

Færre butikker i framtida?

Planlegging for handel og service i byer, tettsteder og bygder

Reguleringsplankonferansen, Tromsø 26.04.2023

Rune Opheim



Mål for arbeid med handel og service i plansammenheng

Et godt (overordnet) mål kjennetegnes av at en kan sette «jeg drømmer om...» foran

Mål relatert til by- og bygdeutvikling

- Mindre biltrafikk og klimagassutslipp, spesielt der bilen også skaper lokale problemer
- Mindre nedbygging, spesielt av verdifulle arealer (klimagassutslipp, naturmangfold, matjord)
- Byliv og menneskemøter med vekt på offentlige rom
- Gode nærmiljøer og levende bygder
- God helse; mer fysisk aktivitet, mer trivsel og mindre forurensning

MEN mange drømmer også om – og/eller «grå fornuft» tilsier

...attraktive butikker, f.eks. ny Biltema, H&M, supermarked, en kul kaffebar – eller gjenbruksbutikk

...å ha bedre råd

...en lettvinthverdag med mindre tidsklemme (både de som har bil, og de som ikke har)

...en trygg og meningsfull jobb, eller selv å skape/ utvikle virksomhet

Svært få drømmer om at «det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter» (fra SPR-BATP).

To typer mål



Mindre biltrafikk og
nedbygging

Kan og bør tallfestes i byområder
All besøksintensiv virksomhet har samme
effekt og bør behandles likt
Næringsområdene = «the smoking gun»



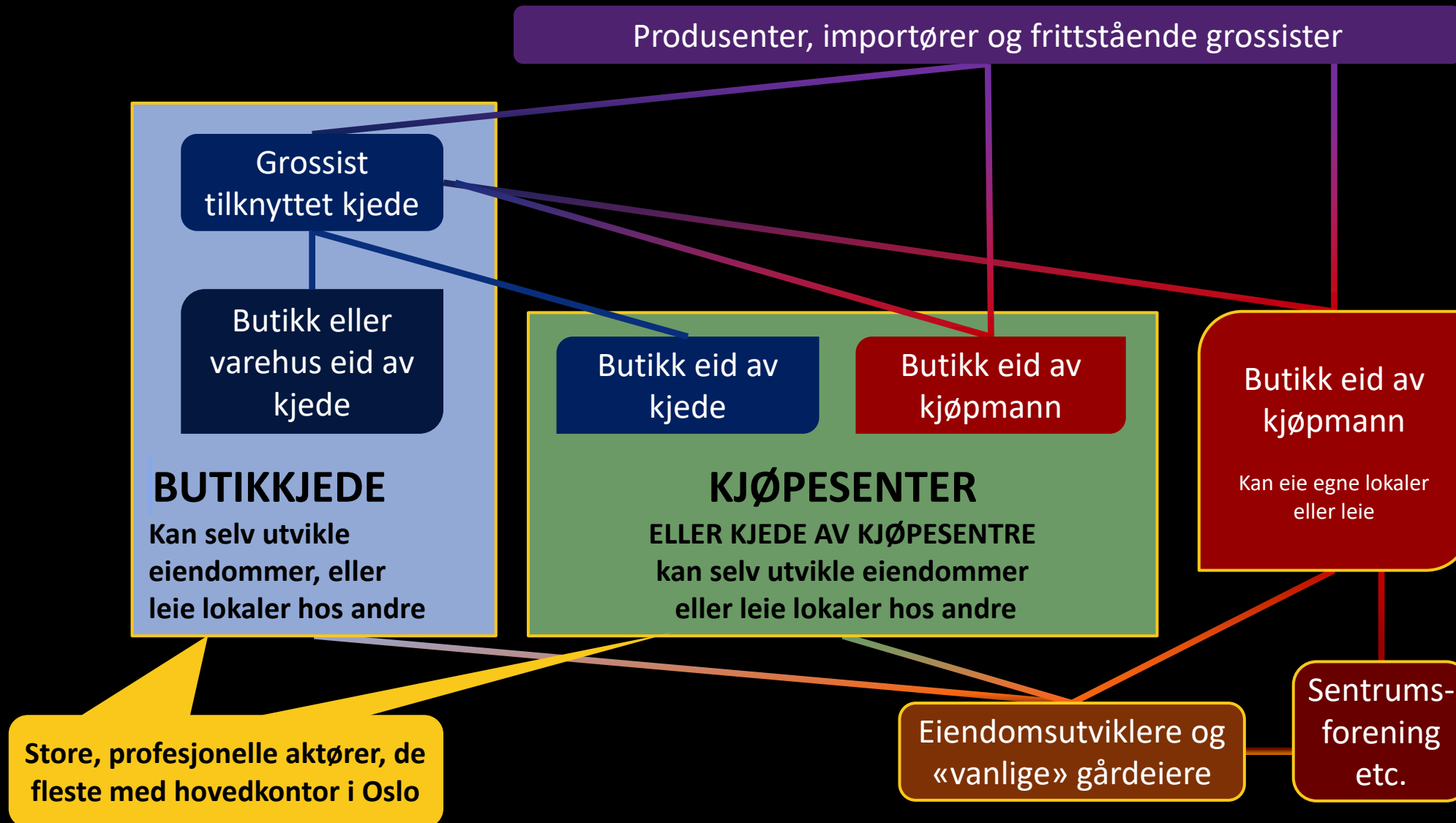
CIVITAS



Byliv. Levende bygder.
Gode nærmiljøer.
Menneskemøter

Ikke mulig / fornuftig å tallfeste
Handel og service har en unik rolle
Ikke nødvendig å henge ut «de dårlige»,
heller virkemidler som understøtter de gode

Aktører innen fysisk handel og service

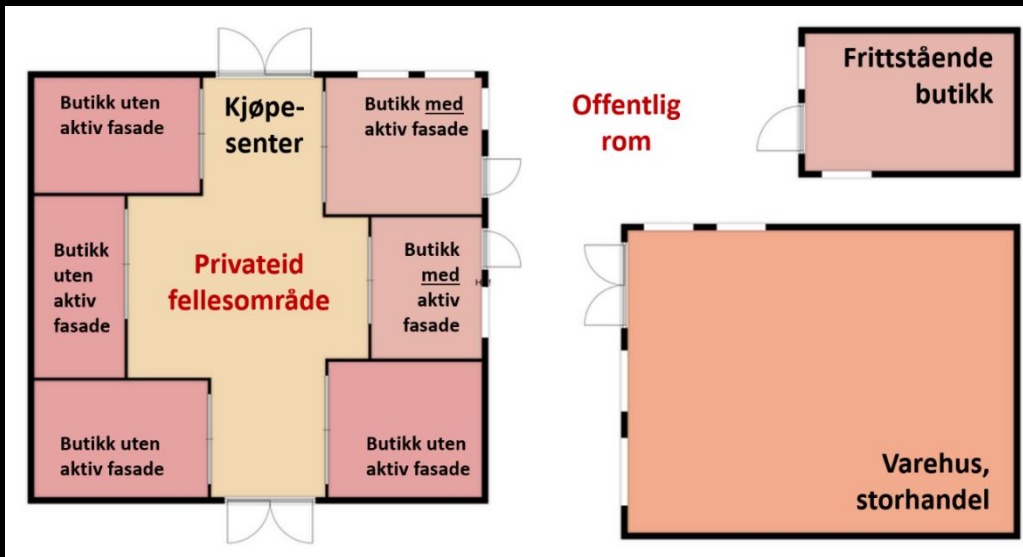


På tide å tenke litt nytt om sentrum?



Har vi sett oss blind på at alt i sentrum er bra?

Butikkene lever mye av «flyt». Kamp om «dragere» (bl.a. Polet) Lønner seg å beholde kunden lengst mulig – særlig for de store Omsetning er neppe et godt mål på at sentrum lykkes



God arkitektur er ikke nok....



«Bylivsbutikker» beriker offentlige rom



«Bygdelivsbutikker» gir litt ekstra tilbake til lokalsamfunnet

Hyggelige steder å møtes, inne og utenfor

Flest mulig kan gå og handle

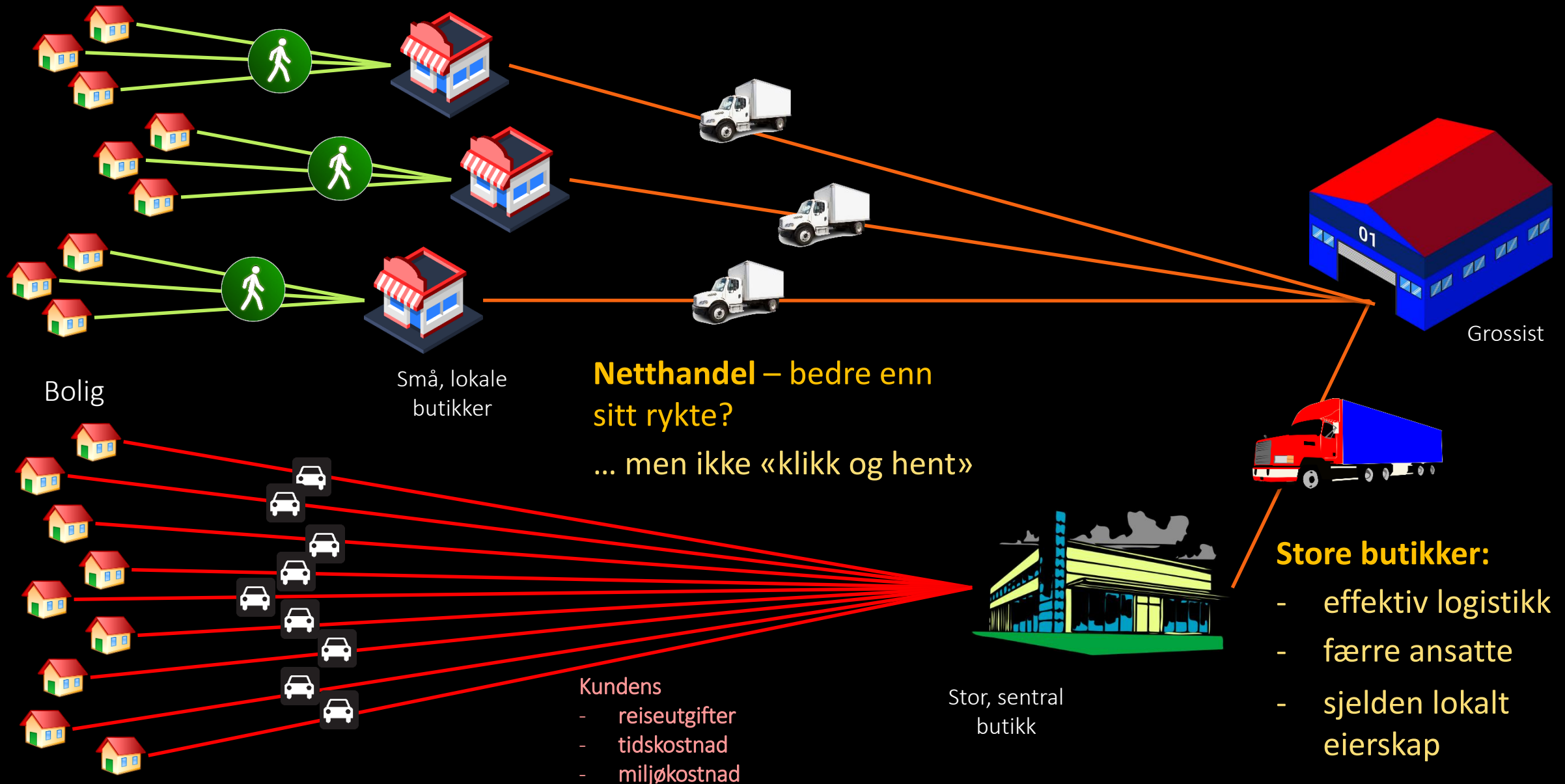
Tilgang til varer og tjenester for dem som ikke kan kjøre

Nærbutikk bør løftes
som tema i arealplan

Samordning med, og
kanskje utvidelse av
Merkur-programmet
(Distriktssenteret)



Summen på kassalappen sier ikke alt...



Butikkstørrelse og transportvalg (forenklet)



Handelsareal	Dagligvarer	Sjeldenvarer	Tjenesteyting
<250 m ²		 evt. spesialisert	 evt. spesialisert
250-500 m ²		 Bysentrum:	
500-1500 m ²		 Bysentrum:	
> 1500 m ²		 Bysentrum:	 Institusjon

Ladeinfrastruktur gir endrede rammevilkår



Tradisjonelle bensinstasjoner må omstille seg – noen forsvinner

«Kaka blir mindre» grunna heimelading / depotlading samt sakteleding på arbeidsplasser, overnattingssteder etc.

Arealer med høy bil-tilgjengelighet blir ledige – press for annen handelsetablering



Foto: ASKO / ABB

Hurtiglading «når vi må». Det tar ca. 20 min, blir neppe < 15 min

Lokalisering av hurtiglading bør understøtte eksisterende handel og service (eller planlagt ny)



Bransjegliding – alle har (nesten) alt

Ikke lenger mulig å skille mellom ulike typer handel / service
– alt smelter sammen, også netthandel og fysisk handel

Regelverk basert på bransje eller annen segmentering vil
fungere stadig dårligere – «hyllepoliti» er i praksis umulig

Ikke mulig å skille plasskrevende varer fra annen handel, alt
blandes – trenger ikke en Bygghandler for å selge trelast

Mindre relevant å beregne behov for handel – konseptene
endres for raskt, arealplan er for langsiktig

Big-box'ene utnytter bare svakheter i pbl



Tøffe forhold ...

Ekstremt lønnsomt å få lov til noe de andre ikke får, tøying av grenser – fleksibilitet utnyttes – «risikovurdering»

Mange «sutrer», noen har god grunn – andre ikke.

Mye retorikk, handelen må få det som de vil, f.eks. fordi

- det gir lavest priser og best utvalg
- alternativet er netthandel og «harry-handel»

Mye determinisme, ofte taktisk; f.eks. «de små dør uansett»

Spis, eller bli spist – og mange mener at slik må det være

Små og minkende marginger, sårbar organisering

Mange skal dø, 10-20% av butikkene borte i 2035?

OBS! Nye/ utenlandske aktører som vil inn vil kreve fordeler

Enkle, klare, forutsigbare og konsistente spilleregler gir mest rettferdig konkurranse

Det offentlige er et dårlig forbilde – bør behandles likt med annen besøksintensiv virksomhet



Stedene ingen planla

Endring i transportsystem skaper nye knutepunkt, tradisjonelle sentra kan havne «i bakevja»

Område sentralt i transportsystem avsatt til næring

Så tillates handel med «plasskrevende varer», næringsrettet engros etc.

Glir over i storhandel (big boxes)

Press for andre typer handel og service, trusler om å etablere seg andre steder. Går til politikerne

Private reguleringsplaner, dispensasjoner

Grensetøying og svak oppfølging av ulovligheter.

Det offentlige kommer etter, også boliger

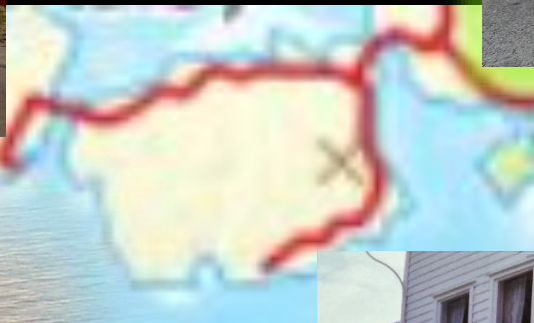
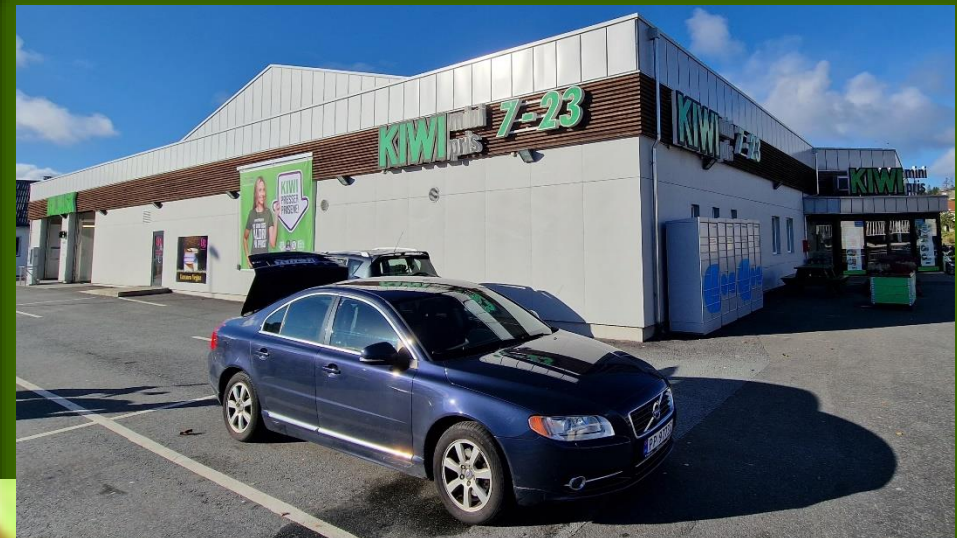
Kanskje villet, men ikke uttalt - «muddeling through»
- unngår politisk samtale om hvordan vi vil ha det

Og Vips ... så har vi et sted med store behov for felles infrastruktur, som det offentlige må betale



Foto: Ingvild Ytterdal

«Myggmyra» – bygdas nye møtested?



... «gjort er gjort», men tenk gjennom hva som skjer ved nye vegsamband etc. ...

«Grå fornuft»?



Byliv – bare ineffektiv nostalgi?



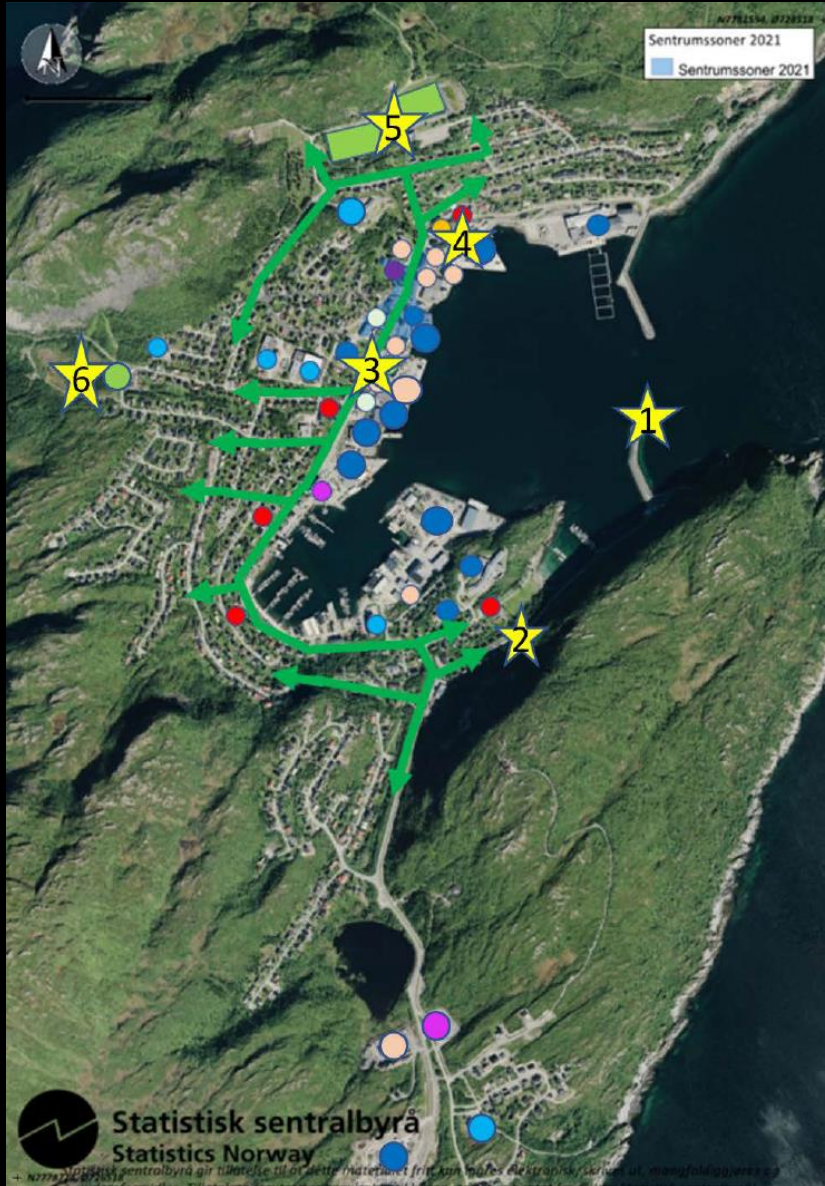
Handel og livsstil



Mikrourbanisering

«Strategisk stedsutvikling for å øke attraktiviteten: Særlig vekt på sentrum. Samlokalisere ulike funksjoner. Bygge boliger, uterom mm
Skjervøy er et av ni eksempler i ny TØI-rapport.

Se også forrige regjering sin strategi for småbyer og større tettsteder som regionale kraftsentre, bl.a. med Vardø som case.



Tegnforklaring		
Mikrourbanisering	★	Servering
Arbeidsplasser	●	Turistnæring
Skole/Barnehage	●	Park/grønt/idrett
Detaljhandel	●	Møteplasser
Dagligvare	●	Parkering
Apotek	●	Viktig forbindelse
Kunst og kultur	●	

Illustrasjon:
Transportøkonomisk
institutt (TØI), basert
på data fra Statistisk
sentralbyrå (SSB)



Hvem kan «ta en for laget» i sentrum?



Nøkkelbutikker i by- og bygdesentrum forsvinner – hva gjør vi?

Drive sentrum som et kjøpesenter?

Sentrumsforeninger sjelden i posisjon til «kraftfulle tiltak».

Kort åpningstid i sentrum kan være et konkurransefortrinn

Nettbutikk «på bakrommet» er ofte en forutsetning



Berøringsangst for nærhandel i plansammenheng?



Byliv, levende bygder og gode nærmiljøer en relevant og legitim del av offentlig planlegging

Hvis samfunnet ikke understøtter «by- og bygdelivsbutikker», vil mange være borte innen få år («komparative ulemper»)

Ofte intensjon om nærhandel/ lokale tjenestetilbud, MEN ... hvis lokalpolitikkerne engasjerer seg for sterkt, kan de «bli sittende med hele butikken i fanget»

... hvis bygda er «et hjerteinfarkt unna å miste butikken», er det risikabelt å «legge alle egg i den kurven»

Hjemmel for **anbudshandel** i bygder og nærmiljøer uten butikk, eller for å komplettere sentrumshandel?

Byene: Business Improvement Districts (BID)?

Gjennomgang av all tjenesteyting og handel i offentlig regi?



10-20 % færre butikker i 2035 – hvilke blir borte?



Noen forsvinner uansett.

Må understøtte de vi kan og vil beholde

Kjedelige kjedebutikker på veg ut – opplevelser viktigere?

Når skal vi lene oss tilbake og «la markedet jobbe»?

By-/ bygdeliv: «Synd for» kommuner som ikke bryr seg. Sterkere styring knyttet til transport og nedbygging

Lokalpolitikkerne skal bestemme, men vi som fagfolk gjør ikke jobben vår om de får «dø i synden»



Næringsformålet mfl. er utdatert

Lokalisering må avklares i KPA – private reguleringsforslag vil aldri konkludere med for mye transport/ nedbygging, eller at sentrum taper

KPA har ofte næringsarealer med enorm kapasitet for utbygging, og muligheten til effektiv styring av lokalisering er her for svak.

Virvar av ulike bestemmelser, f.eks. arealgrenser – de «sleipe» vinner

Uheldig med mange disp.saker – særlig «tabbe-dispensasjoner»





rune.opheim@civitas.no
tlf. 915 83 199
www.civitas.no

© AS Civitas 2023



rune.opheim@civitas.no
915 83 199 – www.civitas.no

© AS Civitas 2023

Oppdraget

Hvordan

- lokalisering av handel og service kan styres gjennom planlegging etter pbl
- nasjonale føringer/politikk er fulgt opp i regionale og kommunale planer, politikk og praksis
- regionale planer og evt. planbestemmelser er praktisert – og omsatt i kommunal planlegging

Hindringer og barrierer for måloppnåelse, svakheter/ mangler ved virkemidler etter pbl.

- vurdere mulighetene og behovet for endret nasjonal styring
- forslag til endringer av nasjonale føringer, forbedring/ utvikling av nye planverktøy og veiledning

Aktuelle tema

- By- og stedsutvikling
- Bærekraftig arealbruk
- Næringsutvikling
- Miljøvennlig transport

Arbeidsmåte (oppdrag for planavd. i KDD)

Hindringer og barrierer for måloppnåelse

- vurdere behov/ muligheter for endret nasjonal styring etter pbl
- alternativer til pbl (fagverktøy, andre styringsverktøy)

Litteraturgjennomgang

- mye kunnskaps- og virkemiddelutvikling på 1990-tallet, deretter har det «gått litt i sirkel». Men bransjen endres raskt.

Gjennomgått regionale planer, og noen kommunale

- regionale planbestemmelser, oppfølging av nasjonale føringer

Fire dagsmøter med kommuner, fylkeskommuner og statsforvaltere (Møre og Romsdal, Trøndelag, Viken, Vestfold og Telemark)

- innledning om hvert plannivå, deretter fri samtale (tilsv. klimaprojekt; Rogaland, Innlandet, Nordland, «Østfold», Vestland)

To fagdager med handels- og servicenæring, prosjektutviklere mfl.

KDD deltok i alle møtene.



Hindringer og barrierer for måloppnåelse

Beskrevet «verdensbilde», «verktøykasse» og praktisering av regionale planer

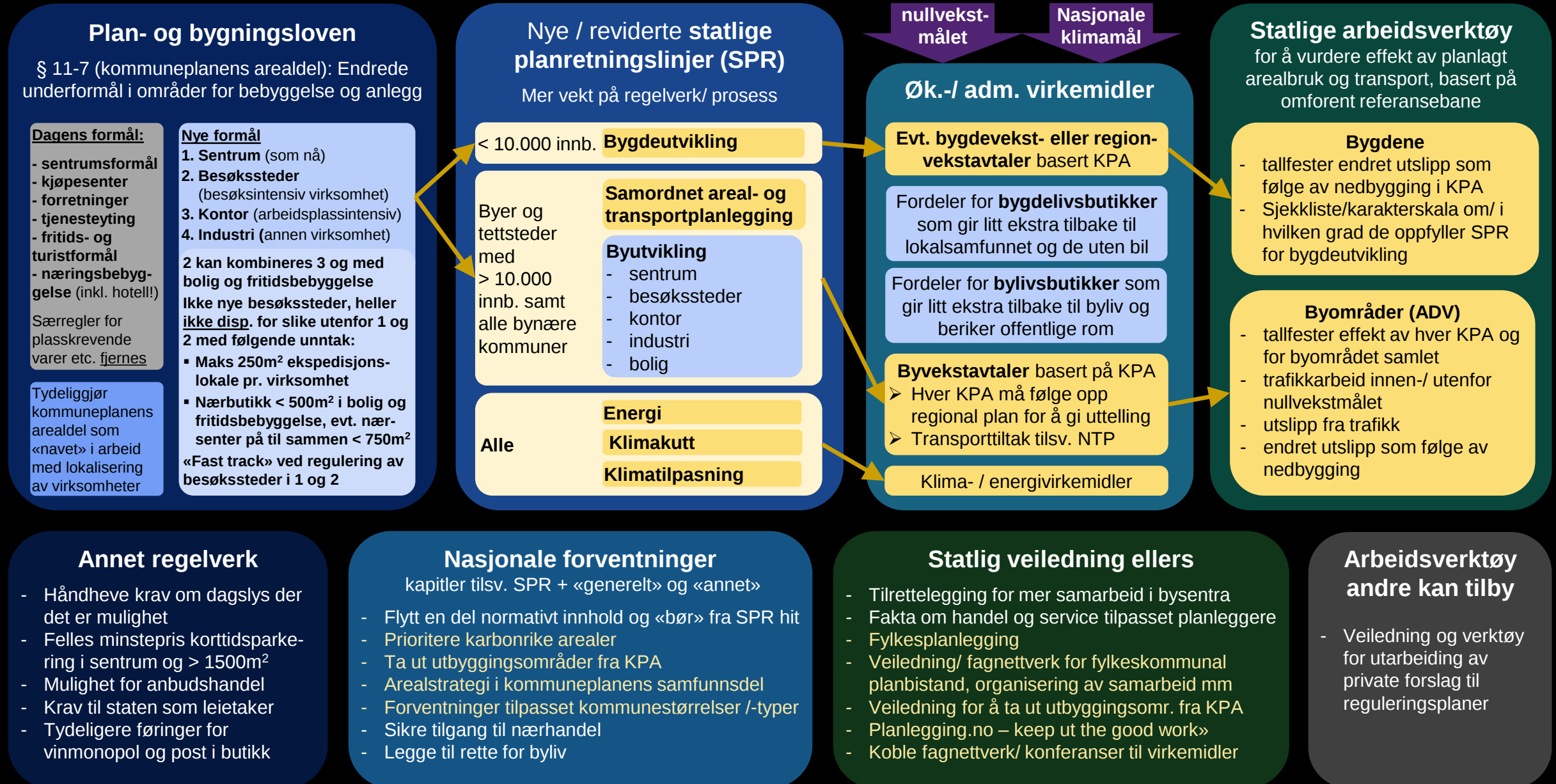
Fire arbeidsmøter med kommuner, fylkeskommuner og statsforvaltere. To fagdager med næringen

1. **Utydelige myndigheter** – mål og regelverk lite forståelig og et «virvar» av ulike bestemmelser
2. **Usikker framtid** – tøft for bransjen og ukjente endringer i vente, lite håp om store offentlige satsinger
3. **Utdaterte planer** – mange dispensasjoner, smutthull og svak oppfølging. Uplanlagte steder.
4. **Få og slitne planleggere** – kommunene bør ta mer kontroll, og planlegge det viktige selv. KPA er navet
5. **Bransjeglidning** – regelverk basert på skille mellom ulike typer handel og service fungerer ikke
6. **Utdaterte arealformål i KPA** – «næringsområder» er særlig problematisk – det er her det starter...
7. **Innsigelser er uforutsigbart** – ikke legg alle eggene i «innsigelses-kurven», mer krav til prosess
8. **Sentralisering** – sterke drivkrefter for færre/større bilbaserte enheter. Bysentrum og nærhandel taper
9. **Sårbare yndlinger** – de som bidrar mest til byliv, levende bygder og godt nærmiljø er de mest sårbare.
10. **Det offentlige er et dårlig forbilde**, særlig statlig lokalisering. OBS: Det offentlige som leietaker

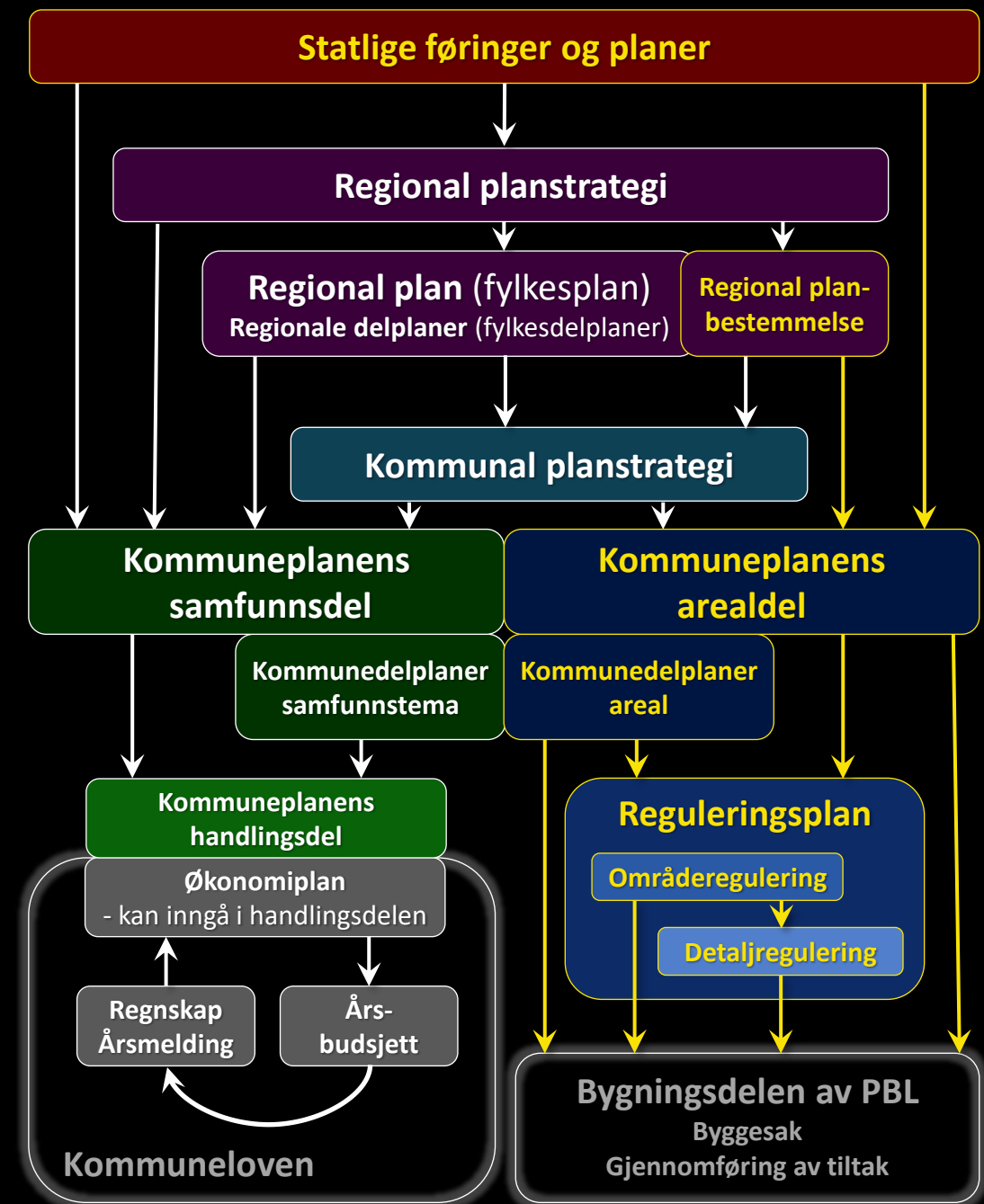
Netthandel er ikke nødvendigvis negativt, men distribusjonsmåte avgjørende.

Mer «overkommune» lite realistisk, men en kan kanskje belønne oppfølging av regional plan

Forslag til forbedringer – besøksintensiv virksomhet

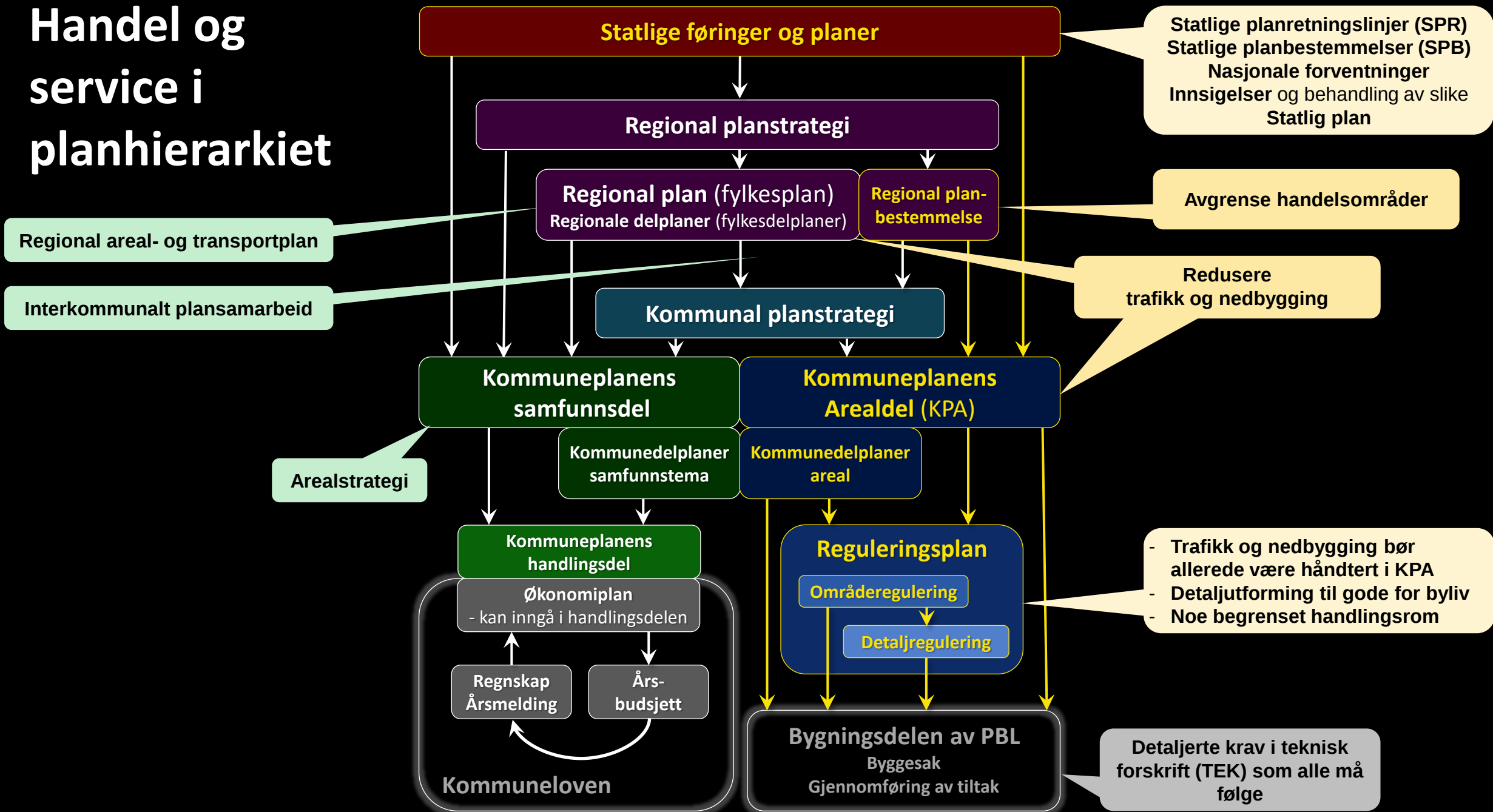


Planhierarkiet i plan- og bygningsloven



Gult indikerer juridisk bindende planinnhold

Handel og service i planhierarkiet



Gult indikerer juridisk bindende planinnhold