Noe som er positivt for miljøet.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«Det innebærer at byrommene skal ligge innen gangavstand og være lett tilgjengelige med gode gang- og sykkelforbindelser» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 8).	Det blir ikke spesifisert hva byrommene skal ligge i gangavstand til, men det er trolig boligfunksjoner. Gjennom etableringen av kortere avstander mellom funksjonene legges det til rette for at flere kan gå og sykle fremfor å kjøre bil.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS AR_G	« Gangforbindelser og sykkelforbindelser er stedenes arterier , det er her vi beveger oss til og fra jobb, skole, butikk og fritid. Forbindelsene kobler stedet sammen» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 17).	Gang- og sykkelforbindelsene er det som skal knytte steder og funksjoner sammen. Her legges det vekt på grønn mobilitet fremfor bilveiene.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS AR_G	« Forskning viser at når reiseavstanden er mindre enn én km, velger folk oftest å bevege seg til fots. Én km er ca. ti minutters gange. Er reisen lengre, velger folk sykkel eller enda oftere bilen. For barn og gamle er avstanden de kan tilbakelegge på ti minutter, kortere» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 30).	Avstanden mellom funksjoner har mye å si for hvordan man bruker dem. Det er viktig å huske på når man etablerer en 10- eller 15-minuttersby. De viktigste og mest brukte funksjonene burde ligge nærmere enn funksjoner som sjeldent eller i mindre grad benyttes. Det er også viktig å huske på at ikke alle beveger seg like fort og en tidsmessig beregning av avstand vil se ulik ut for ulike mennesker.

10-/15-minuttersby	FE_GS FE_F	«Målet for planleggingen av byromsnettverket er derfor at dagliglivets gjøremål skal ligge innen gangavstand eller sykkelavstand » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 30).	De mest brukte funksjonene i hverdagen skal ligge innenfor en avstand som gjør det mulig å gå eller sykle til dem. Dette målet finner man igjen i 15-minuttersby konseptet.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS AR_G	«Gatelivet er avhengig av ferdsel til fots og med sykkel , men bilbaserte sentrumsområder kan være vanskelige å bevege seg i for både gående og syklende. I mange byer er man nå i gang med å transformere veiene om til gater med bedre tilgjengelighet for myke trafikanter » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 36).	I 10- og 15-minuttersbyen er det viktig å skape et godt og trygt gateliv. Derfor er det et ønske om å fremme gange og sykling i større grad, fremfor andre former for mobilitet som med bil. Høyt trafikkerte bilveier kan ses på som en barriere i urbane områder fordi de skiller funksjoner fra hverandre og gjør det mer utrygt å ferdes i bybildet.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_MS	«Variasjon i farger og detaljer, gløtt mellom bygninger og mangfold i tilbud og aktiviteter bidrar til at det er attraktivt å gå – og til at vi ønsker å gå enda lenger» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 37).	Gjennom detaljer i stedsutviklingen kan man få flere til å gå i stedet for å kjøre bil.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_K	« Sykkelparkering og holdeplasser bør integreres i byromsnettverket» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 57).	Gjennom å plassere sykkelparkeringer rundt sentrale holdeplasser som ligger i nærheten av byrommene, er håpet at flere skal benytte seg av både sykling og kollektivtransport.
10-/15-minuttersby	FE_K	« Kollektivtransportens holdeplasser bør plasseres logisk i forhold til viktige målpunkt» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 38).	Hvor man plasserer holdeplassene for kollektivtransport har noe å si for hvor mange som bruker dem. Dersom de er nærme funksjoner som brukes ofte, for eksempel bolig, arbeidsplasser og varehandel, vil de bli brukt i større grad.
10-/15-minuttersby	FE_MS	«I utviklingen av byromsnettverket er det viktig å utnytte de kvalitetene ved stedet som allerede finnes » (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 42).	Ved å bevare det særegne ved stedet og utvikle det videre beholder man stedsidentitet og skaper et mangfold av ulike steder.

10-/15-minuttersby	FE_MS	« Utnytt egenarten og kvalitetene ved et sted i utformingen av alle prosjekter. Stedsanalyser er viktige bidrag for å identifisere disse elementene» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 54).	Dette er et av de overordnede grepene i byromstrategien. At dette er det første overordnede grepet viser at det er behov for mangfold i byområder. Dette er med på å skape ulike steder med ulik karakter.
10-/15-minuttersby	FE_MS FE_A	« Alle skal ha tilgang til forskjellige typer byrom innenfor gangavstand. Det innebærer minst én møteplass, et torg eller et grønt byrom som er tilrettelagt for ulike opplevelser» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 56).	Det skal være tilgjengelige områder innenfor en viss avstand fra hvor folk bor og oppholder seg. Det settes krav om flere ulike byrom fordi de skal trekke til seg mange forskjellige typer mennesker med ulike behov.
Arealplanlegging	AR_M	«Byrom er mellomrommene, de urbane rekreasjonsområdene og fellesskapets møteplasser til hverdag og fest. Gode byrom fungerer som byens lim og gjør stedene mer levende og inkluderende. De fremmer byliv og aktiviteter og gjør det attraktivt for lokalbefolkningen, besøkende og næringslivet» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 6).	Gjennom å utvikle byrom skaper man møteplasser som kan benyttes på ulike måter av innbyggerne, tilreisende og næringslivet. De er med å skape samhold og en følelse av tilhørighet til stedet, samtidig som de er allsidige og inviterer til forskjellige typer bruk.

Vedlegg 2

Tabellen viser alle sitatutdrag fra dokumentanalysen av dokumentet *Vår by, vår fremtid – kommuneplan for Oslo 2018*.

Kategori	Kode	Utdrag fra dokument	Relevans for oppgaven
Fleksible arbeidsplasser	FL_K FL_O	«På Tøyen støtter Oslo kommune en ”Startup Village” der du kan få råd om hva som skal til for å starte egen bedrift . Du får oversikt over hva som skjer på oppstartscenen i Oslo og internasjonalt, og et lavterskeltilbud om du vil prøve ut egen idé. Du kan også leie kontorplass i landsbyen i inntil tre år. Da håper vi bedriften din kan stå på egne bein i et lokale i nærmiljøet. Dette er byutvikling som skaper verdier» (Oslo kommune, 2019, s. 32).	Ved å støtte oppstartsbedrifter og legge til rette for at nye bedrifter kan få hjelp i oppstartsfasen styrkes næringslivet i byen. Et slikt tilbud er også med å fremme fleksible arbeidsplasser gjennom å kunne tilby veiledning og kontorplasser til de nyoppstartede bedriftene.
Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging 10-/15-minuttersby	FL_B FL_S AR_M FE_F	« Offentlige funksjoner som skoler, biblioteker og idrettsanlegg skal fungere som lokale møteplasser og utformes på en måte som gir mulighet for sambruk og fleksibel bruk over tid . Hver bydel skal ha minst en bibliotekfilial. Såkalte meråpne bibilotekfilialer, hvor man får tilgang til biblioteket med lånekort også etter stengetid, vil i løpet av de nærmeste årene bli en selvfølge» (Oslo kommune, 2019, s. 36).	Ved å planlegge for sambruk av lokaler til flere ulike formål begrenser man hvor store arealer man trenger å bruke for å ha et fungerende byrom. På denne måten bidrar sambruk til å skape en tettere bystruktur med de samme funksjonene som en spredt bystruktur.
Fleksible arbeidsplasser	FL_S	«Knapphet på areal krever at det utvikles modeller for deling og sambruk » (Oslo kommune, 2019, s. 44).	Den tettbygde byen har begrensede arealer og det må derfor nye løsninger til slik at alle kan få dekket sine behov. Gjennom sambruk og deling av lokaler kan det oppstå nye sammensetninger. For eksempel kan kontorfellesskap føre til at det oppstår nye, innovative ideer.
Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FL_S AR_F	«Å ivareta arealbehovet til alle funksjonene byen trenger, er utfordrende når byen vokser, og det må forhindres at veksten fører til byspredning og økt transportbehov. Sambruk handler om å utnytte knappe byarealer effektivt og få	Kommunen ser et behov for fortetting og korte avstander mellom funksjoner, i motsetning til byspredning som medfører et større behov for transport. En form for sambruk innenfor arbeidsliv er kontorfellesskap.

		plass til både nødvendige funksjoner og merverdi i området» (Oslo kommune, 2019, s. 46).	
Fleksible arbeidsplasser	FL_S	« Sikre at mulighetene for sambruk, flerbruk og økt levetid alltid vurderes i planlegging av nye formålsbygg. (jfr. bystyrets vedtakspunkt 45)» (Oslo kommune, 2019, s. 77).	Dette er en oppfølgingsoppgave til den nye arealdelen. Ved å ta sambruk og flerbruk mer inn i fremtidens planer legges det mer til rette for å etablere og bruke fleksible arbeidsplasser.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Oslo skal være en attraktiv by for næringslivet , og byutviklingen skal styres slik at Oslo kan videreutvikles som en sterk kunnskapshovedstad » (Oslo kommune, 2019, s. 5).	Kommunen ønsker å trekke til seg nye bedrifter og ny arbeidskraft. Både fra andre steder i Norge og internasjonalt. Dette skal styrke næringslivet i byen. Mange av bedriftene kommunen retter seg mot er kunnskapsintensive og egner seg godt til å jobbe fra fleksible arbeidsplasser.
Fleksible arbeidsplasser 10-/15-minuttersby	FL_N FE_IKT	«Utviklingstrekk som globalisering, automatisering og digitalisering, overgang fra ressursøkonomi til kunnskapsøkonomi og det grønne skiftet fører til omstilling i arbeidslivet. Dette medfører raskere endringer i behov for kompetanse, og at kravene til kompetanse i arbeidslivet blir stadig høyere» (Oslo kommune, 2019, s. 10).	De samme utviklingstrekkene finner man igjen i utviklingen av fleksible arbeidsplasser. Dette understreker at kommunen vet at de må vurdere hvordan arbeidslivet kan endre seg i fremtiden.
Fleksible arbeidsplasser 10-/15-minuttersby	FL_N FE_F	«En sentral utfordring er å sikre plass for kunnskapsintensiv næring og service nær byens etablerte kunnskapsmiljøer , og utvikle mer flerfunksjonelle byområder som stimulerer til samarbeid og fremmer trivsel og kultur for innovasjon. Der skal det utvikles fruktbart samarbeid mellom forskning, undervisning og kunnskapsbaserte bedrifter i et miljø som også omfatter boliger og andre urbane funksjoner » (Oslo kommune, 2019, s. 30).	Kommunens plan om utvikling av innovasjonsdistrikter er i tråd med hovedtrekkene i 10- og 15-minuttersbyen med flerfunksjonelle områder hvor man både kan bo, jobbe, gå på skole og ha tilgang på andre funksjoner.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N FE_GS	«Lokalt næringsliv skal plasseres slik at det enkelt kan nås til fots og på sykkel » (Oslo kommune, 2019, s. 47).	Næringsliv er en av funksjonene som skal være i nærheten av bostedet slik at det er lett tilgjengelig med grønn mobilitet.

10-/15-minuttersby			
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Kommunen skal legge til rette for et grønt og allsidig næringsliv, blant annet gjennom føringer for lokalisering av arbeidsplasser og tilrettelegging av areal for alle typer næringsliv som imøtekommer næringslivets behov og gir rom for innovasjon, konkurransekraft og arbeid for alle» (Oslo kommune, 2019, s. 64).	Et sentralt mål i samfunnsdelen er å legge til rette for, og fremme næringslivet i byen. Dette skal skje på en miljøbevisst måte. Det innebærer at kommunen gjennom sine planer legger til rette for hvor de ønsker næringsutvikling.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F FE_GS AR_G	«Byområder med en blanding av boliger, næring og sosial infrastruktur vil gjøre det enklere å gå og sykle , både for innbyggere og tilreisende» (Oslo kommune, 2019, s. 18).	Ved å etablere flerfunksjonelle områder kan man få flere til å benytte seg av grønn mobilitet. Flere velger å gå og sykle når det er funksjoner langs veien som kan yte et behov eller er fine å se på.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser	FE_F FL_N	«Viktige grep er å etablere geografiske, flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter som integrerer dagens campusområder bedre i byen og gjør dem til attraktive byområder for alle» (Oslo kommune, 2019, s. 30).	Ved å etablere flerfunksjonelle innovasjonsdistrikter tar man et steg mot utviklingen av 10- og 15-minuttersbykonseptene. Disse områdene skal integreres med allerede eksisterende byområder og gi innbyggere og besøkende gode byrom.
10-/15-minuttersby	FE_F FE_MS	« I den kompakte byen er det viktig å få til flerfunksjonalitet, det vil si blanding av ulike funksjoner som næring, boliger og kultur/idrett. Varehandel og andre relaterte servicetilbud er viktige drivere for å skape levende og attraktive by- og bydelssentra. Håndverksvirksomheter og ulike typer produksjonsnæringsliv kan inngå i bystrukturen, og bidra til variasjon og stedsidentitet i tråd med ulike områders historie » (Oslo kommune, 2019, s. 43).	Flerfunksjonalitet er viktig for 10- og 15-minuttersbyen. Og det å ta hensyn til stedets identitet slik at ikke alle områder blir like er også et viktig punkt i konseptet.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Flerfunksjonelle områder gir større kundegrunnlag for særlig varehandel og service » (Oslo kommune, 2019, s. 43).	Ved å utvikle flere flerfunksjonelle områder i byen kan man styrke økonomien.
10-/15-minuttersby	FE_F	« Bolig, næring, kulturtilbud og lokal tjenesteyting må planlegges sammen når	Dette er i tråd med 10- og 15-minutters by konseptet om at områder

		nye områder utvikles» (Oslo kommune, 2019, s. 43).	som etableres skal ha flere funksjoner i nærheten og gjøre lange reiser mellom funksjoner overfladiske.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Byutvikling skal legge til rette for en reduksjon av innbyggernes samlede utslipp , blant annet ved at nabolag har varierte tilbud som reduserer transportbehov , og legge til rette for en miljøvennlig livsstil» (Oslo kommune, 2019, s. 44)	Det er selve kjernen i 15-minuttersby konseptet. Ved å lage tettbygde flerfunksjonelle nabolag har innbyggerne viktige funksjoner de bruker i dagliglivet i nærområdet og trenger ikke reise langt for å dekke disse behovene og dermed blir det mindre utslipp i byen.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F AR_KL	«Ett grep i denne strategien [Campusstrategien] er å etablere såkalte innovasjonsdistrikter – kompakte, kunnskapsintensive og flerfunksjonelle byområder , integrert i bystrukturen og med blanding av forskning, utdanning, innovativt næringsliv, byliv og bolig» (Oslo kommune, 2019, s. 69).	Det er områder som kan minne om det man ønsker å oppnå med 15-minuttersbyen. Flerfunksjonelle byområder hvor man kan bo og jobbe innenfor et og samme område.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«For å få flere til å sykle skal vi satse på sykkelveiutbygging, helårsdrift og vedlikehold av sykkelveier, og bysykkelordninger . Ifølge Plan for sykkelveinett skal Oslo ha 280 km sykkelvei innen 2025, og ende opp med totalt 530 kilometer kommunal og statlig sykkelvei» (Oslo kommune, 2019, s. 18).	Kommunen forsøker gjennom utbyggingen av sykkelveier å tilrettelegge for grønnere mobilitet.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«For å nå målsettingene om å bli en nullutslippsby , må mange reiser med personbil flyttes over til kollektiv, sykkel og gange » (Oslo kommune, 2019, s. 18).	Kommunen har som mål at de skal bli en nullutslippsby. For å nå dette målet setter de fokus på å redusere persontransport og øke kollektivtransporten. Dette viser at kommunen har et ønske om en mer klimavennlig og bærekraftig mobilitet i byen.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_IKT	«Parkeringsplasser for sykkel og elbil, bildeling, samt beboerparkering skal prioriteres. I tillegg vil fleksible og digitale løsninger i arbeidslivet kunne begrense	Kommunen ser at det kan komme en endring i arbeidslivet som vil endre måten man jobber på, men i dette utdraget legges det hovedvekt på

		transportbehovet i årene som kommer» (Oslo kommune, 2018, s. 18).	fordelene dette vil ha for å begrense behovet for transport.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS AR_G	« Trafikksikkerhetsarbeidet med vekt på fotgjengere og syklister vil bidra til at flere velger å gå og sykle» (Oslo kommune, 2019, s. 36).	Myke trafikanter som gående og syklister blir prioritert fremfor bilister i denne samfunnsplanen. Det skal innføres tiltak for å gjøre det tryggere å gå og sykle i byen.
10-/15-minuttersby	FE_GS	« Gange, sykling og bykvalitet skal prioriteres foran personbiltransport» (Oslo kommune, 2019, s. 44).	For å få mindre forurensning, støy og utslipp i byen skal grønn mobilitet prioriteres over persontransport.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«Kommunen vil også gjøre det mer attraktivt å sykle, gjennom utbygging av et differensiert, trygt og tilgjengelig sykkelveinett» (Oslo kommune, 2019, s. 45).	Kommunen ønsker en utbygging av sykkelveinettet for å kunne tilrettelegge for flere syklister. Derimot sier ikke dokumentet noe om lengden det forventes at man må sykle.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«Oslo kommune har som ambisjon at flere av dagens større veianlegg omformes til attraktive bygater med lavere fartsgrense, kollektiv- og sykkelfelt, brede fortau, beplantning og oppholdssoner. Dette vil gi mindre kapasitet for personbiler, mindre støy- og luftforurensning og økt bykvalitet , og kan samtidig frigjøre viktige arealer til byutvikling» (Oslo kommune, 2019, s. 45).	Mindre bilbruk, og en annen, mer effektiv bruk av arealer som tidligere har vært okkupert av biler og parkeringsområder gir en annen type bruk av området. Dette vil også ha fordeler for miljøet grunnet mindre forurensning og støy.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS FE_F FE_A AR_G	«Boligområder skal utvikles med gang- og sykkelavstand til kollektivtilbud og daglige funksjoner , som skole, barnehage, handel og tjenester, rekreasjonsområder og arenaer for kultur og idrett. Dette bidrar til et enklere hverdagsliv og redusert transportbehov , og gir møteplasser for de som bor i området» (Oslo kommune, 2019, s. 47).	En nærhet til kollektivtransport og daglige funksjoner fra eget bosted er i tråd med 10- og 15-minuttersbyen. Det gjør at det er et mindre behov for å reise langt fordi de funksjonene som brukes mest i hverdagen er i nærheten av bostedet. Derimot er ikke arbeidsplassen en av funksjonene kommunen legger opp til at skal være i nærheten av boligen.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS FE_F	«Oslo indre by har allerede et finmasket gang-, sykkel og kollektivnettverk som kombinert med flerfunksjonell arealbruk gir svært høyt potensial for miljøvennlig	Dette utdraget viser at ved å legge til rette for mer gang- og sykkelveier økes andelen gange og sykling i byen. Flerfunksjonelle områder er en viktig

		mobilitet. Reisevaneundersøkelser viser at de som bor i indre Oslo har lavest personbilbruk og høyest andel gange» (Oslo kommune, 2019, 52-54).	faktor for at flere skal benytte seg av grønn mobilitet ettersom mange ikke ville valgt å gå dersom det ikke var noe langs veitraseen.
10-/15-minuttersby	FE_K	« Kollektivtrafikken må være attraktiv for å konkurrere med bilkjøringen i regionen og i Oslo» (Oslo kommune, 2019, s. 13).	Det legges vekt på å fremme kollektivtransport fremfor bilkjøring. Dette er et tiltak man også finner i både 10- og 15-minuttersbykonseptene.
10-/15-minuttersby	FE_K	« Nye store investeringsprosjekter som Forneubanen, ny sentrumstunell for T-banen, utvidelse av trikkenettet og andre prosjekter vil gjøre det enda mer attraktivt å bruke buss, trikk og T-bane» (Oslo kommune, 2019, s. 18).	Det har blitt innført tiltak for å begrense bilbruken og flere er planlagt. Denne etableringen gjøres for å få et mer attraktivt og bedre fungerende kollektivtransportnettverk som flere kan og ønsker å bruke.
10-/15-minuttersby	FE_K	«I områder med god kollektivdekning er det naturlig å nedprioritere areal til privatbilisme til fordel for myke trafikanter, kollektivreisende, grønnstruktur og byliv. Programmet Bilfritt byliv skal skape et bedre bymiljø og økt byliv i Oslo sentrum. I slike prosjekter skal hensyn til lokalt næringsliv og folk med særlige transportbehov ivaretas» (Oslo kommune, 2019, s. 45).	Gjennom å innføre flere bilfrie gater åpner man opp for at mennesker kan bruke gatene på en ny måte, og det kan gi et bedre kundegrunnlag for varehandel i området.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FE_K FL_N AR_KN	«En forsterket satsing på nettverksbasert kollektivtransport , og vekt på at boligbygging og næringsutvikling lokaliseres slik at det minimaliserer behovet for bruk av bil» (Oslo kommune, 2019, s. 52).	Kollektivtransporten blir et nettverk som danner grunnlaget for hvor det skal bygges ut. Der det velges å bygges skal byggingen skje på en slik måte at man sikrer flerfunksjonalitet og minker behovet for å reise langt fra bostedet.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_K FE_GS AR_KN	«Alle virksomheter i Oslo foruten de mest plasskrevende bør lokaliseres på steder med god kollektivtilgjengelighet, god tilgjengelighet for gående og syklende, lav parkeringsdekning for bil og høy for sykkel» (Oslo kommune, 2019, s. 67).	Gjennom et slikt tiltak samler man arbeidsplassene langs kollektivknutepunkter og gjør det mulig å nå arbeidsplassen ved hjelp av grønne mobilitetsalternativer.
10-/15-minuttersby	FE_IKT	« Ny teknologi og digitalisering endrer arbeidslivet, tjenesteproduksjonen,	En endring innenfor disse punktene er med på å føre til nye måter å arbeide

Fleksible arbeidsplasser	FL_N	kommunikasjon og hvordan vi samarbeider» (Oslo kommune, 2019, s. 5).	på. Dette bør planleggingen reflektere i fremtiden.
10-/15-minuttersby	FE_IKT	« Framtidens teknologiske utvikling vil kreve omstilling i næringslivet , og det vil oppstå nye behov og prioriteringer vi i dag ikke kjenner» (Oslo kommune, 2019, s. 28).	Kommunen anerkjenner et kommende behov for omstilling, men vet ikke hva det vil innebære.
10-/15-minuttersby	FE_IKT	« Digitalisering og nye teknologiske løsninger muliggjør mer helhetlige og effektive tjenester , og de må utformes i god dialog med innbyggerne. Når stadig flere tjenester digitaliseres, må en ta hensyn til ulik kompetanse, digital modenhet og endringsvilje i befolkningen, og samtidig sørge for driftssikkerhet og personvern» (Oslo kommune, 2019, s. 30).	Dette samsvarer med 15-minuttersby konseptets syn på digitalisering og hvordan ny teknologi kan være med på å gi gode løsninger for hverdagslige problemer.
10-/15-minuttersby	FE_MS	«Både eksisterende og nye nabolag skal ha lokalt særpreget og arkitektonisk kvalitet . Gjennom steds- og mulighetsstudier og medvirkning fra innbyggerne i planarbeid, skal vi identifisere nabolagsverdiene og vurdere behov for nye kvaliteter » (Oslo kommune, 2019, s. 47).	Det å ivareta og bygge på et områdes identitet og verdier slik at ikke alle steder blir like er viktig for å skape et mangfold av steder i byen som har særpreget. Slik blir byen interessant og særskilt.
10-/15-minuttersby	FE_MS	«Et viktig tiltak er å legge til rette for en varierte boligstruktur , som kan bidra til at man kan bli boende i nabolaget sitt gjennom ulike livsfaser og uavhengig av økonomisk evne» (Oslo kommune, 2019, s.64).	Ved å utvikle steder med flere ulike typer boliger kan ulike behov dekkes hos demografiske grupper gjennom et helt liv. Ulike typer boliger gir også et mangfold i befolkningen.
10-/15-minuttersby	FE_MS FE_F	« Eksisterende nabolagsverdier og stedskvaliteter skal være førende premiss for utviklingen , samtidig som nye verdier skal tilføres området. Dette kan for eksempel være gjennom ombygging av veier til bygater, nye torg, parker, identitetsskapende arkitektur, tilrettelegging for en flerfunksjonell utvikling med sosial infrastruktur, handel-, tjeneste- og kulturtilbud, eller en mer variert	Områder skal utvikles i tråd med deres egenskaper og historie. Dette gjøres for å sikre stedsidentiteten til et område og unngå at alle steder blir like.

		boligstruktur der dette er aktuelt» (Oslo kommune, 2019, 70).	
Arealplanlegging	AR_KN	«Siden Kommuneplan 2000 har det vært tverrpolitisk enighet i Oslo om en knutepunkt- og banebasert byutviklingsstrategi . Dette har bidratt til høy vekst i antall kollektivreisende og stans i veksten i antall reiser med personbil » (Oslo kommune, 2019, s. 44).	Utsagnet viser at det lenge har vært en plan om byutvikling rundt knutepunkt og tog- og T-banestasjoner. Denne strategien fremmer bruk av kollektivtransport og har virket inn på innbyggernes mobilitet.
Arealplanlegging 10-/15- minuttersby	AR_KN FE_MS	« Forsterket banebasert utvikling i hele byen med vekt på å utvikle klimasmarte stasjonsområder med ivaretagelse og styrking av nabolagsverdier som førende premiss» (Oslo kommune, 2019, s. 52).	Gjennom å utvikle stasjonsområdene skaper man sentrerte områder hvor de som bor der enkelt kan komme seg rundt i byen ved hjelp av kollektivtransporten. Derfor er denne lokaliseringen av bosteder og funksjoner treffende for 10- og 15-minuttersbyen.
Arealplanlegging Fleksible arbeidsplasser	AR_KN FL_N	« Hovedtyngden av arbeidsplassene i Oslo skal lokaliseres i kollektivknutepunkt , i tråd med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus» (Oslo kommune, 2019, s. 54).	Gjennom en slik lokalisering av arbeidsplasser blir det enklere å nå dem ved bruk av kollektivtransport. I tillegg fører det til en viss samlokalisering dersom boliger også skal legges til kollektivknutepunkter. I den grad dette skjer på de samme kollektivknutepunktene.
Arealplanlegging	AR_KN AR_F	«Det er høyest tetthet i sentrum og i de sentrale kollektivknutepunktene, samt ved institusjonsområder som Gaustad, Blindern og Ullevål. Dette viser at virksomhetsetablering i stor grad har skjedd i henhold til den knutepunkt- og banebaserte byutviklingsstrategien. Denne byutviklingsstrategien legger opp til at dette generelle bildet vil videreføres, men enkelte av knutepunktene vil få høyere arbeidsplasskonsentrasjon, f.eks. Økern, Helsfyr, Bryn, Skøyen og Lysaker» (Oslo kommune, 2019, s. 67).	Knutepunktutviklingen har vært et mål for kommunen lenge. Det gjør at man kan se resultater av utviklingen allerede.
Arealplanlegging	AR_F	«Økt utbygging og fortetting må planlegges slik at vi forebygger flom og	Fortetting er et viktig prinsipp innenfor 10- og 15-minuttersby

		oversvømmelser , og byen må ruste seg til å møte et klima i endring» (Oslo kommune, 2019, s. 34).	konseptene. Kommunen vil at fortettingen som skjer i byen skal gjøres på en slik måte at den tar hensyn til miljøet og eventuelle problemer klimaendringene kan medføre. Planleggingen tar altså hensyn til både hvordan man kan bo tettere og forholder seg til klimaet.
Arealplanlegging	AR_F AR_G	«Utvikling og fortetting skal skje i områder med god kollektivdekning og hvor det tilrettelegges for gående og syklende » (Oslo kommune, 2019, s. 52).	Utvikling og fortetting skal skje i de områdene av byen hvor det er et godt fungerende kollektivtrafikknettverk og hvor det er god gangbarhet. Grunnen til dette er at ny utvikling ikke skal føre til et større behov for personbiler.
Arealplanlegging	AR_M	« Det skal være grønne møteplasser og lunger i hele byen. Møteplassene er steder for forskjellige typer opplevelser og aktiviteter, som har et felles fokus på grønne verdier og bærekraft. De grønne møteplassene er tilgjengelige og trygge for alle. Møteplassene er gratis steder innbyggerne kan komme til for rekreasjon, med god luft og lite støy. De bidrar til godt byliv og er attraktive for innbyggere, besøkende og næringslivet. De grønne møteplassene lages på innbyggernes premisser og tilpasses nabolagsverdiene på stedet. Eksempler på slike møtesteder er paviljonger, telt, drivhus, ombrukshall, tuftepark, spill og servering i samarbeid med næringslivet» (Oslo kommune, 2019, s. 21).	Gode møteplasser i byen skal være tilgjengelige for alle, dette er et viktig trekk innenfor 10- og 15-minuttersbyen. Møteplassene gir innbyggerne et sted hvor de kan møte hverandre i en uformell setting.
Arealplanlegging Fleksible arbeidsplasser	AR_M FL_N	«Oslo kommune skal bidra aktivt til samhandling mellom akademia og næringslivet ved å skape gode møteplasser og sikre areal for innovasjon og nytt næringsliv i kunnskapsinstitusjonenes nærrområder» (Oslo kommune, 2019, s. 30).	Kommunen har som mål at innbyggerne og aktivitetene i byen skal bli mer innovative og kreative. Dette vil de legge til rette for gjennom å skape nye møteplasser hvor mennesker kan møtes og skape innovasjonsdistrikter hvor kunnskap kan utvikles.

Arealplanlegging	AR_M	«Oslo kommune skal aktivt legge til rette for møteplasser og sikre areal for innovasjon og nytt næringsliv rundt byens fremste kunnskapsmiljøer» (Oslo kommune, 2019, s. 30).	Kommunen ønsker å legge til rette for at byens kunnskapsmiljøer skal vokse og bli mer kreative og innovative. Dette vil de gjøre gjennom å skape nye møteplasser hvor mennesker kan møtes og skape innovasjonsdistrikter hvor kunnskap kan utvikles.
Arealplanlegging	AR_M	«I utviklingsområder skal nye byområder få gode parker og et godt nettverk av torg og møteplasser » (Oslo kommune, 2019, s. 47).	Grøntarealer og møteplasser er viktige i 10- og 15-minuttersbyen fordi de er med på å skape en tilhørighet mellom innbyggerne. Innbyggerne kan benytte seg av slike områder og bli kjent med andre. Samtidig skal det være kort vei til grøntarealer for å fremme folkehelse.

Vedlegg 3

Tabellen viser alle sitatutdrag fra dokumentanalysen av dokumentet *Campus Oslo - strategi for utvikling av kunnskapshovedstaden*.

Kategori	Kode	Utdrag fra dokument	Relevans for oppgaven
Fleksible arbeidsplasser	FL_K FL_I FL_O	«I Oslo er det de senere årene utviklet miljøer og møteplasser for å koble gründere og venturekapital , samt en rekke etableringsmiljøer og inkubatorer for gründere . Eksempler er StartUp Lab, MESH, Oslo House of Innovation, og 657» (Oslo kommune, 2018, s. 20).	Dette er miljøer hvor nye bedrifter blir til og ideer skapes. Slike miljøer oppfordrer til et fleksibelt arbeidsliv og flere tilbyr både rådgivning for hvordan starte nye bedrifter og kontorplasser å jobbe fra.
Fleksible arbeidsplasser	FL_K FL_I FL_O	«Det voksende økosystemet for entreprenørskap i Oslo har trolig bidratt til at antallet oppstartsbedrifter med vekstpotensial også har økt. Økosystemet inkluderer blant annet inkubatorer, næringsklynger, akseleratorprogrammer og felles arbeidslokaler » (Oslo kommune, 2018, s. 20).	Det har vært en voksende interesse innenfor entreprenørskap i byen og det har medført utviklingen av flere former for fleksibelt arbeidsliv. Dette viser at det er en økt interesse for konseptet.
Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FL_B AR_M	«Oslo kommune vil utnytte bibliotekenes funksjon som møteplass og arena for formidling av forskning og kunnskap » (Oslo kommune, 2018, s. 41).	Bibliotekene er en flerfunksjonell arena og møteplass i byen hvor mange ulike aktiviteter kan foregå samtidig. For eksempel er flere biblioteker egnet for å sitte og arbeide fra og det arrangeres kurs, tilstelninger og aktiviteter.
Fleksible arbeidsplasser 10-/15-minuttersby	FL_B FE_IKT	«På sikt er Oslonøkkelen tenkt å samordnes med kommunens fellesløsning for booking for å gjøre det enda enklere for innbyggere å benytte seg av kommunens møterom, øvingslokaler, gjenbruksstasjoner, offentlige bad og bibliotek» (Oslo kommune, 2018, s. 45).	Teknologi skal bli tatt mer i bruk for å kunne få tilgang til kommunens tjenester. Dette gjelder for blant annet biblioteker.
Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FL_B AR_M	«Det nye hovedbiblioteket gir Oslos innbyggere et moderne og dynamisk bygg med innhold som formes av menneskene som bruker det .	Biblioteker kan også fungere som arenaer for fleksible arbeidsplasser ved at de har arbeidsplasser for de som ønsker å arbeide derfra. Biblioteker har også andre

		Folkebiblioteket skal være en synlig og selvfølgelig ressurs i det offentlige rom. Med en sentral plassering og åpne og frie tjenester blir biblioteket tilgjengelig for alle. Deichmanske bibliotek skal møte fremtiden gjennom både å bevare det beste av bibliotekets kjernetilbud samtidig som en ny arena for aktivitet skal utvikles rundt de tradisjonelle funksjonene» (Oslo kommune, 2018, s. 96).	funksjoner noe som er med på å gjøre dem flerfunksjonelle. Det nye biblioteket i Bjørvika er et godt eksempel på hvordan dette kan se ut.
Fleksible arbeidsplasser	FL_I FL_O	«Innovasjonsdistrikter er geografiske byområder, hvor kunnskapsinstitusjoner og kunnskapstunge virksomheter samler seg og samarbeider med gründere, inkubatorer, investorer og det offentlige, for å fremme innovasjon, kreativitet og kommersialisering av idéer og kunnskap» (Oslo kommune, 2018, s. 51).	Innovasjonsdistriktene fungerer som klynger for kunnskapsintensive bedrifter. Dette medfører at de tiltrekker seg flere kunnskapsintensive bedrifter, inkubatorer og oppstartsbedrifter som ønsker å ligge nært de store bedriftene. Gjennom en slik posisjonering kan fleksible arbeidsplasser benyttes til å jobbe fra av bedrifter som ønsker en nærhet til de store kunnskapsbedriftene og institusjonene.
Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FL_S FL_O AR_KL	«Der flere bedrifter lokaliserer seg nær hverandre, kan de dra nytte av tettere samarbeid , i tillegg til å dele kompetanse og fasiliteter . Dette gir bedre rammer for å koble, dele og lære på tvers av virksomheter, og kan omfatte flere bedrifter i samme bransje eller fra ulike bransjer som kompletterer hverandre. Oppstartsbedrifter etableres ofte i slike miljøer » (Oslo kommune, 2018, s. 37).	Samlokalisering av bedrifter er noe kommunen ser på som en mulighet for å skape tettere samarbeid blant bedrifter og dele informasjon enklere med hverandre. Gjennom å skape et miljø for samlokalisering av bedrifter i samme område kan man få agglomerasjonsfordeler. Dette kan også oppnås av at bedrifter samlokaliserer seg i samme kontorfellesskap. På den måten kommer de ansatte nærmere hverandre og det blir enda enklere å dele informasjon og ideer.
Fleksible arbeidsplasser	FL_S	«Oslo kommunes mål om sambruk av lokaler og anlegg , er et virkemiddel for å utnytte kommunens egne arealer , noe som både er arealbesparende og bærekraftig. Sambruk bør også kunne gjelde for fasiliteter innenfor et	Sambruk av lokaler og anlegg skal brukes som et virkemiddel i kommunen for å kunne utvikle en flerfunksjonell, tett by. Kommunen skal oppfordre til mer sambruk. Dette kan innebære utviklingen av flere kontorfellesskap.

		campusområde, selv om det er både offentlige og private institusjonseiere i et slikt område» (Oslo kommune, 2018, s. 48).	
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«I innovasjonsdistriktene skal det i særlig grad legges til rette for innovasjon og kunnskapsbasert næringsutvikling nær viktige kunnskapsmiljøer » (Oslo kommune, 2018, s. 51).	Kommunen har et mål om næringsutvikling av kunnskapsintensive næringer. Av den grunn skal de legge til rette for at kunnskapsbasert næring kan etableres i klynger rundt eksisterende kunnskapsmiljøer.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Oslo kommune vil bruke kommunens næringspolitiske virkemidler for å understøtte innovasjon og næringsutvikling i innovasjonsdistriktene» (Oslo kommune, 2018, s. 60).	Kommunen har som mål å støtte opp om innovasjon og næringsutvikling innad i innovasjonsdistriktene. Det sies derimot lite om spesifikt fleksible arbeidsplasser. Støtten fra kommunen er både i form av å tilrettelegge for etablering av næring og i form av økonomisk støtte.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Tilskuddsordningene er viktige virkemidler for å fremme innovasjon og næringsutvikling , og vil ses i sammenheng med og forsterke de øvrige tiltakene i campusstrategien. I tillegg bidrar kommunen med midler til internasjonal profilering av Osloregionen og har etablert et eget næringsutviklingselskap som del av sitt virkemiddelapparat» (Oslo kommune, 2018, s. 61).	Gjennom økonomisk støtte skal kommunen fremme utvikling innenfor næringssektoren. Dette er tilskuddsordninger som næringsklynger, inkubatorer, entreprenørskapsmiljøer og andre kan søke på.
Fleksible arbeidsplasser	FL_N	«Det skal legges stor vekt på det grønne skiftet, sosial bærekraft, morgendagens næringsliv og nye former for samarbeid . Utprøving av nye modeller for næringsutvikling , boligbygging og bruk av midlertidigheter i byutviklingen er eksempler på dette» (Oslo kommune, 2018, s. 79).	Det skal legges til rette for at næringslivet skal bli grønnere med nye måter å samarbeide på. Dette bør innebære å legge til rette for og inkorporere nye former for arbeid i et eksisterende næringsliv.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F AR_KL	«Et innovasjonsdistrikt må utvikles flerfunksjonelt og inneholde en kritisk masse av kunnskaps- og	Innovasjonsdistriktene er klynger bestående av kunnskaps- og næringsaktører. Disse klyngene må utvikles flerfunksjonelle slik at de også

		næringsaktører » (Oslo kommune, 2018, s. 4).	møter andre behov enn kun arbeidsplasser og utdanningsformål.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Legge til rette for en arealbruk som gjør det mulig å lokalisere næringsliv og andre viktige funksjoner nær byens kunnskapsmiljøer » (Oslo kommune, 2018, s. 39).	Dette er et av tiltakene som skal gjennomføres for å etablere innovasjonsdistriktene. Tiltaket går ut på å gjøre det mulig å kunne etablere ny næring rundt eksisterende kunnskapsmiljøer og samtidig etablere andre funksjoner innenfor innovasjonsdistriktene slik at det blir flerfunksjonelle områder.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Det må legges vekt på at områdene skal utvikles flerfunksjonelt , åpnes opp og integreres i byen, på en slik måte at de gir merverdi til området rundt og byen for øvrig » (Oslo kommune, 2018, s. 40).	Flerfunksjon er med på å gjøre området mer attraktivt for brukerne, men innovasjonsdistriktene må også koble seg til resten av byen. Dette kan gjøres med hjelp av gang- og sykkelveier eller kollektivtransport.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Skal de [kunnskapsinstitusjonene] inngå som en del av en flerfunksjonell byutvikling, må det sikres arealer nær institusjonene som legger til rette for det» (Oslo kommune, 2018, s. 46).	Når man planlegger for innovasjonsdistrikter, er man nødt å ha en balanse mellom funksjonene. Funksjoner som varehandel og boliger bør ikke ligge i utkanten av området. De må være en integrert og balansert del av området.
10-/15-minuttersby	FE_F	«Ved å gjøre områdene mer flerfunksjonelle, med naturlige møteplasser og krysningspunkter mellom ulike aktører, legges det til rette for økt samspill og innovasjon » (Oslo kommune, 2018, s 48).	Kommunen innfører mange tiltak i et forsøk på å styrke kunnskapsinstitusjonene i byen. Kommunen har som strategi å etablere flerfunksjonelle områder med gode møteplasser for å skape samspill mellom aktører som vanligvis ikke ville møtt hverandre og på den måten legge til rette for innovasjon.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F FE_GS AR_G	«Områdene [innovasjonsdistriktene] skal utvikles som attraktive, flerfunksjonelle byområder med lokalt kultur- og tjenestetilbud, rekreasjonsmuligheter, boliger, gode gate- og byrom og prioritering av gående og syklende, slik at de framstår som attraktive lokaliseringsteder for nye	Det som beskrives her har flere likhetstrekk med 10- og 15-minuttersbyen. Innovasjonsdistrikter kan anses som en versjon av 10- og 15-minuttersbyen som lokaliserer seg rundt kunnskapsintensive arbeidsplasser og utdanningsinstitusjoner.

		virksomheter» (Oslo kommune, 2018, s. 54).	
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_F AR_M	«Innovasjonsdistrikter må utvikles flerfunksjonelt, med bylivskvaliteter og byrom som inviterer til opphold og bevegelse » (Oslo kommune, 2018, s. 58).	Møteplasser hvor innbyggerne og besøkende kan møtes og sameksistere vektlegges som et utviklingstiltak i innovasjonsdistriktene. Møteplasser vil være med på å skape en balanse i et område hvor det foregår mye næringsvirksomhet.
10-/15-minuttersby	FE_F	« Sentrum har et lavt innslag av boliger , og i noen områder er det lite byliv. Utover det er området blant de mest flerfunksjonelle i Oslo » (Oslo kommune, 2018, s. 89).	Sentrum trekkes frem som en av de mest flerfunksjonelle i byen. Dette på tross av at det er få boliger her. På mange områder er det god balanse mellom funksjonene, men det er enda områder som kan forbedres for at effektene av en flerfunksjonell by skal komme tydeligere frem.
10-/15-minuttersby	FE_A	« Fysisk nærhet mellom virksomheter gir bedre mulighet for kunnskapsdeling » (Oslo kommune, 2018, s. 4).	Nærheten til andre virksomheter er med å gi fordeler i form av informasjonsdeling og samlokalisering.
10-/15-minuttersby	FE_A	«Blant faktorene som avgjør lokalisering, er tilgang til kompetanse, tilgjengelige lokaler og arealer og ønske om nærhet til kunder, leverandører og virksomheter i samme bransje» (Oslo kommune, 2018, s. 22).	Dette er faktorer som avgjør hvor man ønsker å lokalisere seg i byen. Gjennom å skape innovasjonsdistrikter lager man klynger med kunnskapsintensive bedrifter og institusjoner. Det må tilrettelegges for nok arealer med næringsformål i nærheten av hverandre for å oppnå agglomerasjonsfordeler knyttet til denne næringen.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser Arealplanlegging	FE_A FL_O FL_I AR_KL	«Innovasjonsdistrikter er byområder der det legges til rette for at ledende ankerinstitusjoner som universitet, universitetssykehus eller store kunnskapsbedrifter skal ha oppstartsbedrifter, FoU-virksomhet og virksomheter som inkubatorer og akseleratorer i sin umiddelbare nærhet » (Oslo kommune, 2018, s. 31).	Innovasjonsdistriktene fungerer som kunnskapsintensive klynger hvor store institusjoner brukes som et eksisterende grunnlag og arealene i nærheten tilrettelegges for å få inn flere lignende bedrifter og institusjoner. Her trekkes inkubatorer og oppstartsbedrifter frem som ønskede virksomheter å ha i nærheten.

10-/15-minuttersby	FE_A	«Fysisk nærhet gjør det lett å dele kunnskap og arbeide sammen » (Oslo kommune, 2018, s. 31).	Av den grunn er det attraktivt for bedrifter å være samlokaliserte i nærheten av andre lignende bedrifter.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser	FE_A FL_N	« Fysisk nærhet mellom virksomheter gir bedre mulighet for kunnskapsdeling . Studier tyder på at fysisk nærhet også stimulerer innovasjon og bidrar til økonomisk vekst og ny næringsutvikling » (Oslo kommune, 2018, s. 37).	Nærhet til andre som jobber med det samme er positivt med tanke på deling av informasjon. Dette ser man både med bedrifter som lokaliserer seg i samme område og innenfor fleksible arbeidsplasser som for eksempel kontorfellesskap og inkubatorer.
10-/15-minuttersby Fleksible arbeidsplasser	FE_A FL_K	«Noen trenger mer plass til egen virksomhet, mens andre har behov for nærhet til andre funksjoner som næringsliv, service, student- og forskerboliger, kontorfellesskap og byliv » (Oslo kommune, 2018, s. 46).	Ettersom ulike bedrifter har forskjellige behov er det viktig å planlegge for at de som trenger det kan samlokalisere seg rundt de funksjonene de har behov for.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS FE_K AR_G	« Kollektivtransport, gange og sykkel skal være foretrukne transportformer innenfor, til og fra distriktene» (Oslo kommune, 2018, 58).	Både gange, sykkel og kollektivtransport skal fremmes som mobilitetsalternativer for å reise til og fra, samt innad i innovasjonsdistriktene. Dette krever at det planlegges for hvordan områdene skal kobles sammen med andre steder og at det legges til rette for gangbarhet innad i området.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS AR_G	«Et innovasjonsdistrikt bør ikke være større enn at gange eller sykkel er den foretrukne transportformen » (Oslo kommune, 2018, s. 58).	Bærekraftig transport trekkes frem og setter en avgrensning på områdets størrelse. Dette finner man igjen innenfor 15-minuttersby konseptet.
10-/15-minuttersby	FE_GS FE_K	«For alle innbyggerne i Oslo skal grønne reisealternativer som gange, sykkel og kollektivtransport være det naturlige førstevalget, og kollektivreisene utgjør allerede over halvparten av de motoriserte reisene i hovedstaden» (Oslo kommune, 2018, s. 22-24).	Kommunen har som mål å minke bruken av privatbiler og øke antall gående, syklende og kollektivtransport. Dette krever en økt satsing innenfor å fremme og tilrettelegge for disse mobilitetsformene.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«De siste årene er bysykel-ordningen utvidet med stativer utplassert ved utdanningsinstitusjonene også utenfor Ring 2» (Oslo kommune, 2018, s. 24).	Kommunen innfører tiltak for å gjøre det enklere å sykle i byen.

10-/15-minuttersby	FE_GS	«I løpet av inneværende bystyreperiode skal 60 nye kilometer sykkeltraseer anlegges. Disse by-rutene sikrer sammenhengende forbindelser for sykkel innenfor Ring 3 og vil koble kunnskapsmiljøene bedre sammen» (Oslo kommune, 2018, s. 24).	Det er et tiltak for å fremme sykling i byen. Gjennom et bedre sykkelveinnettverk kobles steder sammen på en ny måte og de blir enklere å nå. Man kan både nå kunnskapsmiljøene som det fokuseres på her, men også andre funksjoner.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_GS AR_G	«Samtidig utgjør banetraseen en barriere mellom Blindern og Forskningsparken med kun ett krysningspunkt for gang og sykkel mellom de respektive stasjonene» (Oslo kommune, 2018, s. 69).	Barrierer som dette er med på å gjøre at områdene ikke er attraktive å bevege seg i til fots og med sykkel. Barrierer burde identifiseres og utbedres slik at det blir enklere å gå dit man vil.
10-/15-minuttersby	FE_GS	«Bysykelstativene ved Blindern, Forskningsparken og nedenfor Gaustad, har økt framkommeligheten til og fra og innen området» (Oslo kommune, 2018, s. 69).	Det viser at tiltak som gjør det enklere å reise med sykkel er med på å øke andelen sykklister i byen.
10-/15-minuttersby	FE_K	«Planlegging og utforming av nye kollektivanlegg kan bidra til å synliggjøre og understreke Oslo sin posisjon som kunnskapshovedstad , for eksempel ved navngiving, utforming av stasjoner, og plassering av holdeplasser og T-baneutganger» (Oslo kommune, 2018, s. 48).	Det er planlagt flere nye holdeplasser og linjer for både buss, trikk og t-bane i byen. Utviklingen av kollektivtrafikken skal være en del av å fremme grønn mobilitet, men kan også fremme kunnskapsintensiv næring.
10-/15-minuttersby Arealplanlegging	FE_K FE_GS FE_IKT AR_M	«Det må tilrettelegges for å koble mennesker og aktører sammen – både fysisk, sosialt og digitalt, blant annet gjennom å sikre felles møteplasser, utvikle sterk delekultur og god fysisk infrastruktur » (Oslo kommune, 2018, s. 51).	I innovasjonsdistriktene skal det være mulig å møtes fysisk innenfor en kort avstand fra boligen, samtidig som digitale løsninger kan være et hjelpemiddel for å få dette til. Det må legges til rette for slike møter gjennom gode flerfunksjonelle møteplasser.
10-/15-minuttersby	FE_IKT	«Målet med digitaliseringen er å tilby innbyggere og næringsliv enklere og bedre kommunale tjenester og samtidig gjøre kommunen til en mer effektiv tjenesteleverandør» (Oslo kommune, 2018, s. 45).	Ny teknologi skal være med å gjøre tjenester bedre og enklere og bruke og arbeidsoppgaver enklere å utføre.

Arealplanlegging	AR_KL	«Innovasjonsdistriktene bør brukes aktivt for etablering av klynger for tverrfaglig virksomhet som gjerne kan omfatte ulike aktører og bransjer med tilholdssted utenfor distriktet, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt » (Oslo kommune, 2018, s. 58).	Etableringen av næringsklynger skal gi agglomerasjonsfordeler til bedriftene. Gjennom en større fleksibilitet i arbeidslivet kan bedrifter som har kontorer andre steder bruke innovasjonsdistriktene for å komme nærmere andre kunnskapsbedrifter som kan hjelpe dem med utvikling.
Arealplanlegging	AR_M AR_G	«Ambisjoner for innovasjonsdistriktet: Etablering av gode byrom som binder området sammen og danner møteplasser og gode forhold for gående og syklende » (Oslo kommune, 2018, s. 66).	Mål om å skape gode byrom med gode gang- og sykkelforbindelser. Dette er et viktig grep i den flerfunksjonelle kunnskapsbyen fordi byrommene er med på å skape samhandling mellom ulike grupper i byen.



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway