

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging

Kampen om gatetverrsnittet - en strategisk tilnærming til gatetransformasjon

The Streetscape Battle
- a strategic approach to street transformation

Christanse Reitan Yttervik
By- og regionplanlegging

Tittel: Kampen om gatetverrsnittet - en strategisk tilnærming til gatetransformasjon

Title: The Streetscape Battle - a strategic approach to street transformation

Forfatter: Christanse Reitan Yttervik, masterstudent by- og regionplanlegging ved NMBU.
christanse.yttervik@gmail.com

Veileder: Einar Lillebye, professor ved ILP, NMBU.

Format/sidetall: Stående A4, 93 sider (110 sider inkl. vedlegg).

Opplag: 9 eksemplarer

Trykk: Vegdirektoratet

Emneord: gatetransformasjon – taktskifte – planprosess - Oslo - London

Kilder: Litteraturliste er oppført på s. 94- 96, figurliste er oppført på s. 97-99. Der annet ikke er oppgitt er figurer forfatterens egne.

FORORD

Denne masteroppgaven markerer slutten på mitt femårige studie innen By- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU).

Oppgaven har fått finansiell støtte fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet. I tillegg har Bymiljøetaten i Oslo kommune og Statens vegvesen, Region Øst bidratt med finansiell støtte til gjennomføring av en studietur til London. Jeg vil takke for muligheten til å gjennomføre denne turen, da det under turen ble samlet inn informasjon som har vært viktig for resultater og funn i oppgaven.

Gjennom studiet har jeg opparbeidet meg mye og variert kunnskap om de mange ulike aspektene ved by- og regionplanlegging. Jeg har etter hvert fått en spesiell interesse for bytransport og hvordan både overordnet planlegging og mer detaljert utforming av gater og byrom kan påvirke folks reisevalg. Jeg valgte tema for oppgaven for å kunne skrive om noe jeg selv interesserer meg for, men også for å kunne skrive en oppgave som kan komme til nytte for de som vil lese den.

Jeg vil takke de som har gjort denne oppgaven mulig. Jeg vil takke Urban Design London for at de utarbeidet et spennende program for studieturen, og medstudent Kjetil som reisefølge på turen. Jeg vil også takke alle som stilte opp som informanter.

Jeg vil spesielt takke min veileder Einar Lillebye ved NMBU for god veiledning og støtte gjennom arbeidet med oppgaven. Jeg vil også takke min kontaktperson ved Bymiljøetaten, Odd Helge Løyning.

Jeg vil takke Linn for god hjelp med korrekturlesing, og ellers familie og venner for gjennomlesing, oppmuntring og gode ord.

Til slutt vil jeg takke mine medstudenter for oppmuntrende og motiverende samtaler og kaffepauser gjennom semesteret, og for fem fine år på Ås.

Christanse Reitan Yttervik
Ås, mai 2016

SAMMENDRAG

Dagens by- og transportplanlegging har tydelige mål om å oppnå mer bærekraftig transport og at veksten i persontrafikk skal tas av kollektivt, sykling og gåing. Veien fra fin retorikk og ambisiøse mål til konkret handling kan derimot være lang. Hvordan ulike grupper prioriteres i gatetverrsnittet kan spille en viktig rolle i å oppnå disse målene. Denne masteroppgaven omhandler hvordan man kan oppnå et høyere tempo i arbeidet med å bygge om gater slik at de oppmuntrer til mer bærekraftig transport.

For å besvare problemstillingene har det blitt gjennomført casestudier av system for gatetransformasjon i Oslo og London. Det har i den forbindelse også blitt gjennomført intervjuer med aktuelle fagpersoner.

Resultatene fra oppgavens to casestudier har blitt sammenlignet for å besvare hvordan Oslo kan lære av London og dermed oppnå en bedre strategisk tilnærming til gatetransformasjon.

Avslutningsvis besvares oppgavens problemstilling delvis gjennom konkrete forslag for hvordan tilnærmingen til gatetransformasjon i Oslo kan bli bedre.

PROBLEMSTILLING:

Hvordan kan en bedre strategisk tilnærming til gatetransformasjon i Oslo bidra til et taktskifte?

UNDERPROBLEMSTILLINGER:

Hva er vellykket og hva er ikke vellykket ved Oslos gatetransformasjon?

Hva gjør Londons gatetransformasjon vellykket?

Hva kan Oslo lære av London?

ABSTRACT

Today's urban and transport planning has clear goals to achieve a more sustainable transport and that the growth in personal traffic will be taken by public transportation, cycling and walking. The journey from nice rethorics and ambitious goals to specific action can on the other hand be long. How different groups are prioritized in the streetscape can play an important role in achieving these goals. This master thesis is about how to achieve a higher pace in the effort towards rebuilding streets to make them encourage a more sustainable transport.

To answer the research questions there has been carried out case studies of systems for street transformation in Oslo and London. Relevant professionals has in these studies been interviewed.

The results from the thesis' two case studies has been compared to answer how Oslo can learn from London and thus achieve a better strategic approach to street transformation.

In conclusion the thesis' research question is answered partially through specific suggestions for how the approach to street transformation in Oslo can be improved.

RESEARCH QUESTION:

How can an improved strategic approach to street transformation in Oslo contribute to a change of pace?

ADDITIONAL RESEARCH QUESTIONS:

What is successful and what is not for Oslo's street transformation?

What makes London's street transformation successful?

What can Oslo learn from London?

INNHold

Forord	3
Sammendrag	4
Abstract	5

DEL A: INTRODUKSJON

Kapittel 1. Innledning	8
1.1 Oppgavens tema og relevans	10
1.2 Problemstilling	11
1.3 Struktur	12
1.4 Begrepsavklaring	14

Kapittel 2. Metode	16
2.1 Valg av metode	18
2.2 Intervjuer	19
2.3 Etske avveininger	20
2.4 Reliabilitet og validitet	21

DEL B: TEORI, EMPIRI OG FUNN

Kapittel 3. Teori	22
3.1 Et paradigmeskifte - en ny premissgiver?	24
3.2 Bærekraftig og kompakt byutvikling	24
3.3 Bærekraftig mobilitet	26
3.4 Gatas stedsfunksjon - en arena for bybruk	28
3.5 Planlegging og planprosess	30
3.6 Oppsummering	33

Kapittel 4. Case Oslo	34
4.1 Nasjonale og regionale føringer	36
4.2 Kommunale føringer	36
4.3 Oslos planaktører	38
4.4 Kort om plansystemet	39
4.5 Investeringsregime	40
4.6 Caseprosjekter	42
4.7 Oppsummering	50

Kapittel 5. Case London	52
5.1 Studietur	54
5.2 De ulike planaktørene	54
5.3 Urban Design London	56
5.4 Londons system for gateplanlegging	57
5.5 Hva mener planleggerne i London?	60
5.6 Forbildeprosjekter	62
5.7 Oppsummering	65

DEL C: AVSLUTNING

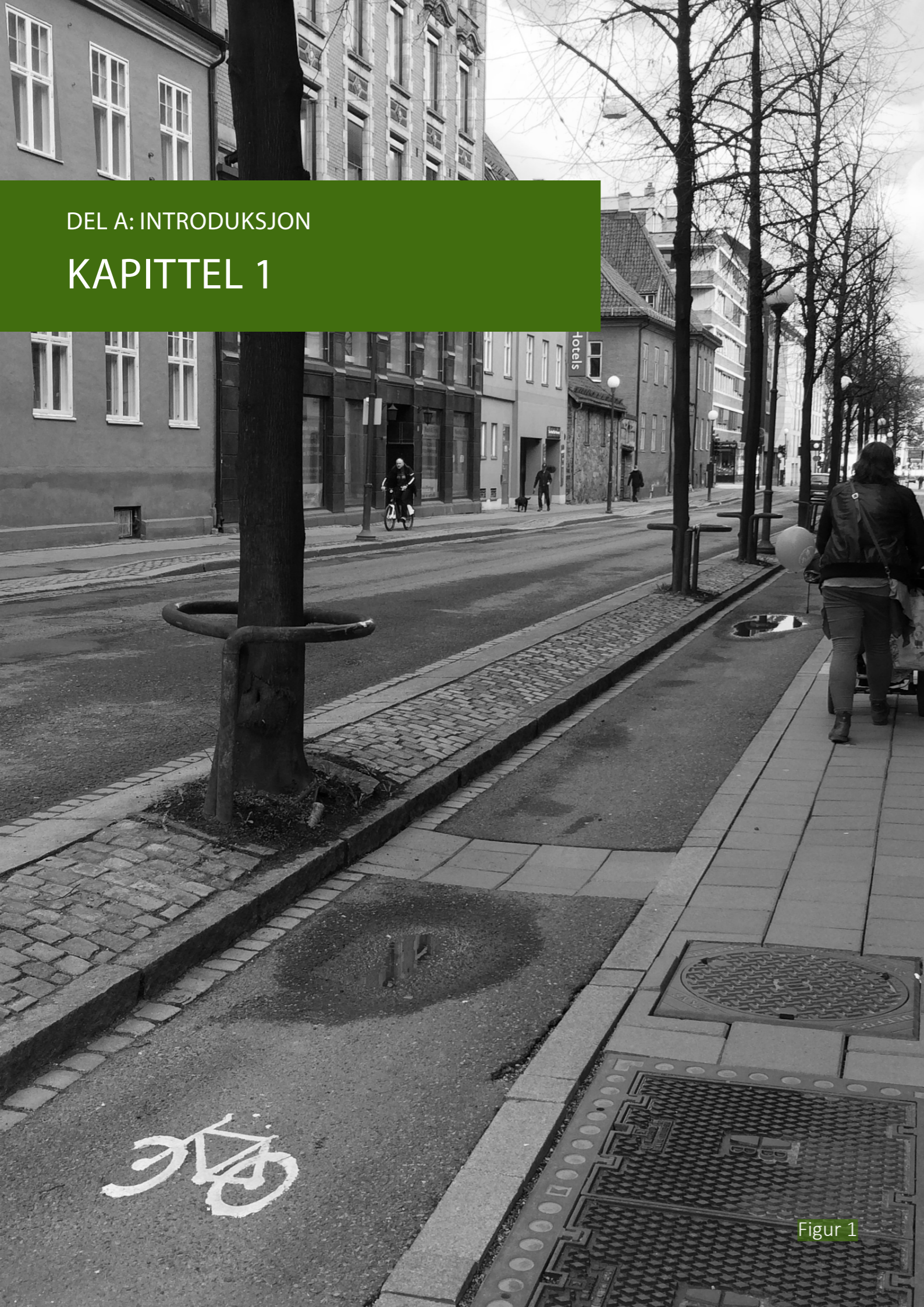
Kapittel 6. Drøfting	66
6.1 Hva er vellykket og hva er ikke i Oslos gatetransformasjon?	68
6.2 Hva gjør Londons gatetransformasjon vellykket?	78
6.3 Hva kan Oslo lære av London?	81

Kapittel 7. Konklusjon	86
7.1 Faglige konklusjoner	88
7.2 Forslag	89
7.3 Avsluttende refleksjoner	93

Kilder og vedlegg	94
Litteraturliste	94
Figurliste	97
Vedlegg 1	100

DEL A: INTRODUKSJON

KAPITTEL 1



Figur 1

1. INNLEDNING

I dette kapitlet blir det redegjort for oppgavens tema og problemstilling og hvordan oppgavens struktur er oppbygd.

Kapitlet er delt inn i følgende underkapitler:

- 1.1 Oppgavens tema og relevans
- 1.2 Problemstilling
- 1.3 Struktur
- 1.4 Begrepsavklaring

1.1 OPPGAVENS TEMA OG RELEVANS

Dagens byplanlegging kan sies å stå ovenfor et paradigmeskifte hvor planleggingen ikke lenger skal skje på bilens premisser, men heller på de gående, de syklende og kollektivtrafikkens premisser. Dette synliggjøres gjennom den nasjonale målsetningen i Nasjonal Transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) som sier at veksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gåing. I tillegg til det økte fokuset på miljøvennlig transport i byene, anerkjennes viktigheten av å tilrettelegge for byliv stadig mer. Mange byer sliter med døende bysentra som utkonkurreres av bilbaserte kjøpesentere. Det finnes knapt en kommuneplan i Norge som ikke har som mål å tilrettelegge for et attraktivt og levende bysentrum.

Gatenes utforming spiller en viktig rolle i arbeidet med å løse begge disse utfordringene. En gate kan invitere til ulik bruk gjennom å prioritere enkelte grupper foran andre, for eksempel gående og syklende foran bilen. Gatene er også en viktig arena for byliv og den typen offentlig byrom det er desidert mest av i en by. For at gatene skal kunne bidra til mer miljøvennlig transport og bærekraftige reisevalg samt gi et bedre grunnlag for byliv, må planleggingen og utbyggingen av gatenettet i nye byområder ivareta disse målene. I tillegg fordrer det en transformasjon av de eksisterende gatene som i dag ikke bidrar til å oppnå de aktuelle målene. Denne masteroppgaven vil belyse slik gatetransformasjon og forsøke å svare på hvordan det kan gjennomføres med høy kvalitet og samtidig raskere og i større omfang enn dagens praksis.

Dette er et aktuelt tema å belyse. Til tross for en bred enighet om at gatenes utforming i større grad må støtte opp under den ønskede utviklingen om mer byliv og bærekraftig mobilitet, er det fortsatt svært liten fremgang. Ved lokalvalget høsten 2015 ble det valgt nytt byråd i Oslo bestående av Ap, SV og MDG, hvor MDG fikk posisjonen som byråd for miljø og samferdsel. Med dette kom nye prioriteringer og høyere ambisjoner for gateutforming og -transformasjon, sykkeltilrettelegging, miljøvennlig bytransport med mer.

Dette gjør temaet for oppgaven aktuelt på to måter. For det første er det en reell politisk vilje til å få gjennomført tiltak som ikke nødvendigvis er de mest populære blant opinionen. Dette kan bety mye for å drive prosjekt for gatetransformasjon fremover og sørge for en høy grad av gjennomføring. For det andre kan slike høye ambisjoner om å transformere gatenettet tvinge frem et behov for å se på organiseringen av dette arbeidet og hvordan man kan oppnå et taktskifte.

1.2 PROBLEMSTILLING

Mitt inntrykk er at gatetransformasjon i Oslo er preget av tunge prosesser med lang tid mellom initiativ og implementering. Slike lange prosesser kan bidra til mer stykkevis planlegging hvor man tar for seg korte gatestrekninger i stedet for å se helhetlig på Oslos gatenett. Man kan også risikere at den valgte løsningen er utdatert innen man er klar til å begynne å bygge. Problemstillingen og underproblemstillingene oppgaven søker å besvare er derfor:

Hvordan kan en bedre strategisk tilnærming til gatetransformasjon i Oslo bidra til et taktskifte?

Hva er vellykket og hva er ikke ved Oslos gatetransformasjon?

Hva gjør Londons gatetransformasjon vellykket?

Hva kan Oslo lære av London?

For å kunne besvare disse problemstillingene er det nødvendig å samle inn informasjon om hvordan gatetransformasjonsprosjekter gjennomføres i Oslo i dag, og hvor prosessene ofte sakkess ned. Den første underproblemstillingen vil besvares gjennom et casestudie av Oslos arbeid med gatetransformasjon. Den andre underproblemstillingen vil besvares gjennom et casestudie av Londons arbeid med gatetransformasjon ved hjelp av resultater fra en studietur til London januar 2016. Deretter vil den tredje underproblemstillingen besvares gjennom å sammenligne resultatene fra disse to casestudiene og se på hvilke resultater som er overførbare fra London til Oslo.



Figur 2

Figur 2 på motsatt side viser hvordan oppgaven er bygd opp og hvordan de ulike kapitlene henger sammen. Oppgaven er delt inn i tre hoveddeler. Del A gir en oversikt over hva som skal belyses i oppgaven, Del B presenterer dataene som skal brukes for å belyse det valgte temaet og hvilke funn som er viktige å hente ut fra de dataene, og Del C bruker denne informasjonen og funnene til å diskutere og konkludere.

DEL A av oppgaven er en introduksjon til hva oppgaven skal gjennomgå og forsøke og besvare og hvordan den skal gjøre det.

I **Kapittel 1 - Innledning** presenteres oppgavens tema, problemstilling og samfunnsrelevans.

I **Kapittel 2 - Metode** presenteres metodevalgene for oppgaven og hvilke vurderinger som er gjort rundt dette.

DEL B av oppgaven gjennomgår det teoretiske grunnlaget for oppgaven, foreliggende empiriske data og de empiriske dataene som har blitt samlet inn gjennom arbeidet med oppgaven.

I **Kapittel 3 - Teori** presenteres det teoretiske grunnlaget som bidrar til å besvare oppgavens problemstilling og underproblemstillinger. Det viktigste teorigrunnlaget oppsummeres på slutten av kapitlet for å tydeliggjøre hva som brukes videre i oppgaven.

I **Kapittel 4 - Case Oslo** blir det gjennomgått de foreliggende empiriske data og funn for casestudiet av Oslos gatetransformasjon. Kapitlet skal besvare følgende spørsmål: Hvordan foregår gatetransformasjon i Oslo? Hva fungerer bra? Hva fungerer dårlig? De viktigste funnene fra casestudiet oppsummeres på slutten av kapitlet for å tydeliggjøre hva som brukes videre i oppgaven.

I **Kapittel 5 - Case London** blir det gjennomgått de foreliggende empiriske data og funn for casestudiet av London. Kapitlet skal besvare følgende spørsmål: Hvordan foregår gatetransformasjon i London? Hva fungerer bra? Hva fungerer dårlig? De viktigste funnene fra casestudiet oppsummeres på slutten av kapitlet for å tydeliggjøre hva som brukes videre i oppgaven.

DEL C av oppgaven er den avsluttende delen. Den gjennomgår drøfting og konklusjon av oppgavens problemstilling og underproblemstilling.

Kapittel 6 - Drøfting diskuterer de resultat og funn som er kommet frem i oppgaven opp mot teorigrunnlaget for å forsøke å svare på problemstillingen og underproblemstillingene.

I **Kapittel 7 - Konklusjon** gjennomgås faglige konklusjoner for oppgavens problemstilling. I tillegg presenteres et konkret forslag for hvordan oppgavens funn og konklusjon kan brukes i praksis. Til slutt vil jeg komme med mine egne refleksjoner rundt oppgavens tema og arbeidet med den.

1.4 BEGREPSAVKLARING

Her følger en avklaring om hva som menes med ulike begrep brukt i oppgaven. Dette er for å sikre en felles forståelse av oppgaven og dens begrepsbruk for lesere og forfatter.

Gate

Det skilles mellom vei og gate, men hvor skillet går kan være uklart. Mens en vei er en ferdssåre som forbinder steder, er gater sted i seg selv (Statens vegvesen, Vegdirektoratet 2014). En gate forholder seg til bebyggelsen rundt ved at bygninger og byrom danner vegger og grenser for gata.

Gatetransformasjon

Gatetransformasjon er en ombygging av en eksisterende gate. I denne oppgaven forstås transformasjon av en gate som en endring av gatas tverrsnitt, for eksempel å innsnevre bilens kjøreareal og gjøre fortauet bredere. En del gateprosjekt innebærer kun en forskjønning og generell oppgradering av gata, og dette forstås ikke som en transformasjon.

Bærekraft

Bærekraft ble i Brundtlandrapporten (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling 1987) definert som å imøtekomme "behovene til dagens generasjon uten å redusere mulighetene for kommende generasjoner til å dekke sine behov". Begrepet kan deles opp i tre områder, nemlig økonomisk bærekraft, sosial bærekraft og miljømessig bærekraft.

Mobilitet

Mobilitet defineres som bevegelighet (Pedersen 2014) og betyr evnen til å flytte på seg, både sosialt og fysisk. I denne oppgaven forstås begrepet som fysisk mobilitet. Innen byplanlegging brukes begrepet mye for å beskrive hvor lett det er å bevege seg i byen. Hvis man enkelt kan bevege seg over lengre avstander uten å måtte bruke uforholdsmessig mye tid eller kostnader har man en høy mobilitet.

Tilgjengelighet

Mens mobilitet i stor grad handler om evnen til å flytte seg enkelt over avstander, har tilgjengelighet et annet fokus. Begrepet sier noe om folks tilgjengelighet til et sted, et område eller en hel by. Det kan skilles mellom fysisk og opplevd tilgjengelighet. Tilgjengelighet påvirkes av avstander, tilknytning og nærhet til andre målpunkt, hvor lett det er å komme seg til eller finne et sted, og fysiske eller opplevde barrierer.

Fremkommelighet

Fremkommelighet forstås i denne oppgaven som flyt i trafikk eller bevegelse. Få hindringer og forsinkelser gir god fremkommelighet, mens mange forsinkelser og hindringer gir dårlig fremkommelighet.

Bybruk

Bybruk kan defineres som den menneskelige aktiviteten i byens offentlige rom. Gater er viktige arenaer for bybruk. Den menneskelige aktiviteten kan deles inn i nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter.

Stedsfunksjon

I denne oppgaven henviser begrepet stedsfunksjon til hvordan gater fungerer som sted. En gate har en funksjon som sted gjennom å være et sted for opphold, sosiale møter, handel og andre aktiviteter.

Bevegelsesfunksjon

Gater har i tillegg til stedsfunksjonen en bevegelsesfunksjon. Bevegelsesfunksjonen henviser til hvordan gatene fungerer som en åre for ulik bevegelse som gåing, sykling og kjøring av bil, buss og trikk.

Paradigmeskifte

Et paradigme defineres som "en problemløsning som blir akseptert som forbilledlig for løsninger av lignende problemer innen samme vitenskap, og som derved skaper en vitenskapelig tradisjon" (Paradigme 2015). Et paradigmeskifte er da et skifte i den vitenskapelige tradisjonen. Det kan komme som en følge av sterke uenigheter eller en endring av forutsetningene for paradigmet.

Premisser

Premisser forstås i denne oppgaven som "fysiske, funksjonelle og sosiale føringer etter at forutsetningene er identifisert, analysert og prioritert" (Statens vegvesen, Vegdirektoratet 2014). Det er altså forskjell på forutsetninger og premisser. Premisser er de forutsetningene som er prioritert og valgt som førende.

Medvirkning

Plan- og bygningsloven stiller krav til at det gjennomføres medvirkning for nye planforslag. Medvirkning går ut på at de som er berørte av en plan eller et tiltak får muligheten til å uttale seg og påvirke planen. Det er mange ulike måter å gjennomføre medvirkning på og stor variasjon i hvor stor grad man involverer berørte. Det blir opp til initiativtaker å finne en form for medvirkning som fungerer for den enkelte plan eller tiltak.

KVU

Statens Vegvesen definerer KVU slik: "Konseptvalgutredning (KVU) er en faglig statlig utredning i tidlig fase for store prosjekter, strekninger og for transportsystem i byområder. [...] Målet for en KVU er å se på ulike alternativer for hvordan man kan løse ulike behov for transport" (Statens vegvesen 2013). I Oslo kommune har de en praksis med å selv gjennomføre KVU for store og omfattende prosjekter. En KVU skal gi et grunnlag for å velge konsept og deretter komme med en anbefaling av konsept å eventuelt gå videre med.

KS1 og KS2

KS1 er en ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredningen (Statens vegvesen 2013). Videre er KS2 en tilsvarende ekstern kvalitetssikring av reguleringsplanarbeidet.

DEL A: INTRODUKSJON

KAPITTEL 2

2. METODE

I dette kapitlet blir det redegjort for hvilke metodevalg som er blitt tatt for oppgaven og begrunnelsen for disse.

Kapitlet består av følgende underkapitler:

2.1 Valg av metode

2.2 Intervjuer

2.3 Etske avveininger

2.4 Reliabilitet og validitet

Figur 3

2.1 VALG AV METODE

«En metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme fram til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener dette formålet, hører med i arsenalet av metoder» (Aubert, Alstad 1969). Det er to hovedtyper metode, nemlig kvalitativ og kvantitativ. I kvantitativ metode presenteres resultater gjerne med tall og statistikk, i motsetning til i kvalitativ metode hvor resultatene er i form av ord. Kvantitative undersøkelser er mer generaliserbare, mens de kvalitative går mer i dybden og er mer forklarende. Denne oppgaven benytter seg hovedsakelig av kvalitativ metode.

For å besvare oppgavens problemstillinger har jeg valgt å benytte meg av metoden casestudie. Casestudie kan forklares som "et inngående studie av ett eller noen få tilfeller. [...] Som studieobjekt kan en case være et program, en aktivitet, et individ eller et sammensatt system. [...] Det som kjennetegner en casestudie, er at forskeren henter inn mye informasjon fra noen få enheter eller caser over kortere eller lengre tid gjennom detaljert og omfattende datainnsamling" (Johannessen, Christoffersen et al. 2011). For å klare å skaffe mye og detaljert data kan caseundersøkelser med fordel gjennomføres ved å kombinere forskjellige metoder.

Casestudie brukes i denne oppgaven som en studie av et sammensatt system, i dette tilfellet system og prosesser for gateplanlegging og gatetransformasjon i en by. I arbeidet med oppgaven har det blitt gjennomført casestudier av de to byene Oslo og London for å deretter kunne sammenligne resultatene og se hva Oslo kan lære av London som et forbilde.

For å kunne gjennomføre et grundig casestudie av gatetransformasjon i London ble det 20.-28. januar 2016 gjennomført en studietur. I løpet av denne studieturen ble det gjennomført flere intervjuer og befaringer av interessante forbildeprosjekt.

I casestudiene av London og Oslo har jeg benyttet meg av intervjuer, befaringer og studie av diverse saksdokumenter og eksisterende planer for å samle inn data. For London har intervjuene bidratt med størsteparten av dataene som er samlet inn, mens for Oslo har dokumentstudie vært noe viktigere.

2.2 INTERVJUER

I kvalitativ forskning benyttes ofte intervjuer. Med denne metoden får man tilgang til mer dyptgående informasjon fra informantene enn ved for eksempel en spørreundersøkelse. Hensikten med intervju er å få tilgang til den kunnskapen og de erfaringene informanten innehar. Intervjuets struktur har mye å si for hvor gode og tydelige svar man får. Intervju kan deles inn i formene strukturert, semi-strukturert eller ustrukturert. Strukturerte intervjuer har en forhåndsdefinert intervjuguide som skal følges strengt gjennom intervjuet. Semi-strukturerte intervjuer har en løsere intervjuguide som åpner for en friere samtale med oppfølgings spørsmål. Ustrukturerte intervjuer gjennomføres som en åpen samtale uten noen intervjuguide. (Johannessen, Christoffersen et al. 2011)

I denne oppgaven har jeg valgt å benytte meg av semi-strukturerte intervjuer. Dette gir et godt utbytte av intervjuene da det sikrer at samtalen holder seg relevant for oppgavens tema, samtidig som at det er åpent for å komme med kunnskap og uttalelser som intervjuguiden ikke nødvendigvis spør om. Da jeg ikke visste i detalj hvilke svar jeg var ute etter var det viktig å ikke låse intervjuet for mye og dermed risikere å gå glipp av viktig informasjon.

Under studieturen til London ble det i tillegg til intervjuer gjennomført befaringer av noen interessante forbildeprosjekter med involverte planleggere og politikere. Disse befaringsene har også vært viktige for informasjonsinnsamling da de som deltok fortalte om både prosjektene og prosesser for gateplanlegging og -transformasjon for øvrig. Disse samtaler kan sies å ha vært ustrukturerte intervjuer i forbindelse med

befaringene.

I tillegg til intervjuer og samtaler med informanter i London har en viktig kilde til informasjon vært samtaler og epost-utveksling med min kontaktperson ved Bymiljøetaten i Oslo kommune. Samtalene har vært strukturert som veiledninger heller enn intervjuer, men det har like fullt kommet frem mye nyttig informasjon for min oppgave. Det samme gjelder epost-utvekslinger hvor oppgaven har blitt diskutert, men hvor data og informasjon som brukes i oppgaven også har kommet frem.

E-postutvekslinger med aktuelle prosjektledere for de ulike caseprosjektene som er studert i oppgaven har også vært viktige informasjonskilder. Denne informasjonen kunne med fordel ha blitt innsamlet gjennom intervjuer heller enn e-poster. På grunn av at dette viste seg å være nødvendig så sent i arbeidet med oppgaven som det gjorde ble det ikke prioritert å gjennomføre fysiske intervjuer, og e-postutveksling ble ansett som tilstrekkelig.

Intervjuene og samtaler har ikke blitt tatt opp med lyd eller transkribert, men har blitt grundig notert og gjengitt. Gjengivelsene av intervjuer og befaringer ligger vedlagt oppgaven. Disse har bidratt med nyttig bakgrunnsinformasjon og gitt et godt grunnlag for forståelse av hvordan gatetransformasjon foregår i de to byene.

Alt av befaringer, intervjuer og andre arrangement under studieturen i London ble organisert og utarbeidet av våre kontaktpersoner i Urban Design London. Vi forklarte hva oppgavens problemstillinger var, hva vi ønsket å få ut av turen og hva vi ville undersøke, og basert på dette utarbeidet Urban Design London et detaljert program. Dette innebærer at jeg ikke selv har vært involvert i selve utvelgelsen eller rekrutteringen av informanter, men kom med innspill om at det var ønskelig med både politikere og planleggere. Informantene som ble valgt ut representerer forskjellige aktører innen Londons gateplanlegging. Utvalget består av politikere fra bydelene og planleggere fra både bydelsnivå og bynivå. Blant planleggerne var det en god fordeling av fagbakgrunner med noen rene planleggere, noen ingeniører og noen designere.

I forkant av intervjuene ble informantene kontaktet av Urban Design London og informert kort om oppgavene og hva de forsøker å besvare og om vår bakgrunn som masterstudenter. Informantene fikk dermed ikke se spørsmålene i forkant av intervjuet. Det er mulig de kunne gitt noe grundigere svar dersom de hadde fått forberedt seg på spørsmålene. Jeg anser det likevel som positivt at de ikke hadde kjennskap til spørsmålene på forhånd, da intervjuet ble mer åpent og svarene kom mer intuitivt.

Informantenes navn og stilling er tatt med i oppgaven fordi jeg anser det som relevant å vise hvordan svar og perspektiv varierer mellom ulike posisjoner og bakgrunner. I etterkant har informantene godkjent at deres svar og navn kan brukes i oppgaven. Prosjektet er meldt inn til og godkjent av NSD, Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste.

2.3 ETISKE AVVEININGER

De etiske avveiningene som er blitt gjort i forbindelse med oppgaven dreier seg for det meste om arbeidet med intervjuene og behandlingen av data fra disse i ettertid. Det er viktig at de som deltar som informanter får god informasjon om hva de skal være med på, og at det innhentes samtykke fra dem. Som tidligere nevnt var det Urban Design London som sto for den første kontakten og informeringen av informantene i London. De skal ha blitt informert om prosjektet og formålet med intervjuet. Jeg innhentet så samtykke fra informantene i etterkant av intervjuene. Det hadde vært å foretrekke å selv stå for kontakten og informeringen av informantene i forkant av intervjuene, for å være helt sikker på hva som ble informert. Det at samtykke har blitt innhentet i ettertid gjør derimot at informantene hadde gode muligheter til å trekke seg dersom de for eksempel mente at det hadde vært mangelfull eller feilaktig informasjon.

Det er ikke valgt å anonymisere informantene. De er oppgitt med navn og stilling i gjengivelsen av intervjuene. Dette er gjort for å vise hvordan svar og meninger kan endre seg mellom ulike personer og posisjoner. I tillegg gir det en viss faglig tyngde å vise hvilke personer som har uttalt seg. Alle informantene er personer som i det daglige uttaler seg om aktuelle prosjekt og planer, og det er derfor ikke ansett som noen byrde for de å stå frem med navn bak sine uttalelser. De har gitt samtykke til at de ikke anonymiseres.

2.4 RELIABILITET OG VALIDITET

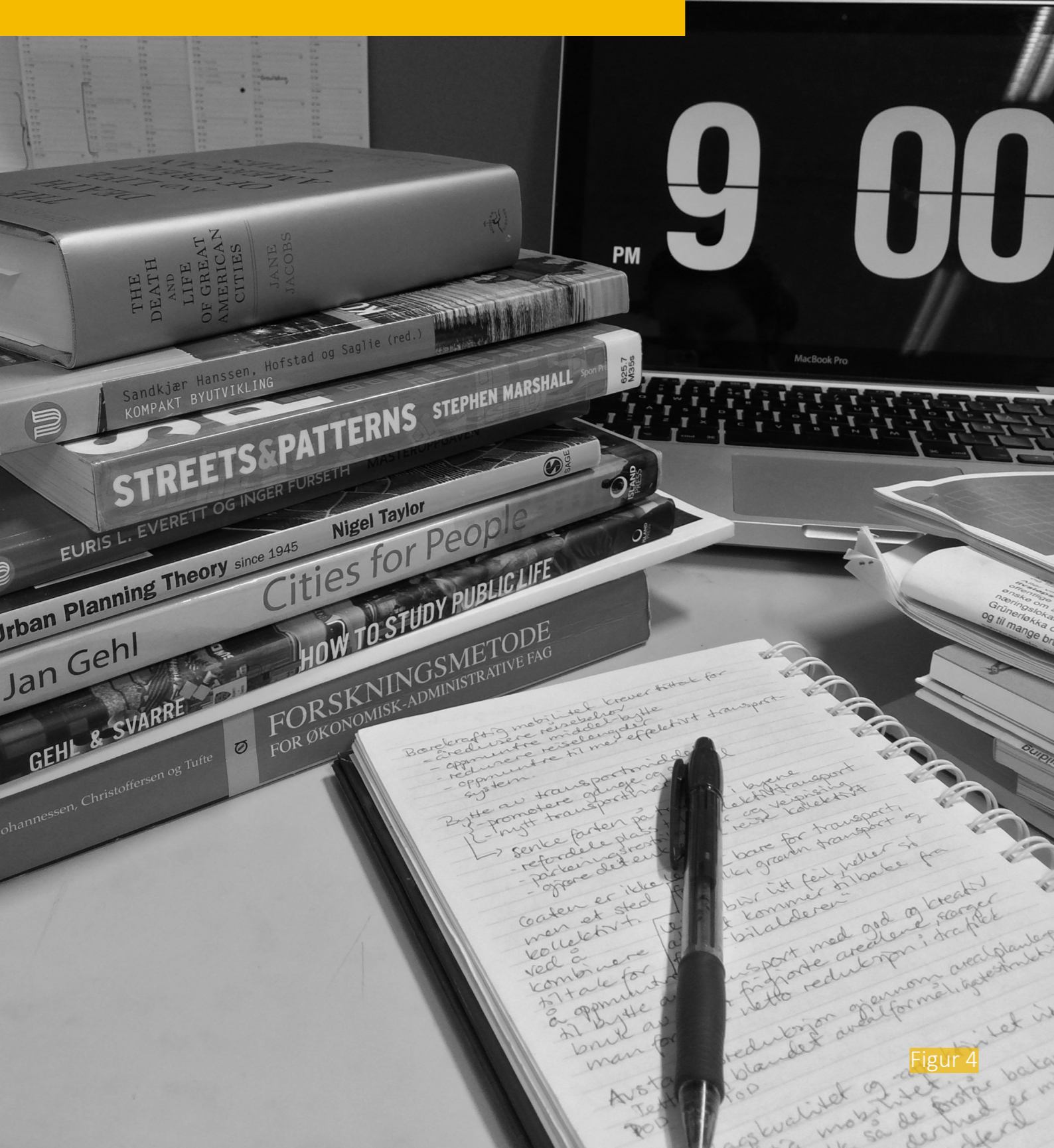
Reliabilitet og validitet er begge viktige mål innen forskning. Reliabilitet handler om graden av samsvar mellom tilfeller i samme kategori. Det sier noe om dataenes pålitelighet og om undersøkelsen har målt den virkelige situasjonen. Dersom flere uavhengige målinger oppnår like resultat er det høy reliabilitet. Validitet sier på sin side noe om dataenes dokumentbarhet eller holdbarhet og hvorvidt undersøkelsene har målt det de er ment til å måle. Det skilles mellom intern og ekstern validitet. Intern validitet handler om undersøkelsen evner å vise årsakssammenhenger eller ikke, mens ekstern validitet handler om i hvilken grad resultatene kan generaliseres eller overføres til andre settinger (Johannessen, Christoffersen et al. 2011).

Kvalitativ metode og casestudier kan være vanskelig å etterprøve. For å sikre en høy grad av reliabilitet er det derfor vektlagt å være åpen om arbeidet med oppgaven og de valg og vurderinger som er gjort underveis. I tillegg er en grundig gjengivelse av intervjuene lagt ved oppgaven. På denne måten kan de som leser oppgaven enkelt forstå hvordan jeg har kommet frem til funn og konklusjoner som presenteres i oppgaven.

Det er vanskelig å generalisere ut fra casestudier på grunn av potensielt store forskjeller mellom ulike case. I denne oppgaven er to case sammenlignet for å kunne trekke lærdommer fra det ene til det andre. Oppgaven går derfor inn på overførbarheten til resultatene fra London til Oslo. Vurderingene om overførbarhet kan også være aktuelle for andre byer og steder.

DEL B: TEORI, EMPIRI OG FUNN

KAPITTEL 3



3. TEORI

I dette kapitlet blir det redegjort for det aktuelle teorigrunnlaget for oppgaven.

Kapitlet er delt inn i følgende underkapitler:

- 3.1 Et paradigmeskifte - en ny premissgiver?
- 3.2 Bærekraftig og kompakt byutvikling
- 3.3 Bærekraftig mobilitet
- 3.4 Gatas stedsfunksjon - en arena for bybruk
- 3.5 Planlegging og planprosess
- 3.6 Oppsummering

3.1 ET PARADIGMESKIFTE - EN NY PREMISSGIVER?

Siden bilsalget i Norge ble frigitt på 1960-tallet, har bilen hatt sterk innflytelse på byutvikling og arealplanlegging. Utvikling og planlegging på bilens premisser er fortsatt svært gjeldende i dag og det kan være utfordrende å ville prioritere andre grupper og hensyn foran bilens fremkommelighet. I dagens byplanlegging snakkes det derimot mer og mer om grønn og bærekraftig mobilitet, kompakt byutvikling og å begrense og til og med redusere privatbilismen. Man kan altså ane begynnelsen på et paradigmeskifte med en overgang fra bilen til gange, sykkel og kollektivt som premissgiver. De statlige målsetningene fra NTP (Meld. St. 26 (2012-2013)) om at persontrafikkveksten i byene skal tas av kollektivt, sykkel og gange begynner for alvor å få fotfeste og faktisk følges opp. Det er fortsatt mye som skal til for å snu landets lange tradisjon med å planlegge på bilens premisser. Politikere som snakker om det grønne skiftet og sterke målsetninger i nasjonale og kommunale føringer om å begrense privatbilismen vitner om at viljen til denne snuoperasjonen er til stede.

3.2 BÆREKRAFTIG OG KOMPACT BYUTVIKLING

Bærekraftig byutvikling må forstås ut fra begrepet bærekraft som definert av Brundtland-kommisjonen i 1987. Bærekraftig utvikling defineres som "en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov" (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling 1987). Bærekraftig byutvikling omhandler behovet til dagens og fremtidens innbyggere av en by. Bærekraft defineres videre som å være bygd opp av tre grunnpillarer, nemlig miljø, økonomi og sosiale forhold. For bærekraftig byutvikling er det lett å tenke at miljøhensynet er det viktigste. Dette forsterkes gjerne av at den offentlige debatten om bærekraftig byutvikling svært ofte omhandler transport i by og grønn mobilitet i et miljøperspektiv. Økonomiske og sosiale hensyn er derimot like viktige for en helhetlig bærekraftig byutvikling. Sosial bærekraft handler om trygghet, sosiale rettigheter og livskvalitet. For sosial bærekraft i byutvikling er tilgangen på attraktive og trygge byrom som inviterer til kontakt mellom ulike grupper mennesker og byliv svært viktig. Gatenes utforming og funksjon har en sterk innvirkning på dette da det er den formen for byrom det finnes mest av i en by, og som alle har en god tilgang på.

DEN KOMPAKTE BYEN

Kompakt byutvikling, ved fortetting i eksisterende byområder, har vært nasjonal politikk siden 1990-tallet (Hanssen, Hofstad, Saglie 2015). Kompakt byutvikling er, ifølge de politiske føringene, en bærekraftig byutvikling, og den kompakte byen er målet man som planleggere, politikere og utbyggere skal jobbe for. Man mener at en kompakt by med en viss grad av tetthet og vekst innenfor allerede eksisterende grenser vil sikre blant annet at folk har

god tilgang på mange funksjoner, lav gjennomsnittlig reiselengde, mindre behov for å bygge ut grøntarealer, godt grunnlag for kollektivtransport, lav grad av bilavhengighet, og levende byer og bysentra. Tetthet i by gir nærhet til flere funksjoner, og nærhet fører igjen til mindre behov for lange reiser da flere funksjoner kan nås med korte reiser (Næss, 2015). Ved korte reiser er sykkel og gange mye mer konkurransedyktige transportmidler enn ved lange reiser. Å ha tetthet og nærhet som mål i stedet for høy mobilitet er viktig for å kunne oppnå bærekraftig byutvikling og mobilitet. Et prinsipp innen arealplanlegging går ut på å planlegge såkalte 10- eller 20-minutters nabolag hvor alle funksjoner man trenger i hverdagen, gjerne inkludert arbeidsplassen, skal være tilgjengelig innen kort tid med gange eller sykkel (Næss, 2012). Det er også viktig å tenke kompakt byutvikling lokalt i de enkelte bydelene, ikke bare for byen i sin helhet. En by bestående av kompakte bydeler er også gjerne kompakt i en større sammenheng.

UTFORDRINGER

En kompakt byutvikling fører som nevnt med seg flere muligheter og fordeler, men det byr også på sine utfordringer. I kompakte byer og bysentra er behovet for gode offentlige byrom spesielt viktig. Det er derimot en generell nedgang i tilgangen på slike, noe på grunn av utbygging, men også en god del på grunn av en økende kommersialisering og privatisering av byrom (Sirowy, 2015). Høyere tetthet krever bedre og større tilgang på byrom for å øke områdets "liveability" (Lipton, 2004). En bys gater kan spille en viktig rolle i å sikre god tilgang på byrom. Gater har potensiale til å fungere som svært gode byrom, og de finnes overalt i byen. Med andre ord

kan gatene sørge for at alle innbyggere i en by har tilgang på gode byrom. En gate kan ikke nødvendigvis erstatte behovet for for eksempel en park, men kan være én av flere typer byrom som sammen gir bokvalitet. Gatens plassfunksjon må sidestilles med dens bevegelsesfunksjon for å sikre at de fungerer som gode byrom og ikke bare som ferdselsårer.

KAMP OM GATEAREALET

En naturlig konsekvens av den kompakte byen med flere mennesker og funksjoner på begrenset areal er at det er mer kamp og konkurranse om byens arealer (Sirowy, 2015). Byens gater er et åsted for slik kamp. Det er utfordrende, men kan også by på muligheter. Det gir de som styrer og planlegger makt til å enten opprettholde eller redusere rettferdighet (Sirowy, 2015). For gater betyr dette at det er både et økende behov og en mulighet for tydelig fordeling og prioritering, og ikke nødvendigvis bare en videreføring av status quo. Ved kamp om arealer kan og må man ta et standpunkt om hvem som skal prioriteres, og dermed åpnes det opp for at man kan prioritere grupper som ikke blir høyt prioritert i dag. Kompakt byutvikling gir dermed økte muligheter til å fordele gatearealet til gående og syklende, bylivsaktivitet og kollektivtransport før privatbilene.

OPPSUMMERING:

- KOMPACT BY ØKER GÅING OG SYKLINGS KONKURRANSEDYKTIGHET.
- GATER SOM STED ER EKSTRA VIKTIG I EN KOMPACT BY.
- EN KOMPACT BY GIR MULIGHETER FOR EN OMFORDELING AV GATEAREALET.

3.3 BÆREKRAFTIG MOBILITET

Mobilitet betyr bevegelighet. Mobilitet i forbindelse med transport og hvor mobile vi som mennesker er handler om hvor lett vi kan bevege oss rundt. Det handler om hvilke transportmidler som er tilgjengelige, og hvor tilgjengelige de er. Bærekraftig mobilitet er sterkt beslektet med begrepet miljøvennlig transport, men det er noen forskjeller mellom de to. Bærekraftig mobilitet favner på sin side flere hensyn enn bare miljø. Det innebærer også rettferdighet og fordeling av sosiale goder og byrder (Holden, 2004). Det er sterk enighet om at bærekraftig mobilitet er et mål man ønsker å oppnå. Spørsmålet er hvordan. Det finnes tre hovedstrategier for å oppnå dette; effektivitet, substitusjon og reduksjon (Holden, 2004).

TRE STRATEGIER

Effektivitetsstrategien handler om å utvikle og utnytte teknologiske løsninger som gir mindre utslipp fra transport. Substitusjonsstrategien går ut på å endre folks reisemønster, altså hvordan folk reiser. Det innebærer å få folk til å velge andre transportmidler, som sykkel, gange og kollektivtransport. Denne strategien er antakelig den med sterkest politisk forankring. Målsettingen i NTP om at all vekst i persontrafikken skal tas av sykkel, gange og kollektivt er i tråd med substitusjonsstrategien. De to første strategiene legger derimot ikke opp til noen reduksjon i reiseomfanget, snarere tvert imot. De innebærer at man ved hjelp av effektivitet og substitusjon kan reise minst like langt som i dag, og gjerne lengre. Her skiller reduksjonsstrategien seg ut. Ifølge den er det ikke nok med teknologiske forbedringer og en endring i reisefordeling. Det må i tillegg en reduksjon av transportvolumet til. Altså vil en kombinasjon av de tre strategiene kunne

bidra til bærekraftig mobilitet, én strategi alene vil ikke være nok.

TRANSPORTRASJONALER

Folks reiser påvirkes av såkalte transportrasjonaler som er bakgrunn og motiv for valg innen transport. Slike rasjonaler har instrumentelle, sikkerhets-, komforts-, estetiske og affektive dimensjoner (Næss, 2015). De kan deles inn i to grupper, bakgrunnen og de grunnene man har for å reise et sted, og kostnader og eventuelle ulemper involvert ved reisen og de ulike alternative reisemidlene (Næss, 2012). Tetthet og arealbruk har stor innvirkning på både reiselengder og hvilke transportmidler som er attraktive. I tillegg kan den enkelte gates utforming ha innvirkning på folks reisevalg.

Man ser direkte sammenheng mellom hva slags bruk man inviterer til og de faktiske bruksmønstrene (Gehl, 2010). God tilgang på brede fortau og sykkelfelt kan gjøre det mer attraktivt å sykle og å gå. I tillegg har det en effekt på det totale gatebildet og atmosfæren i det som gjør at man ønsker å oppholde seg i det. En gate utformet med menneskelige dimensjoner med interessante ting å se og oppleve kan minske avstandsvirkningen og gjøre folk villige til å gå og sykle større avstander (Gehl, 2010). Det at bilen har mindre plass og ikke er like dominerende i gatebildet kan føre til at bilen ikke later til å ha like stor råderett over gaten og dermed gjerne kjører saktere. Dette kan minske bilens attraktivitet og øke sykklings og gåings.

BANISTERS TRANSPORTPARADIGME

I *The sustainable mobility paradigm* (Banister, 2007) slår David Banister fast at biltransport er et paradigme i dagens by- og transportplanlegging hvor bilen er den øverste premissgiver. Banister har utarbeidet en alternativ tilnærming til dagens transportplanlegging som arbeider mot et paradigmeskifte. De to alternativene er sammenlignet i tabellen (Banister, 2007) nedenfor.

I artikkelen argumenterer han videre for bærekraftig mobilitet som en alternativ tilnærming og hvordan dette kan oppnås. Det krever tiltak for å redusere reisebehov, å oppmuntre til bytte av reisemidler, å redusere reiselengder og å oppmuntre til et mer effektivt transportsystem. For å få folk til å bytte reisemiddel må det innføres et nytt transporthierarki hvor gåing og sykling prioriteres høyest. For bygater innebærer dette å omfordele gatearealene og senke farten på trafikken.

Transportplanlegging		Bærekraftig mobilitet
Fysisk dimensjon	↔	Sosial dimensjon
Mobilitet	↔	Tilgjengelighet
Trafikkfokus, spesielt på bilen	↔	Menneskelig fokus
Stor skala	↔	Lokal skala
Gata som vei	↔	Gata som sted
Motorisert transport	↔	Alle transportmidler, hierarkisk med fotgjengere og syklister øverst
Trafikkprognoser	↔	Visjoner for bybruk
Modeller	↔	Scenarier
Økonomisk evaluering	↔	Analyser som hensyntar sosiale og miljømessige hensyn
Reise som avledet behov	↔	Reise som avledet behov og en aktivitet med verdi
Etterspørsel	↔	Styring
Fartsøkning	↔	Senke farten
Minimere reisetid	↔	Fornuftig reisetid og pålitelighet
Segregering	↔	Integrering og samhandling

Figur 5: De to alternative transport-paradigmene. Etter tabell i bok (Banister 2007).

Banisters bærekraftige mobilitetsparadigme fokuserer på implementering. Effektiv implementering krever involvering av nøkkelaktører så de kan forstå rasjonale bak og lettere støtte tiltakene og endre sin egen adferd. Banister identifiserer fire hovedprinsipp for det bærekraftige mobilitetsparadigmet:

- Utnytte den tilgjengelige teknologien til fulle, dvs. teknologi i transportmidler, informasjonssystem og transportsystemet.
- Regulering og prising, transportens eksterne kostnader bør reflekteres i de faktiske kostnadene for reise.
- Samordnet areal- og transportplanlegging som støtter opp under kortere reiseavstander.
- Aksept i befolkningen gjennom informasjon, demonstrasjon, økt bevissthet og sosialt press.

OPPSUMMERING:

- TRANSPORTRASJONALER PÅVIRKER FOLKS REISEVALG.
- Å INVITERE TIL SYKLING OG GÅING GIR MER SYKLING OG GÅING.
- OMFORDELING AV GATEAREAL TRENGS FOR Å OPPNÅ BÆREKRAFTIG MOBILITET.
- GOD INVOLVERING GIR MER EFFEKTIV IMPLEMENTERING.

3.4 GATA SOM STED - EN AREANA FOR BYBRUK

Som det har blitt nevnt tidligere er det viktig å ivareta gatas stedfunksjon i tillegg til dens bevegelsesfunksjon. Gater spiller en stor rolle i en bys nettverk av byrom og er kanskje den viktigste arenaen for byliv. Jan Gehl skriver i sin bok *Cities for People* (Gehl, 2010) at en forutsetning for byliv og bybruk er gode muligheter for gåing. Han påstår at å styrke bylivet til fots fører til at en rekke varierte sosiale og rekreasjonelle muligheter oppstår. Gåing er et viktig transportmiddel som må ivaretas gjennom å tenke på fotgjengerstrømmer, trygge overgangspunkter og fortauskapasitet. Det er derimot like viktig å tenke på gåing som en aktivitet som innebærer kontakt mellom folk og omgivelsene rundt de. Gåing kan innebære opplevelser, informasjon, frisk luft, ikke-kommersielle gleder og fornøyer (Gehl, 2010).

FOLK TILTREKKER FOLK

Gehl mener at en gate som er god for fotgjengere er en gate som er god for alle, og at gateplanlegging derfor må begynne med den menneskelige dimensjonen. Man må tilby gode byrom som tar hensyn til de naturlige mulighetene og begrensningene til menneskekroppen. Dette innebærer å tenke på det lineære og hva man kan se og oppleve i normal øyehøyde, beskjedne og overkommelige avstander, og å planlegge for aktivitet i lav hastighet på omtrent fem km/t. Det er ønskelig med korte, direkte og logiske ruter der man skal ferdes, beskjedne dimensjoner på rom og plasser, og et klart hierarki mellom plasser. Som tidligere nevnt er det en klar sammenheng mellom hva slags bruk man inviterer til og de faktiske bruksmønstrene. Invitasjon til bilkjøring gir bilkjøring, invitasjon til sykling og bedre forhold for syklistene gir flere syklistene, men invitasjon til og bedre forhold for gåing gir mer gåing samtidig som det styrker

bylivet. Det henger sammen med at byens viktigste attraksjon for folk er andre folk.

AKTIVITETSKATEGORIER

Gehl skiller mellom to hovedkategorier for aktivitet, nemlig mobile og stasjonære (Gehl, 2010). Man kan også skille mellom nødvendige og valgfrie aktiviteter. Det er de nødvendige aktivitetene som oppstår lettest, og de er ofte også mobile aktiviteter som å gå til og fra dagligvarebutikken eller hjem fra arbeidsplassen. De valgfrie og stasjonære aktivitetene krever gjerne litt mer tilrettelegging. Disse typene av aktiviteter stiller større krav til attraktivitet i gata og byrommet. Det bør være plass til både å gå og å stoppe opp på fortauet, skygge for sola, le for vind og vær, og mange og varierte sittemuligheter. Kanteffekten spiller en viktig rolle, spesielt med tanke på sitte- og oppholdsmuligheter i en gate. Mennesker synes det er behagelig å stå og oppholde seg langs kanten av et byrom. Her er man ikke i veien samtidig som man har god oversikt over resten av byrommet og andre mennesker som oppholder seg eller ferdes i det. Å stå eller sitte lent mot en vegg, søyle, gatemøblement etc. er ofte attraktivt på grunn av de samme grunnene, i tillegg til at man da ikke risikerer overraskelser bakfra, har beskyttelse mot elementene og får støtte av det man lener seg inntil.

FORTAUETS FUNKSJONER

Jane Jacobs har med boka *The Death and Life of Great American Cities* (Jacobs, 1961) skrevet en bok som over 50 år etter utgivelsen fortsatt er aktuell for dagens planleggere. Hun skriver om hva som gjør gater trygge eller utrygge, hvordan nabolag fungerer, og hvilke funksjoner nabolaget og gata innehar for de som bor og ferdes der. Hun påpeker viktigheten av

gata som sted. Fortauet har ifølge Jacobs viktige funksjoner, blant annet trygghet. En attraktiv gate er en sikker og trygg gate, fordi det er høy grad av sosial kontroll og mange øyne som ser og vokter over den. Bebyggelsen langs gata spiller også en rolle. Sosial kontroll avhenger av øyne både i form av mennesker som ferdes i gata og i form av vinduer hvor folk kan se ut over gata. Flere mennesker som oppholder seg og ferdes gjør det også mer attraktivt for mennesker inne i bygningene å se ut.

En annen viktig funksjon for fortauet er kontakt. På fortauet kan man komme i kontakt med fremmede, andre beboere i nabolaget, de som jobber i virksomhetene på bakkeplan etc. Slik kontakt gjør at beboere og besøkende føler en tilhørighet og tillit til nabolaget som gjør at man i sterkere grad er villig til og ønsker å ivareta det. Jacobs peker på at det er viktig at en gate er en god arena for slik uforpliktende og offentlig kontakt. Hvis en gate ikke gir muligheter til slik kontakt, gjenstår beboere med valget mellom mer forpliktende kontakt i den private sfæren og ingen kontakt. Hun ser at dette valget da ofte faller på ingen kontakt, fordi terskelen for slik privat kontakt er så mye høyere enn for den offentlige du får langs gata.

OPPSUMMERING:

- GODE FORHOLD FOR FOTGJENGERE GIR EN GOD GATE FOR ALLE.
- FORTAU ER VIKTIGE FOR GATAS SOSIALE FUNKSJON.

3.5 PLANLEGGING OG PLANPROSESS

UTFORDRINGER I PLANLEGGING

Boka *Planlegging og handling: kommunal planlegging som grunnlag for politisk styring* (Kleven, Amdam 1998) går inn på den kommunale planleggingens muligheter og utfordringer som styringsmiddel. Den peker på noen aspekter ved planprosessen som kan by på vanskeligheter med tanke på å oppnå ønskede resultat. Tydelige, langsiktige planleggingsmål kan være svært viktige for det endelige resultatet. Det kan derimot være vanskelig å formulere tydelige mål med mange ulike politiske partier som skal bli enige. I tillegg er det vanskelig å få vedtatt mål for et veldig langt tidsperspektiv hvis det ikke virker som helt nødvendig å ta standpunkt på det aktuelle tidspunktet.

Manglende kunnskapsgrunnlag kan også vanskeliggjøre prosessen med å finne gode løsninger, eller få definert problemet i utgangspunktet. Et annet vanskelig aspekt ved planprosessen er de politiske avveininger som må skje i plansaker. Politikere vil gjerne søke etter bredest mulig oppslutning for et vedtak, og dette kan føre til en stor grad av kompromiss og såkalte pakke-løsninger. Da er det ikke nødvendigvis den beste løsningen som velges, men heller en mer avrundet og snill løsning som gjerne er mindre egnet til å oppnå de aktuelle målene. I figur 6 til høyre illustreres det hvordan disse utfordringene kan føre til brudd på forutsetningene for en rasjonell planprosess.

Figur 6: Brudd på forutsetningene for en rasjonell planprosess. Etter figur i bok (Kleven, Amdam 1998).

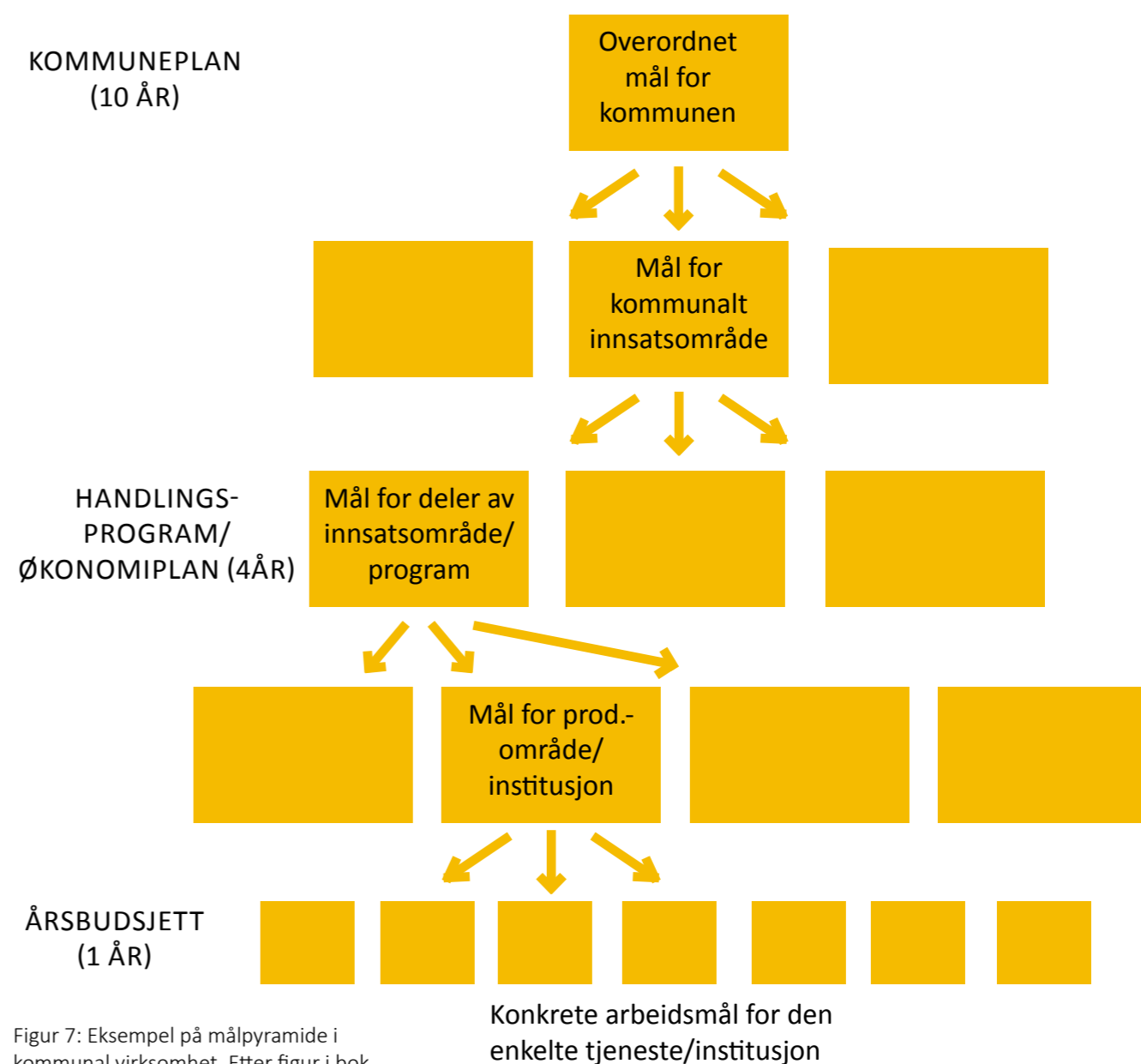


Videre i boka (Kleven, Amdam 1998) refereres det til en gruppe planleggere som ble bedt om å peke på planleggings svake sider. De svarte slik:

- Planlegging på ulike områder og virksomhetsområder skjer ofte lite samordnet.
- Det er liten kobling mellom langsiktige mål og handling på kort sikt.
- Planen blir uforpliktende fordi målene ofte er for vage og fordi planene ofte er frikoblet fra økonomien.

- Planer blir ofte planleggenes verk, og oppfattes lite forpliktende for politikerne.
- Planlegging får lett karakter av et skippertak i ny og ne, uten kontinuitet.
- Løpende oppdatering og etterprøving er en mangelvare.

Boka går videre inn på målstyring og det å gå fra mål til handling. Dette krever et målhierarki hvor overordnede mål kan deles opp i underordnede mål, som illustrert i figur 7.



Figur 7: Eksempel på målpyramide i kommunal virksomhet. Etter figur i bok (Kleven, Amdam 1998).

EFFEKTIVISERING

I rapporten *Effektivisering av plan- og beslutningsprosesser* (Rådgivende ingeniørers forening 2012) kommer Rådgivende ingeniørers forening med noen anbefalinger for å effektivisere planprosesser. Rapporten er utarbeidet spesielt med tanke på vegplanlegging, men anbefalingene kan likevel være gjeldende for annen planlegging. Rapporten anbefaler blant annet følgende:

- Se på omfanget av bruken av KVVU og KS1. Stille krav til størrelse og kompleksitet og evt. mengde motstridende interesser for at KVVU skal benyttes. Ikke bruk KS1 i alle prosjekt, heller innfør en løsning hvor noen tilfeldige trekkes ut.
- Samme rådgiver bør følge planen gjennom alle planfaser for å unngå omkamper og unødvendig tidsbruk.
- Det bør utarbeides robuste premissdokumenter som følger prosjektet i alle planfaser, samt en omforent beslutningsplan.

OPPSUMMERING:

- TYDELIGE PREMISSESSER OG MINDRE BRUK AV KVVU OG KS1 GIR MER EFFEKTIVE PROSESSER.
- VAGE MÅL MED LITE KOBLING MELLOM LANG OG KORT SIKT BLIR UFORPLIKTENDE.
- LITE SAMORDNING MELLOM VIRKSOMHETSOMRÅDER ER EN SVAKHET.

3.6 OPPSUMMERING

- **KOMPAKT BY ØKER GÅING OG SYKLINGS KONKURRANSEDYKTIGHET.**
Kompakt by gir lav gjennomsnittlig reiselengde, godt grunnlag for kollektivtransport, lav grad av bilavhengighet, og levende byer og bysentra. Korte reiser gjør gåing og sykling mer konkurransedyktig.
- **GATER SOM STED ER EKSTRA VIKTIG I EN KOMPAKT BY.**
Kompakt by forsterker behovet for tilgang til gode byrom. Gater som byrom er derfor viktig for bokvalitet i kompakte byer. Gaters plassfunksjon bør derfor sidestilles med bevegelsesfunksjonen.
- **EN KOMPAKT BY GIR MULIGHETER FOR EN OMFORDELING AV GATEAREALET.**
Kompakt by gir mer kamp om gatearealet. Dette gir behov og mulighet for å prioritere tydeligere og fordele gatearealet til gåing, sykling, kollektivt og byliv foran privatbiler.
- **TRANSPORTRASJONALER PÅVIRKER FOLKS REISEVALG.**
Bakgrunnen for å reise et sted samt kostnader og eventuelle ulemper ved reisen og ulike reisemidler påvirker folks reiser.
- **Å INVITERE TIL SYKLING OG GÅING GIR MER SYKLING OG GÅING.**
Det er direkte sammenheng mellom den bruken man inviterer til og faktiske bruksmønstre. Menneskelige dimensjoner og brede fortau og sykkelfelt inviterer til sykling og gåing.
- **OMFORDELING AV GATEAREAL TRENGS FOR Å OPPNÅ BÆREKRAFTIG MOBILITET.**
Bærekraftig mobilitet krever tiltak for å oppmuntre til bytte av reisemidler. For bygater betyr det å omfordele gateareal og senke farten.
- **GOD INVOLVERING GIR MER EFFEKTIV IMPLEMENTERING.**
Effektiv implementering av tiltak krever involvering av nøkkelaktører og befolkning slik at de kan forstå rasjonale bak og lettere støtte tiltak og endre egen adferd.
- **GODE FORHOLD FOR FOTGJENGERE GIR EN GOD GATE FOR ALLE.**
Gateplanlegging må begynne med den menneskelige dimensjonen. En god gate for fotgjengere er en god gate for alle.
- **FORTAU ER VIKTIGE FOR GATAS SOSIALE FUNKSJON.**
Fortau har viktige sosiale funksjoner: trygghet gjennom sosial kontroll og kontakt med andre mennesker.
- **TYDELIGE PREMISSESSER OG MINDRE BRUK AV KVVU OG KS1 GIR MER EFFEKTIVE PROSESSER.**
"Effektivisering av plan- og beslutningsprosesser" anbefaler å kutte ned på bruken av KVVU og KS1, å bruke samme rådgiver i alle faser og å utarbeide robuste premissdokumenter.
- **VAGE MÅL MED LITE KOBLING MELLOM LANG OG KORT SIKT BLIR UFORPLIKTENDE.**
Utfordringer i planprosesser er: mangelfull problemformulering grunnet lite tid og datagrunnlag; uklare eller manglende mål; begrenset kapasitet til utredninger ved søk etter løsninger; mangelfull viten om sammenheng mellom tiltak og konsekvens; valg av ikke-optimal løsning som kompromiss.
- **LITE SAMORDNING MELLOM VIRKSOMHETSOMRÅDER ER EN SVAKHET.**
Svake sider ved planlegging: lite samordning mellom virksomhetsområder; liten kobling mellom langsiktige mål og kortsiktig handling; vage mål gir uforpliktende planer.



Figur 8

4. CASE OSLO

Dette kapitlet inneholder oppgavens casestudie av gatetransformasjon i Oslo. Kapitlet består av syv underkapitler. De fem første handler om Oslos forvaltningssystem for gateplanlegging, det sjette ser på caseprosjekter for å vurdere hvordan dette systemet fungerer, og det siste oppsummerer hva av det foregående som er med på å besvare problemstillingen.

- 4.1 Nasjonale og regionale føringer
- 4.2 Interne føringer
- 4.3 Oslos planaktører
- 4.4 Kort om plansystemet
- 4.5 Investeringsregimet
- 4.6 Caseprosjekter
- 4.7 Oppsummering

4.1 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

For gatetransformasjonsprosjekter i Oslo finnes det en del nasjonale og regionale føringer. De viktigste av disse er blant annet *Nasjonal Transportplan 2014-2023* (Meld. St. 26 (2012-2013)), *KVU Oslo-navet* (Jernbaneverket, Statens vegvesen, Ruter AS 2015), *Oslopakke 3* (Statens vegvesen 2016), aktuelle håndbøker og veiledere av Statens Vegvesen (Statens vegvesen 2015) som *Håndbok N100 for veg- og gateutforming*, *Håndbok V121 for utforming av veg- og gatekryss*, *Håndbok V122 for sykkel*, *Håndbok V123 for kollektivtrafikk*, *Håndbok V126 for varelevering*, *Håndbok V128 for fartsdempende tiltak* og *Håndbok V129 for universell utforming*.

”I sentrum må gatebruken legges om slik at gående og syklende får god framkommelighet. [...] For å sikre grunnlaget for ønsket trafikkutvikling reduseres gateareal brukt til parkering og gjennomkjørende biltrafikk. Samtidig konsentreres kollektivtrafikken til banetunneler og prioriterte buss- og trikkegater”
KVU Oslo-navet

OPPSUMMERING:

- NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER OM Å TILRETTELEGGE FOR MILJØVENNLIG TRANSPORT.
- KOMMUNALE FØRINGER FOR AT PERSONTRANSPORTVEKSTEN SKAL TAS AV KOLLEKTIV, SYKLING OG GÅING.

4.2 KOMMUNALE FØRINGER

I tillegg til de nasjonale og regionale føringene er det flere planer, strategidokument og veiledere utformet av Oslo kommune som gir føringer for gatetransformasjonsprosjekt. De viktigste av disse kommunale føringene er gjeldende kommuneplan *Oslo mot 2030* (Oslo kommune 2015), *Oslo sykkelstrategi 2015-2025* (Oslo kommune, Sykkelprosjektet 2014), *Gate- og veiutforming for Oslo kommune*, *Kommunedelplan for torg og møteplasser* (Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten 2009) og *Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og servicefunksjoner*. En annen faktor som har innvirkning på gatetransformasjon er beslutningen om å skaffe nye trikker. De skal på plass i perioden 2019-2020. Dette utløser et behov for flere prosjekter for å kunne tilpasse gatene til de nye trikkene som blant annet er bredere enn de nåværende. Noen av gatestrekingene dette gjelder er Thereses gate, Storgata og Thorvald Meyers gate.

Gate- og veiutforming for Oslo kommune (Oslo kommune, Bymiljøetaten 2011) er basert på Statens Vegvesens håndbok (Statens vegvesen 2013a) omhandlende samme tema, men er en spesialisert versjon for Oslo og vil ved konflikt gå foran SVVs håndbok. Det samme er under utarbeidelse for sykkeltilrettelegging. Et tiltak innen Oslos sykkelstrategi er å utarbeide en egen Oslo-standard for sykkeltilrettelegging som vil gjelde foran SVVs håndbok for sykkel (Statens vegvesen 2013b).

Kommunedelplan for torg og møteplasser omhandler gater i den grad de er gater med en sterk stedsfunksjon fremfor bevegelsesfunksjon. Strøkgater nevnes spesielt som viktige steder og møteplasser for sine bydeler.

Hva sier *Oslo mot 2030* om gateplanlegging?:

Mål:

- Trygg, åpen og tilgjengelig by.
- Det skal oppleves trygt å ferdes i det offentlige rom, dag og natt.
- Oslos innbyggere skal ha tilgang til attraktive, varierte og brukervennlige byrom.
- Alle skal ha muligheter for et godt og aktivt liv.
- Alle barn sikres gode oppvekstvilkår, omsorg og muligheter for fysisk utfoldelse.
- Innbyggere i alle aldre skal kunne delta i byens utvikling.
- Internasjonalt ledende miljøby.
- Fremme klimavennlig arkitektur og byutvikling.
- Klimanøytral persontransport og mer miljøvennlig gods- og varetransport skal prioriteres.
- Vekst gjennom kompakt byutvikling og banebasert fortetting.
- Veksten i persontransport skal tas med kollektivt, sykkel og gange.

Hva sier *Oslo sykkelstrategi 2015-2025* om gateplanlegging?:

- Byens sykkelveinett utvides til å omfatte et tettere sykkelveinett i umiddelbar nærhet til der mange mennesker bor, jobber og ferdes. Et tettere sykkelveinett betyr ikke at alle gater og veier skal bygges om med sykkelbaner eller sykkelfelt, men at ulike tiltak gjør det trygt å sykle flere steder. Sykkelveinettet kan således bestå av både høystandard sykkelbaner og lokale, lite trafikkerte gater, snarveier, turveier, parker og grøntdrag, som trenger lite eller ingen ytterligere tilrettelegging.
- Å oppleve trygghet som syklist betyr at sykkelturen preges av forutsigbarhet, og at syklisten har en tydelig plass i trafikkbildet.
- I fremtidens sykkelveinett må egne arealer for syklistere være en selvfølge, og derfor bør det planlegges som om det ikke var tillatt å sykle på fortauet. Med et økende antall syklistere vil dette også være hensiktsmessig for å ivareta fotgjengerne på en best mulig måte.
- Lav fartsgrense med fartsreducerende tiltak kan gi et bedre samspill i trafikken. Fartsdempende tiltak kan være fartshumper, innsnevring og begrenset gjennomfart for biltrafikk.
- Et tettere sykkelveinett innebærer at flere gater må tilrettelegges for sykkeltrafikk.

4.3 OSLOS PLANAKTØRER

Det er flere ulike aktører som har med gateplanlegging i Oslo å gjøre. Innad i kommunen er disse Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten som ligger under henholdsvis Byrådsavdeling for byutvikling og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (Oslo kommune 2016). Under Bymiljøetaten lå tidligere Samferdselsetaten, men den finnes ikke lenger. Plan- og bygningsetaten har ansvar for overordnet planlegging av Oslos arealer, og er kommunens planmyndighet. Bymiljøetaten har ansvar for kommunens uterom, som gater, torg, plasser, parker etc. Innenfor dette faller også kommunens ferdssårer som veier og gater.

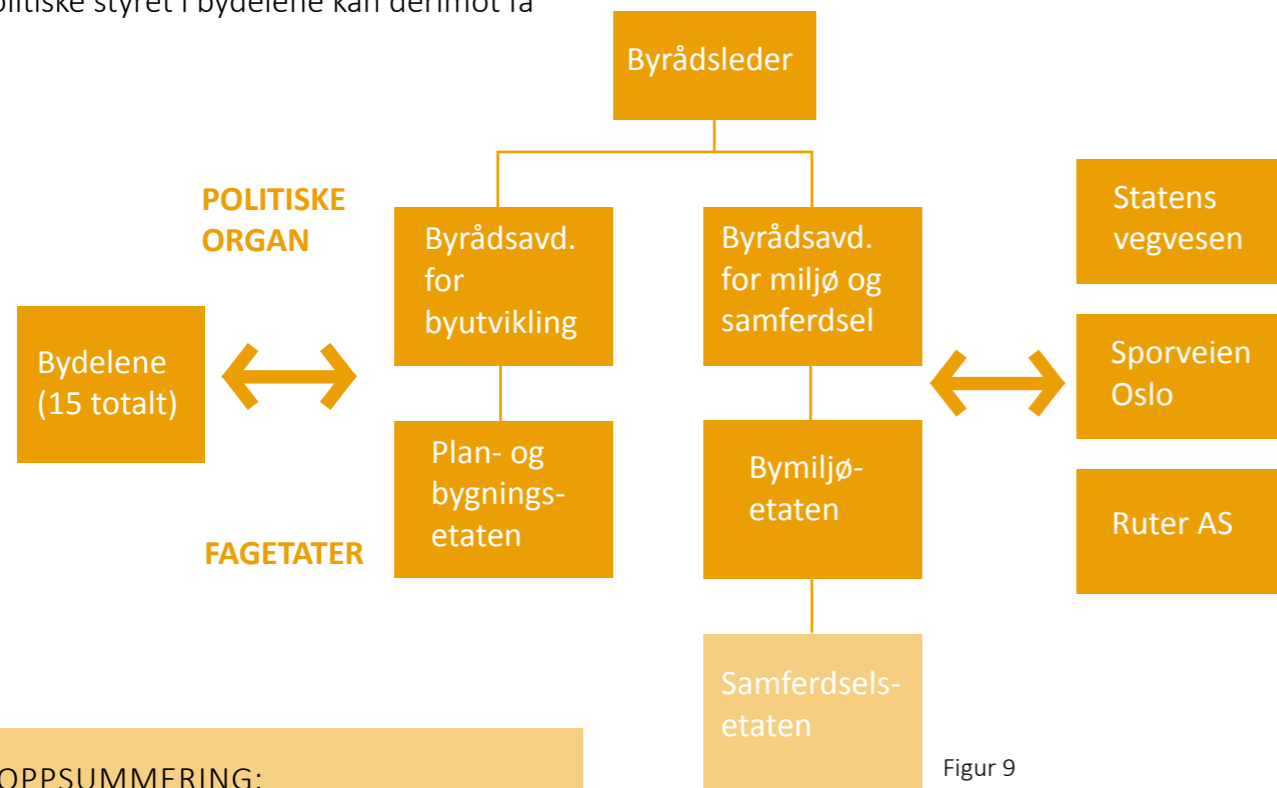
Bydelene i Oslo spiller også en rolle. For gateplanlegging har de ikke særlig stor makt da det er Bymiljøetaten som har ansvar for stort sett alt uterom, mens bydelene kun har ansvar for bydelsparker. Det politiske styret i bydelene kan derimot få

uttalelsesrett på en del saker.

I tillegg til kommunen er Statens vegvesen (SVV) en viktig aktør innen gateplanlegging. De har ansvar for å eie, drifte og vedlikeholde riks- og fylkesveinettet. Kommunen er ifølge Plan- og bygningsloven planmyndighet også for riks- og fylkesveier, men SVV har en særskilt hjemmel i loven til å selv utarbeide og fremme planer. Dette planarbeidet skal da skje i tett samarbeid med den aktuelle kommunen.

Oslo Sporveier og Ruter AS har også innvirkning på gateplanlegging i de tilfellene det er traseer for buss eller trikk.

Når det gjelder gatetransformasjoner er det hovedsakelig Bymiljøetaten som er aktuell planaktør da de har ansvar for eksisterende gater.



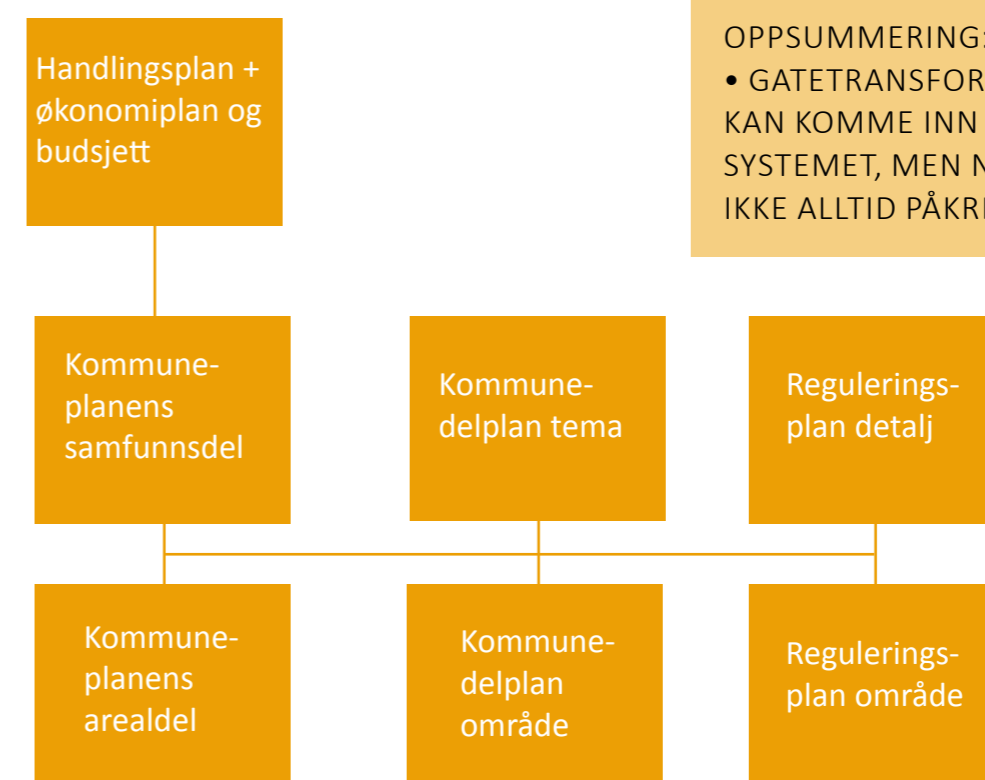
Figur 9

OPPSUMMERING:
• BYM MED SVV HAR HOVEDANSVAR FOR GATETRANSFORMASJON

4.4 KORT OM PLANSYSTEMET

Planlegging etter Plan- og bygningsloven (2008) foregår gjennom planene og plannivåene som er illustrert i figur 10. Kommuneplanen er det øverste nivået og gjelder for hele kommunen. Arealdelen er et juridisk bindende dokument som disponerer kommunens areal til ulike arealformål. Samfunnsdelen omhandler kommunens øvrige utvikling innen tjenesteområder og målområder som skole, helse, miljø og infrastruktur m.m. På dette nivået ligger også handlingsplan over tiltak for å oppnå målene i kommuneplanen, og økonomiplan og budsjett for henholdsvis en fireårsperiode og ett enkelt år. På neste nivå ligger kommunedelplan. Den er mer avgrenset enn kommuneplanen og omhandler et spesielt tema eller geografisk område. På nivået under ligger reguleringsplan som benyttes når det er behov for en mer detaljert plan enn de to øvrige plannivåene. Det skilles mellom detaljregulering og områderegulering.

Et gatetransformasjonsprosjekt vil kunne komme inn som et tiltak i en handlingsplan eller budsjett, som en del av en kommunedelplan, eller i en reguleringsplan med tilhørende reguleringsbestemmelser. Gatetransformasjonsprosjekter vil ikke alltid utløse krav om behandling av dispensasjon eller reguleringsplan. Dette kommer an på det regulerte arealformålet og om transformasjonen vil medføre vesentlig endring av formålet. Dersom det ikke er krav om reguleringsplanbehandling er det heller ikke krav om å gjennomføre medvirkningsprosesser. Det må en skjønnsvurdering til i slike saker for å vurdere hvilken grad av behandling og medvirkning som er hensiktsmessig. Det er derfor minst like viktig å se på Oslo kommunes investeringsregime for å få oversikt over hvordan planprosessen fra initiativ til implementering er for et gatetransformasjonsprosjekt.



OPPSUMMERING:

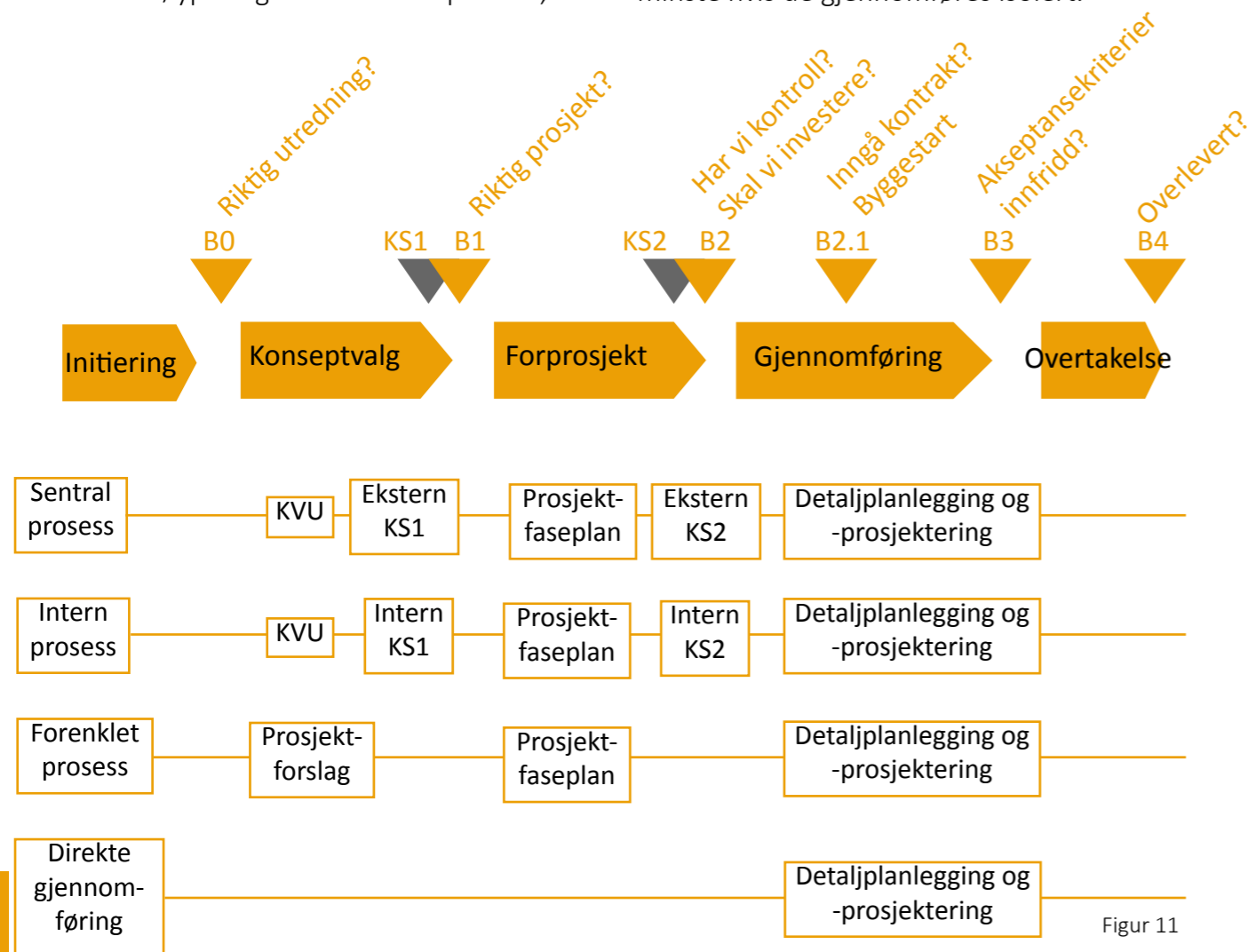
- GATETRANSFORMASJONSPROSJEKT KAN KOMME INN FLERE STEDER I SYSTEMET, MEN NY REGULERING ER IKKE ALLTID PÅKREVD.

Figur 10

4.5 INVESTERINGSREGIME

Oslos investeringsregime er den praksisen kommunens etater, i denne sammenheng Bymiljøetaten, følger ved gjennomføring av ulike prosjekt. Det skiller mellom fire ulike hovedfaser; initiativ, planlegging, gjennomføring og drift. I investeringsregimet finnes fasene initiering, konseptvalg, forprosjekt, gjennomføring og overtakelse. Investeringsregimet inneholder flere beslutningspunkter hvor det gjennom politisk behandling tas beslutninger mellom ulike alternativer, om man er på rett vei, om prosjektet er godt og om man skal gå videre og investere ytterligere i prosjektet. Ved oppstarten av prosjekter blir det foretatt en vurdering av hvordan investeringsprosessen kan tilpasses prosjektet. På overordnet nivå handler denne tilpasningen om løypevalg. De ulike løypevalgene er sentral prosess,

intern prosess, forenklet prosess og direkte gjennomføring. Investeringsprosessen med beslutningspunkter og de ulike løype-valgene er illustrert i figur 11. KVVU står for konseptvalgutredning, KS for kvalitetssikring, og BO osv. for beslutningspunkter. Tilpasning og løypevalg tas på bakgrunn av en vurdering av grad av utfordring for den ansvarlige etaten. Grad av utfordring bestemmes av prosjektets størrelse (pengebeløp), teknisk løsning, behov for nytenkning og/eller erfaring, varighet, omfang, organisasjonskompleksitet (for eksempel antall involverte etater) og antall interessenter og deres grad av enighet. For mange gatetransformasjonsprosjekt vil det kunne velges relativt enkle løyper, i det minste hvis de gjennomføres isolert.



Figur 11

De ulike fasene i investeringsregimet er som tidligere nevnt initiering, konseptvalg, forprosjekt, gjennomføring og overtakelse.

Initieringsfasen er fasen hvor det tas initiativ til å igangsette en planprosess med sikte på å fullføre et prosjekt. Her velges hva man skal utrede i en eventuell KVVU.

I **konseptvalgfase**n blir det overordnede valget av løsning tatt. Det blir gjennomført KVVU dersom det er aktuelt for prosjektet. Hvis prosjektet ikke utløser behov for en KVVU blir valget av konsept foretatt på en enklere måte, for eksempel ved et enkelt prosjektforslag. På slutten av fasen foretas det en beslutning om man har valgt riktig prosjekt og hvorvidt man skal gå videre med prosjektet.

Forprosjektfasen viderefører det valgte konseptet fra konseptvalgfase. Her planlegges det noe mer detaljert og det blir gjerne utarbeidet reguleringsplan for prosjektet dersom det er aktuelt. Det blir også utarbeidet en prosjektfaseplan. På slutten av denne fasen blir det, dersom det er aktuelt, gjennomført en kvalitetssikring (KS). I tillegg blir det foretatt en beslutning om man har kontroll på prosjektet og om man skal investere i det eller ikke.

Gjennomføringsfasen er fasen hvor man detaljplanlegger og prosjekterer prosjektet. Deretter må man inne i fasen ta en beslutning om å inngå kontrakt med entreprenør og å godkjenne byggestart. Deretter går fasen ut på å holde oversyn med byggingen av prosjektet. På slutten av fasen blir det gjennomført kontroll om alt er som det skal og om akseptansekriteriene er innfridd.

Dersom akseptansikriteriene innfris går prosjektet videre til **overtakelsesfasen** hvor man foretar en intern prosjektavslutning og utarbeider en sluttrapport.

OPPSUMMERING:

- INVESTERINGSREGIMET FOR PROSJEKTER KAN TILPASSES GJENNOM LØYPEVALG.

4.6 CASEPROSJEKTER

For å besvare hvordan gatetransformasjoner fungerer i Oslo er det gjennomgått prosesser for noen utvalgte caseprosjekter. De fem caseprosjektene er Carl Berner plass, Torggata, Bogstadveien, Markveien og Dronning Eufemias gate (DEG). De er studert i lys av Oslo kommunes investeringsregime og de fasene og beslutningspunktene det er inndelt i.

Noe av utfordringen med studiet av disse caseprosjektene er å nøyaktig plassere beslutningspunkter og faser til årstall. Det er for eksempel vanskelig å stadfeste når initiering for et prosjekt har funnet sted, da det kan være flere alternative beslutninger som kan anses som initiering. Som en hovedregel kan man si at initieringstidspunktet er ved offentliggjøring av en intensjon, enten fra politisk eller byråkratisk hold. For Torggata er 2008, når premissdokument ble vedtatt satt som initieringstidspunkt, men både igangsettelse av prøvestenging for gjennomgangstrafikk (2009), og tidspunktet byråden ga klarsignal for å starte prosjektet (2010) kunne blitt valgt.

Valget av caseprosjektene er gjort etter et ønske om å se på prosjekter som er gjennomført i nyere tid. Det er en viss variasjon i størrelsen på prosjektene, men de er likevel sammenlignbare. DEG er det som skiller seg mest ut da det er en del av den omfattende Bjørvika-utviklingen. Det er også viktig å nevne at DEG ikke er en transformasjon av en eksisterende gate, men et prosjekt om å bygge en helt ny paradegate.

Noen av prosjektene har vært under Oslo kommunes planansvar, mens andre har blitt planlagt av Statens vegvesen. Oslo kommune har likevel vært involvert i alle prosjektene. Utvalget er gjort slik at noen av caseprosjektene er prosjekter som anses som vellykkede og har oppnådd sine målsettinger, mens andre ikke anses som like vellykkede. Markveien er tatt med som et eksempel på et prosjekt som ikke har blitt gjennomført.

Studiet av caseprosjektene har blitt gjennomført med informasjon fra aktuelle prosjektledere og Oslo kommunes saksinnsyn. For DEG er i tillegg en tidligere masteroppgave (Eide 2012) en viktig kilde.

OPPSUMMERING:

- CASEPROSJEKTENE MED HØY MÅLOPPNÅELSE HADDE TYDELIGE MÅL OG PREMISSE.
- INNEN DAGENS RAMMER VIRKER TRE TIL FEM ÅR SOM MINSTE MULIGE TIDSBRUK.
- GOD MEDVIRKNINGSPROSESS KAN MINSKE TIDSBRUKEN FOR HØRINGS- OG VEDTAKSPROSESSEN.

Figur 12 nedenfor viser hvor de ulike caseprosjektene befinner seg i Oslo, og omtrentlige dimensjoner. Torggata er den korteste gatestrekningen, men er samtidig et av prosjektene med størst endringer på gatetverrsnittet.



Figur 12: Geografisk plassering av caseprosjektene.

CARL BERNER PLASS

Hvem: Statens vegvesen hadde planleggingsansvaret for dette prosjektet, og samarbeidet med Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten og Sporveien Oslo.

Hva: Målsettingene med prosjektet var å fremheve plassen som plassrom og vektlegge gode utearealer, prioritere kollektivtrafikk og fotgjengere, føre trasé i hovedsykkelveinettet gjennom området og nedprioritere biltrafikk. Prosjektet anses som vellykket.

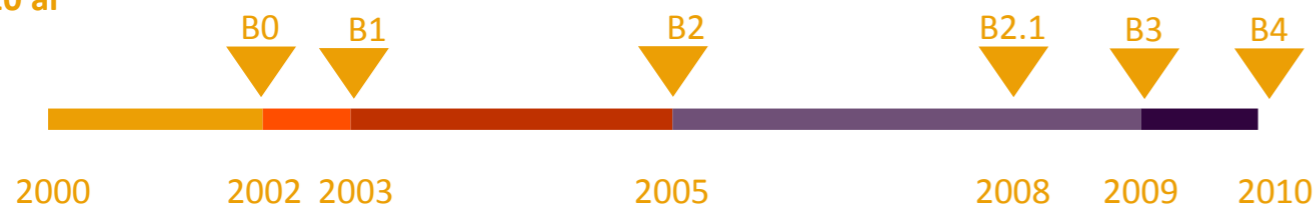
Måloppnåelse: Samarbeidsaktørene brukte ett år på å definere problemstillinger og målsettinger, noe som resulterte i et omforent sett med mål. Disse målsettingene ble repetert før alle møter i intern og ekstern samarbeidsgruppe. Det ble med andre ord holdt høyt fokus på hvilke mål man skulle jobbe mot til enhver tid. Prosjektet har en høy grad av måloppnåelse. Prosjektet førte til en nedgang i biltrafikk ved at 16 000 biler forsvant fra området, kortere kjøretid og mer forutsigbarhet for kollektivtrafikken, og bedre forhold for myke trafikanter. Stor innsats i å definere problem og mål i startfasen samt høyt fokus på det gjennom hele prosessen kan antas å ha vært viktig for måloppnåelsen. Det har også ført til mindre krangling og omkamper senere.



Figur 13: Carl Berner plass før og nå.

Tidsbruk: Tidslinjen over prosessen viser at det tok ti år fra initiativ, til Carl Berner plass ble ferdigstilt. Dette er ikke veldig lenge i norsk sammenheng for et såpass komplekst prosjekt. Prosjektleder mener at prosessen ikke kunne gått særlig raskere. I et så omfattende prosjekt kjøres mange prosesser som tidvis er avhengige av hverandre parallellt, for eksempel mye involvering av Sporveien og Jernbanetilsynet. Ti års prosess er med andre ord å forvente for så omfattende prosjekter.

Carl Berner plass 10 år



Figur 14

TORGGATA

Hvem: Oslo kommune v/Bymiljøetaten. Premisser for prosjektet var gitt i *Estetisk plan 2005* (Oslo kommune, Byrådet 2005) og *Levende Oslos dokument Torggata estetiske og arkitektoniske premisser* fra 2008 (Oslo kommune 2015). Sweco ble brukt som konsulent i alle prosjektets faser.

Hva: Prosjektet gikk ut på å ombygge gata til ei bygata med torgpreg med stor aktivitet gjennom døgnet. Biltrafikken skulle begrenses, gående og syklende skulle prioriteres og det skulle tilrettelegges for høy sykkeltrafikk.

Måloppnåelse: Prosjektet anses som vellykket og har en relativt høy grad av måloppnåelse. Som fotgjenger og syklist føler man seg sterkt prioritert i Torggata etter ombyggingen. Syklistene har prioritet i kjørearealet og biltrafikken er begrenset til varelevering på bestemte steder. Brede fortau har gitt god plass til myke trafikanter og det er satt opp sykkelstativ, sitteplasser og beplantning. Premissene for prosjektet var sterkt forankret fra start i *Estetisk plan* og *Torggata estetiske og arkitektoniske premisser*. En slik forankring vil kunne gjøre det mye lettere å få oppslutning rundt de gitte løsningene.

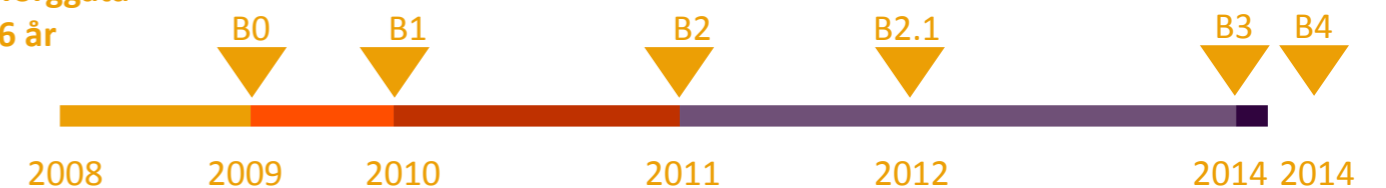
Tidsbruk: Tidslinjen over Torggatas prosess viser at den tok seks år fra initiativ til ferdigstilling. Fra byråden ga klarsignal



Figur 15: Torggata før og nå.

for prosjektet i 2010 til det sto ferdig gikk det fire år. Ifølge prosjektleder tok gjennomføringen noe lengre tid enn planlagt på grunn av en feilleveranse av stein og at entreprenøren gikk konkurs. Hvis dette ikke hadde skjedd, kunne prosjektet blitt gjennomført et halvt år raskere. Det er likevel et komplekst prosjekt med omfattende lokale tilpasninger, mange aktører som skulle medvirke og høyt fokus på kvalitet i materialer og utførelse. Dermed kunne prosessen ellers ikke gått noe særlig raskere.

Torggata 6 år



Figur 16

BOGSTADVEIEN

Hvem: Statens vegvesen hadde planleggingsansvar for dette prosjektet. Prosjektet lå inne i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006-2009 og var i tillegg et delprosjekt i *Oslopakke 3*.

Hva: Prosjektet skulle gi gata et estetisk løft, bedre trafiksikkerheten og gi bedre forhold for gående.

Måloppnåelse: Prosessen starta med et Botsfor-seminar som idéverksted med berørte aktører i 2005. Botsfor er Statens vegvesens by- og tettstedsforum. Dette var ifølge prosjektleder svært positivt for prosjektet og lot interessenter få høre andres syn og få noe motbør for egne meninger. Dette kan ha dempet behovet for å komme med innspill senere i prosessen.

Tidsbruk: Prosessen startet lovende med tanke på tidsbruk hvor man gikk fra initiering til å starte gjennomføringsfasen på to år. Prosjektleder forteller at deretter tok reguleringsprosessen knappe to år. Dette kunne ifølge ham ha gått noe raskere, men det ble prioritert mye tid til involvering og forankring av løsninger hos planaktørene. Deretter tok hørings- og vedtaksprosessen to og et halvt år. Dette er relativt lenge og skyldes i stor grad liten kapasitet og høyt arbeidspress hos PBE i tillegg til at saken antakelig ikke hadde topp prioritet. Vedtak ble gjort sommeren 2009,



Figur 17: Bogstadveien før og nå.

men byggestart ble utsatt til våren 2010 på grunn av regionreform hvor gata gikk fra riksvei til kommunal vei. Under byggingen gikk entreprenør konkurs, noe som førte til ytterligere forsinkelser. Dette prosjektet har tatt lang tid. Det skyldes i stor grad utenforliggende årsaker. Denne prosessen kunne gått en god del raskere enn den gjorde ved å raskere få gjennomført høring og vedtak, sluppet utsettelse grunnet regionreform og unngått konkurs hos entreprenør. Dette kunne innebåret en tidsbesparelse på anslagsvis tre år. Med andre ord er den forventede tidsbruken, omtrent fem år, for slike prosjekter fortsatt noe lang.

Bogstadveien 9 år



Figur 18

MARKVEIEN

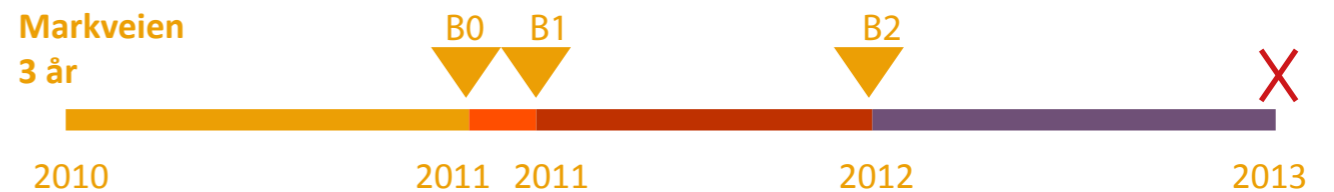
Hvem: Oslo kommune v/Bymiljøetaten og Samferdselsetaten.

Hva: Ombygging av Markveien grunnet utdatert løsning og trafikkfarlige situasjoner. Forprosjektet anbefalte mer sykkeltilrettelegging grunnet eksisterende høy sykkelandel og at hovedsykkelveinettet er planlagt gjennom gata.

Måloppnåelse: Dette prosjektet ble stanset rett før byggestart og det er derfor ingen gjennomførte tiltak å se måloppnåelsen av. Det ble som sagt anbefalt sykkeltilrettelegging på grunn av at gata var definert som en del av hovedsykkelveinettet. Dette ble ikke tatt til følge grunnet et ønske om en snarlig utbedring ved å be om ombygging etter eksisterende regulering.

Tidsbruk: Grunnen til at anbefalingen om sykkeltilrettelegging ikke ble tatt til følge kan antas å ha vært et ønske om å spare tid. Det ble istedet utarbeidet byggeplan etter eksisterende reguleringsplan. Prosjektet var klart til byggestart i 2013, men ble stoppet på grunn av store protester fra blant annet sykkelmiljøet. Prosjektet er et eksempel på at det ikke alltid lønner seg å prøve å spare tid. Da skjer ofte det som skjedde i dette tilfellet, nemlig at prosjektet stanses og man må starte på nytt. Det andre alternativet er at raske prosesser fort kan resultere i dårlige løsninger, noe som antakelig hadde vært

Markveien 3 år



Figur 20



Figur 19: Markveien i dag og forslag til midlertidige tiltak.

tilfelle dersom Markveien-prosjektet ikke hadde blitt stanset.

Det er nå startet arbeid med KVV Grønerløkka hvor utbedring av gatene på Grønerløkka skal ses i sammenheng og planlegges som en helhet. Initiativ til prosessen ble tatt på slutten av 2013 og selve arbeidet startet høsten 2015 etter mandat ble gitt. Prosjektet har siktemål om bygging i 2018, altså vil tidsbruken for prosessen være mellom fem og seks år. I påvente av bygging har BYM foreslått midlertidige tiltak i Markveien, vist i figur 18. Prosessen har stort fokus på medvirkning og involvering.

DRONNING EUFEMIAS GATE

Hvem: Statens vegvesen hadde planleggingsansvar for prosjektet og et delt prosjektlederansvar med Oslo kommune i gjennomføringsfasen. Prosjektet må ses i sammenheng med resten av Bjørvika-utviklingen som planlegges av Oslo kommune.

Hva: Bjørvika-utviklingens paradegate som var ment å være et viktig byrom og en levende og kommersiell gate. Den skulle gi prioritet til kollektivtrafikk og nedprioritere bilismen.

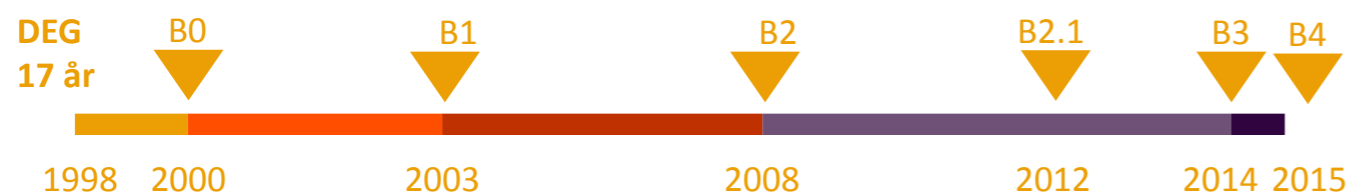
Måloppnåelse: Både målsettingen om å prioritere kollektivtrafikk og å prioritere byliv var felles for alle aktørene, men ingen aktører priorerte i realiteten byliv i konkurranse med kollektivtrafikk (Eide, 2012). Dette, kombinert med høye statlige krav til trafiksikkerhet, har ført til noe dårlige forhold for byliv og trafikksegregering fremfor samhandling i gatesnittet. Oppsummert prioriterer gata tydelig kollektivtrafikk over biltrafikk, mens forholdene for byliv ikke anses som like vellykkede.

Tidsbruk: Ideen om en bred paradegate i Bjørvika ble lansert allerede på 90-tallet og har siden den gang ligget mer eller mindre fast. I 2003 ble reguleringsplanen for Bjørvika-området som helhet vedtatt. Dette var en grovmasket plan som viste hovedstrukturer. Gatesnittet er det som har blitt endret og diskutert de senere



Figur 21: Dronning Eufemias gate.

årene, og i 2004 ble en mer detaljert reguleringsplan for DEG vedtatt. Denne var så detaljert at det var svært vanskelig å endre selv bredden på fortau og sykkelfelt i ettertid. Med en så lang prosess kan det være ønskelig å endre noe på løsningene etter hvert, da premisser kan endre seg eller valgte løsninger kan bli teknisk utdaterte. Den svært lange tidsbruken for planprosessen må ses i sammenheng med at DEG er en del av en mye større utbygging. Det er derfor vanskelig å si noe om det var noe særlig potensiale for en raskere prosess.



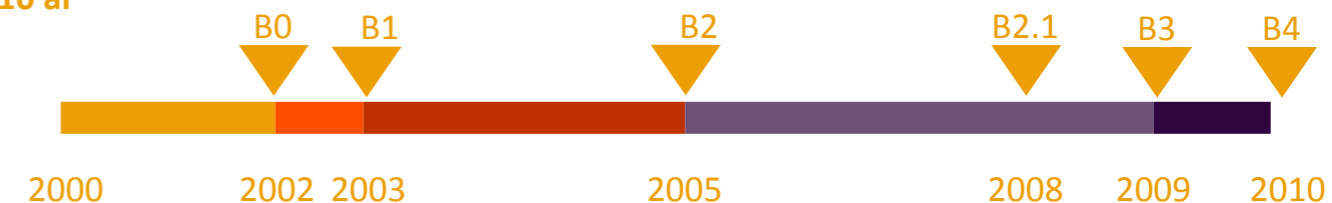
Figur 22

SAMMENSTILLING AV TIDSLINJER

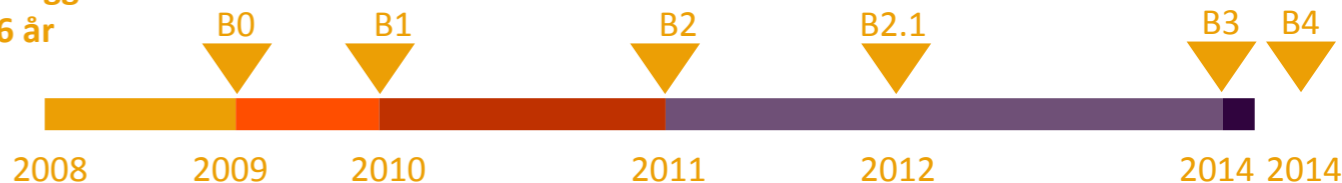
Her vises en sammenstilling av tidslinjene. De er gjort like lange uavhengig av den totale tidsbruken for at man lettere kan

sammenligne andelen av den totale tiden de ulike delene har tatt. Bogstadveien skiller seg ut med svært lang gjennomføringstid.

Carl Berner plass 10 år



Torggata 6 år



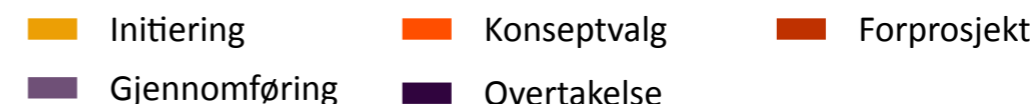
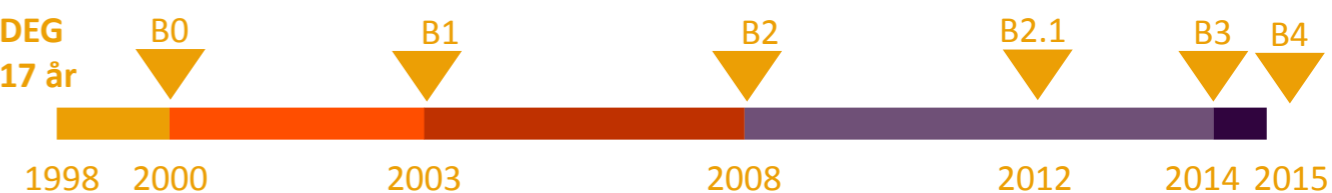
Bogstadveien 9 år



Markveien 3 år



DEG 17 år



Figur 23

4.7 OPPSUMMERING

- NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER OM Å TILRETTELEGGE FOR MILJØVENNLIG TRANSPORT.

De viktigste nasjonale og regionale føringene for gatetransformasjon i Oslo er NTP, KVV Oslo-navet og håndbøker fra Statens vegvesen (SVV). De påpeker viktigheten av å tilrettelegge for miljøvennlig transport.

- KOMMUNALE FØRINGER FOR AT PERSONTRANSPORTVEKSTEN SKAL TAS AV KOLLEKTIV, SYKLING OG GÅING.

Oslo kommune har egne standarder for gateutforming og sykkeltilrettelegging som går foran SVVs håndbøker. Andre kommunale føringer er Oslos sykkelstrategi og kommuneplanen Oslo mot 2030. Den setter mål om en bærekraftig utvikling og blant annet at all persontransportvekst skal tas av kollektiv, sykling og gåing.

- BYM MED SVV HAR HOVEDANSVAR FOR GATETRANSFORMASJON

Bymiljøetaten (BYM) som ligger under Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har ansvar for uterom, inkl. kommunale gater. Det innebærer også gatetransformasjonsprosjekter. SVV har ansvar for riks- og fylkesveier. Kommunen er formell planmyndighet, men SVV har hjemmel til å også utarbeide og fremme planer. Det er mye samarbeid mellom disse to aktørene.

- GATETRANSFORMASJONSPROSJEKTER KAN KOMME INN FLERE STEDER I PLANSYSTEMET, MEN NY REGULERING ER IKKE ALLTID PÅKREVD.

I plansystemet kan gatetransformasjonsprosjekter komme inn som tiltak i handlingsplan eller budsjett, som en del av en kommunedelplan eller i reguleringsplan. I mange tilfeller vil ikke slike prosjekt utløse krav om dispensasjon eller omregulering.

- INVESTERINGSREGIMET FOR PROSJEKT KAN TILPASSES GJENNOM LØYPEVALG.

Investeringsregimet er praksisen BYM følger for gjennomføring av prosjekter. Tilpasninger kan gjøres gjennom følgende ulike løypevalg: sentral prosess; intern prosess; forenklet prosess; og direkte gjennomføring. Grad av utfordring avgjør løypevalget.

- CASEPROSJEKTENE MED HØY MÅLOPPNÅELSE HADDE TYDELIGE MÅL OG PREMISER.

Torggata, Carl Berner plass og Bogstadveien er de caseprosjektene med høyest grad av måloppnåelse. De hadde alle tydelig gitte premisser og definerte mål ved starten av prosjektet.

- INNEN DAGENS RAMMER VIRKER TRE TIL FEM ÅR SOM MINSTE MULIGE TIDSBRUK.

Tidsbruken for caseprosjektene varierer en del, men de fleste prosjektene kunne med en effektiv planprosess blitt gjennomført på mellom tre og fem år. Innenfor dagens rammer virker det som at det er det beste man får til.

- GOD MEDVIRKNINGSPROSESS KAN MINSKE TIDSBRUKEN FOR HØRINGS- OG VEDTAKSPROSESSEN.

Hørings- og vedtaksprosessen og medvirkningsprosessen trekkes frem som tidkrevende. Hørings- og vedtaksprosessen kan bli mer effektiv gjennom større kapasitet hos planmyndigheten. Medvirkningsprosessen trekkes på sin side frem som en prosess hvor det er nødvendig å bruke mye tid for å oppnå gode resultat og unngå protester og omkamper.



Figur 24

5. CASE LONDON

Dette kapitlet inneholder oppgavens casestudie av gatetransformasjon i London. Avslutningsvis oppsummeres hva i kapitlet som brukes videre for å besvare oppgavens problemstilling.

Kapitlet er delt inn i følgende underkapitler:

- 5.1 Studietur
- 5.2 De ulike planaktørene
- 5.3 Urban Design London
- 5.4 Londons systemer for gateplanlegging
- 5.5 Hva mener planleggerne i London?
- 5.6 Forbildeprosjekter
- 5.7 Oppsummering

5.1 STUDIETUR

I forbindelse med denne masteroppgaven gjennomførte jeg i perioden 20. -28. januar en studietur til London sammen med en annen masterstudent. Målet med turen var å identifisere noen suksessfaktorer for Londons vellykkede arbeid med gatetransformasjoner de siste årene, og å se hva Oslo kan lære av dette arbeidet. I London har gatetransformasjoner både en tilsynelatende høyere prioritet enn i Oslo og mer effektive planprosesser. Fra idé til ferdigstillelse tar det vanligvis 18 måneder å transformere en gate i London, mens i Oslo tar det minimum dobbelt så lang tid. Gjennom Better Streets-programmet (Transport for London 2013) ble det mellom 2009 og 2013 gjennomført over 80 prosjekter innen gatetransformasjoner. Det ser ut til at London har knekt en slags kode for høy grad av gjennomføring. Målet med studieturen var derfor å finne svar på hvordan de klarer å gjennomføre så mye på så kort tid og likevel oppnå resultater med høy kvalitet. Dette kapitlet vil ta for seg hvordan Londons prosesser og planaktører for gateplanlegging er organisert, hvilke lærdommer som kom ut av observasjoner, intervjuer og befaringer under studieturen og hvilke av disse lærdommene som tas med videre i oppgaven.

Figur 25: Størrelsesforhold mellom Oslo og London.

OSLO	LONDON
Innbyggere: 658 000	Innbyggere: 8,5 mill.
Areal: 427 km ²	Areal: 1 572 km ²
Tetthet: 1 540/km ² inkl. marka	Tetthet: 5 437/km ²
Bydeler: 15	Bydeler: 33
Innbyggere bydeler: 52 000 - 26 000	Innbyggere bydeler: 372 000 - 155 000
Areal bydeler: 18 km ² - 3 km ²	Areal bydeler: 115 km ² - 12 km ²

5.2 DE ULIKE PLANAKTØRENE

Transport for London (TFL) ligger direkte under Mayor of London og har ansvar for all planlegging, utbygging, vedlikehold og drift av byens (Greater London) transportsystem, dvs. veier, gater, kollektivtransport (busser og tube), bysykler og en god del plasser og torg som kan sies å være en del av gata. De fremstår som en samlet og sterk enhet som jobber entydig mot sine og ordførerens mål. Det virker som en styrke at TFL er en samlet enhet som koordinerer mange forskjellige oppgaver. Den andre store planleggingsaktøren i London er Greater London Authority (GLA). De har ansvar for all annen planlegging, for eksempel av utbyggingsområder for boliger, næring etc. GLA ligger også direkte under Mayor of London.

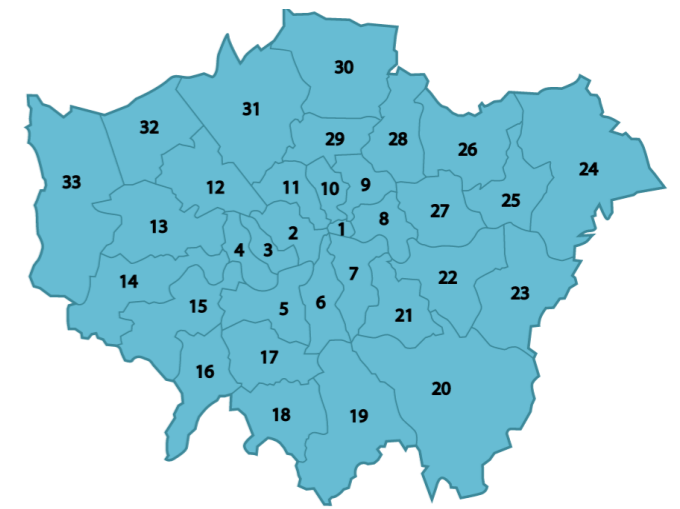
Under TFL og GLA ligger 33 ulike London boroughs. De ulike bydelene har en stor grad av selvstyre og er en egen planmyndighet. De har i likhet med TFL ansvar for planlegging, utbygging, vedlikehold og drift av veier, gater, plasser og torg. Mens TFL er planmyndighet for de store og høyt trafikkerte hovedveiene og -gatene, er bydelene planmyndighet for sine respektive lokale veier og gater. Enkelte av disse kan være relativt store

og trafikkerte og fungerer som hovedgater i sitt område. Bydelene seg imellom har ansvar for mange flere gater og veier enn TFL. Derfor er TFL avhengig av et godt samarbeid og effektfulle virkemidler for å få gjennomført sine planer for byen.

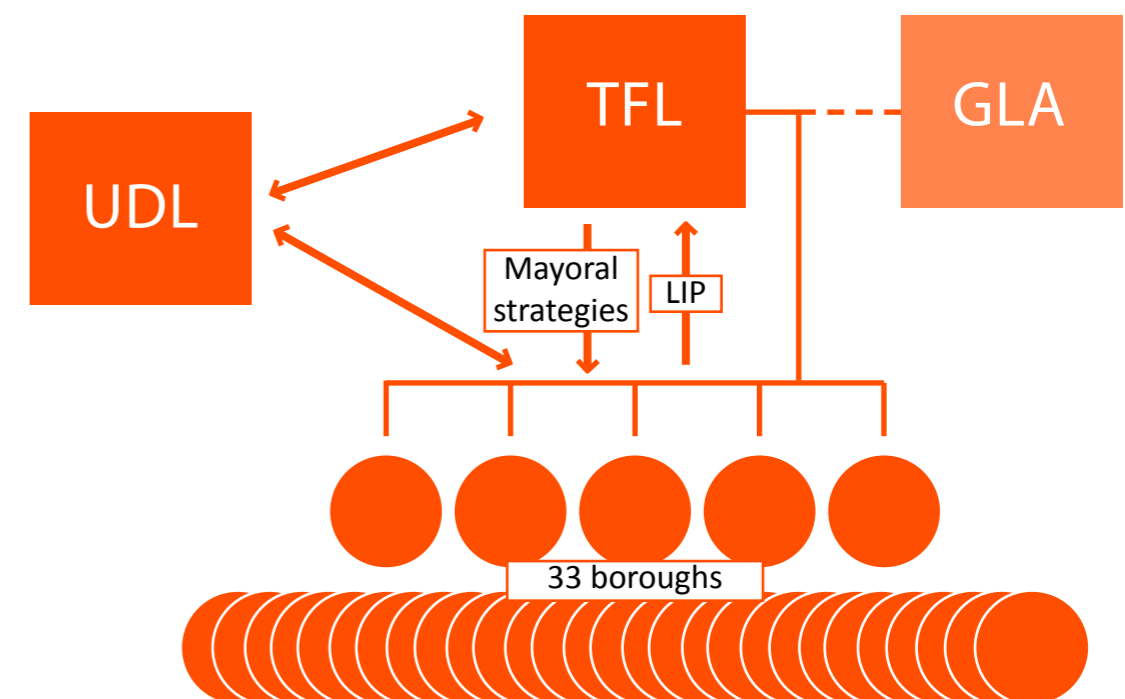
“TFL kan ikke direkte tvinge noen boroughs til noe, de har lokalt selvstyre på mange områder. Derimot er det TFL som står for nesten all finansiering av gateprosjekter, og dermed har de en stor påvirkningskraft likevel. I tillegg er TFL styrende myndighet for alle signalanlegg og kan dermed påvirke prosjekter som innebærer endringer for disse.” (Intervju 2).

LIP (Local Implementation Plan) er bydelenes verktøy for å kunne sette egne prioriteringer for hva som skal prioriteres. Ut fra disse planene finansierer TFL gjennomføringen av prosjekter. For å få finansiering bør prosjektene som prioriteres

være i tråd med ordførerens overordnede strategi for transport (og herunder gater). I figur 27 nedenfor er forholdet mellom de ulike planaktørene illustrert. I dette forholdet spiller Urban Design London (UDL) en svært viktig rolle.



Figur 26: Kart over London med bydeler.



Figur 27: Planaktørene og forholdet dem imellom.

5.3 URBAN DESIGN LONDON

Urban Design London (UDL) er som sagt en viktig aktør i Londons plansystem og arbeid med gateplanlegging og -transformasjon. De er en non-profit organisasjon som finansieres av sine medlemmer (Urban Design London 2016). TFL er vertskap for organisasjonen, og GLA og de 33 bydelene er blant medlemmene. UDLs rolle er å sørge for opplæring og rådgivning for sine medlemmer. De arrangerer jevnlig samlinger med ulike tema; debattere utfordringer, utvikle ferdigheter, nettverkssamlinger og befaringer. I løpet av ett år arrangerer de omtrent 80 slike samlinger. Vi ble invitert med på to av de i forbindelse med studieturen. Den første var en debattsamling hvor utfordringene med henholdsvis shared space og vekst og kapasitet ble diskutert. Den andre handlet om å utvikle bedre ferdigheter for sykkelplanlegging og å lære å balansere ulike hensyn innenfor dette. Det var godt oppmøte på begge samlingene, og det var en bred fordeling av ulike yrkesgrupper som var representert. Samlingene var begge dynamiske, med stor grad av spørsmål og diskusjon. Debattsamlingen var naturlig nok mer diskusjon blant likeverdige, mens den andre samlingen var mer top-down med fokus på opplæring i de gjeldende mål og strategier.

I tillegg til å arrangere slike samlinger driver UDL med rådgivning på prosjekter hos sine medlemmer. De er et viktig bindeledd mellom de ulike etatene og aktørene som driver med gateplanlegging i London. Ved hjelp av kursingen sørger de for at alle involverte vet hvilke mål og strategier man skal jobbe mot, og at alle er på samme side og drar i samme retning.

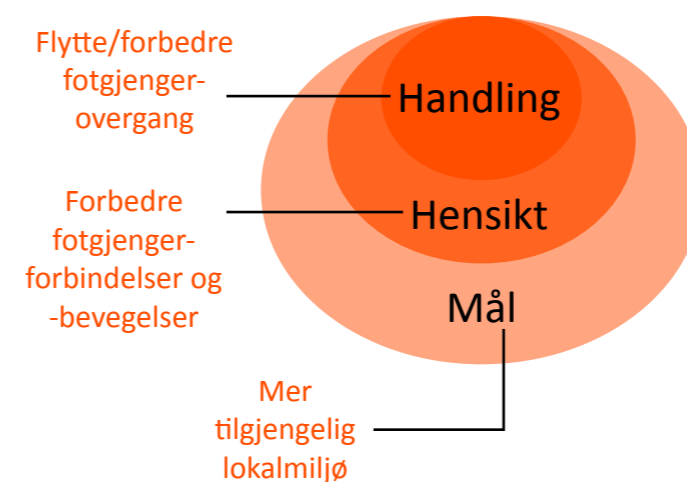
OPPSUMMERING:

- UDL SAMORDNER LONDONS PLANAKTØRER, UTØVENDE PLANLEGGERE OG POLITIKERE.

5.4 LONDONS PLANSYSTSEM

Plansystemet for gateplanlegging i London er i likhet med i Norge preget av mange normer, føringer og veiledere. Det er derimot et stort fokus på at den enkelte planlegger skal utnytte den fleksibiliteten systemet gir for å komme frem til et best mulig resultat for det enkelte prosjektet. Aktuelle veiledere for gateplanlegging likestiller gatas funksjonalitet med gatas streetscape eller gatelandskap. En gate kan ha svært god funksjonalitet og samtidig et rotete og dårlig gatelandskap, noe som vil utløse et behov for å rydde opp eller transformere gaten. Det er fokus på at gatelandskapet skal tas hensyn til i alle vei- og gateprosjekter, selv om den aktuelle gata tilsynelatende er en høytrafikkert gate med bevegelse som viktigste funksjon.

I et transportnotat (Department for Transport 2008) påpekes viktigheten av å alltid tenke både på overordnede mål og den konkrete hensikten for alle handlinger. Forholdet mellom disse tre er illustrert i figur 28 nedenfor, med et eksempel på hvordan et mål og en hensikt kan oppnås gjennom en konkret handling.



Figur 28. Etter figur i notat (Department of Transport 2008).

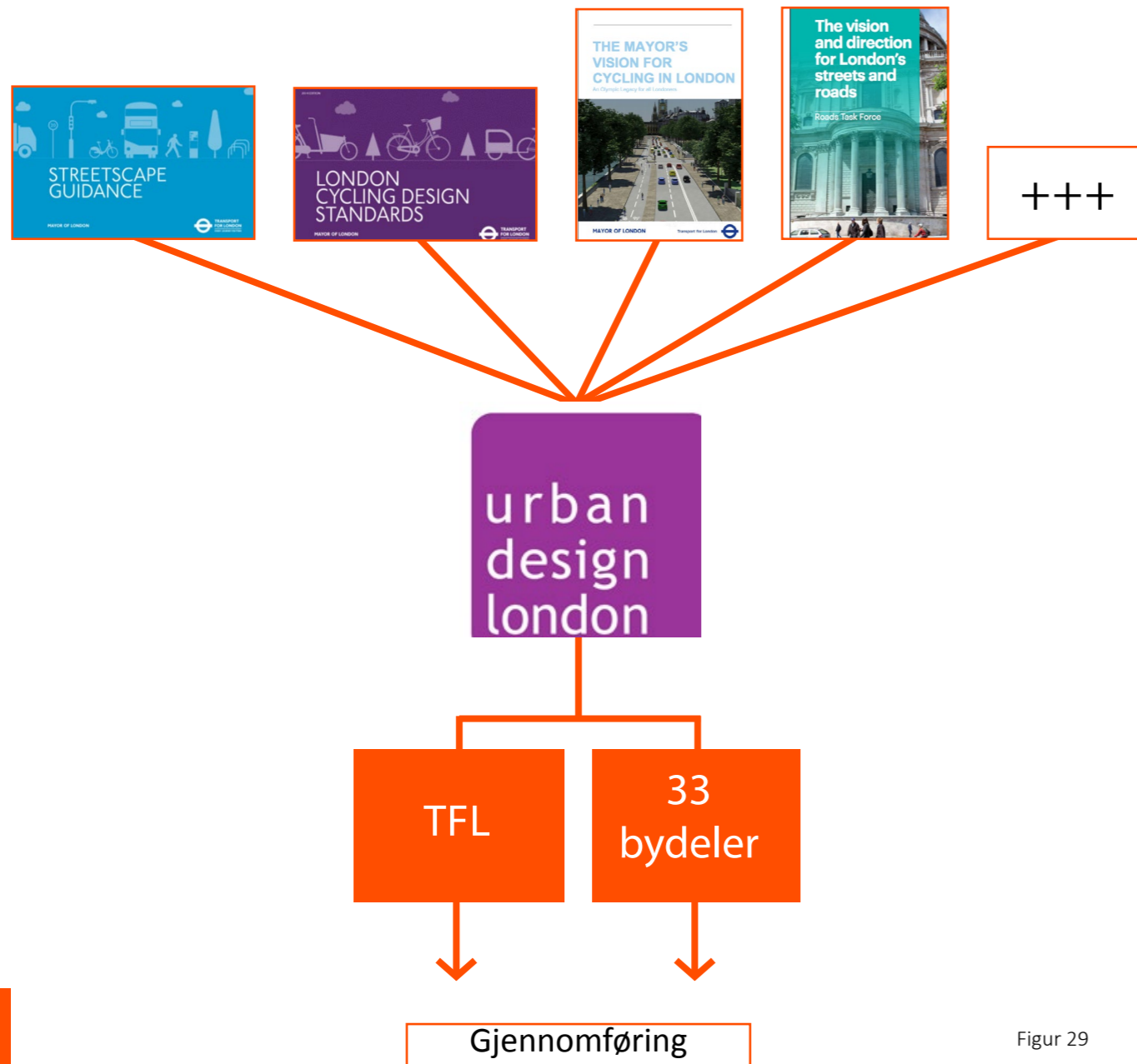
I notatet identifiseres det følgende åtte kjerneverdier i Londons prosesser fra initiativ til implementering:

- Kollaborativ og tverrfaglig tilnærming.
- Identifiser og hold på felles designvisjon i gjennomføringen.
- Deltakere som støtter mål om å oppnå design av kvalitet.
- Sømløs og informert overlevering mellom designaktører.
- Anerkjennelse av stedsfunksjonen.
- Fordeler med minimalistisk "blanke ark"-tilnærming til design.
- Anerkjennelse av fleksibilitet innen bestemmelser.
- Tverrfaglig opplæring - øke bevissthet og bedre ferdigheter.

Inntrykket er at plansystemet i London er fleksibelt og lar mye være opp til den enkelte planlegger, designer eller trafikkingeniør. Dette inntrykket gjenspeiles i intervjuene (se vedlegg) hvor mange mente at gode prosesser og resultater i stor grad er personavhengig. Dette kan få et positivt utslag, men byr også på utfordringer. UDL er viktig i møtet med disse utfordringene.

London har som sagt flere strategier og overordnede styringsverktøy for byens gateplanlegging. *The Mayor's Transport*

Strategy, London Cycle Design Standards og *Streetscape Guidance* er noen eksempler på dette. Dette i kombinasjon med en høy grad av fleksibilitet kan være utfordrende med tanke på resultat og måloppnåelse i prosjektene. Igjen er UDL en viktig brikke som fungerer som et bindeledd mellom alle de ulike strategiene og normene på den ene siden og de utøvende planleggerne på den andre. Figur 29 illustrerer hvordan UDL fungerer som et samlingspunkt for den store informasjonsstrømmen som kommer fra mange ulike hold.



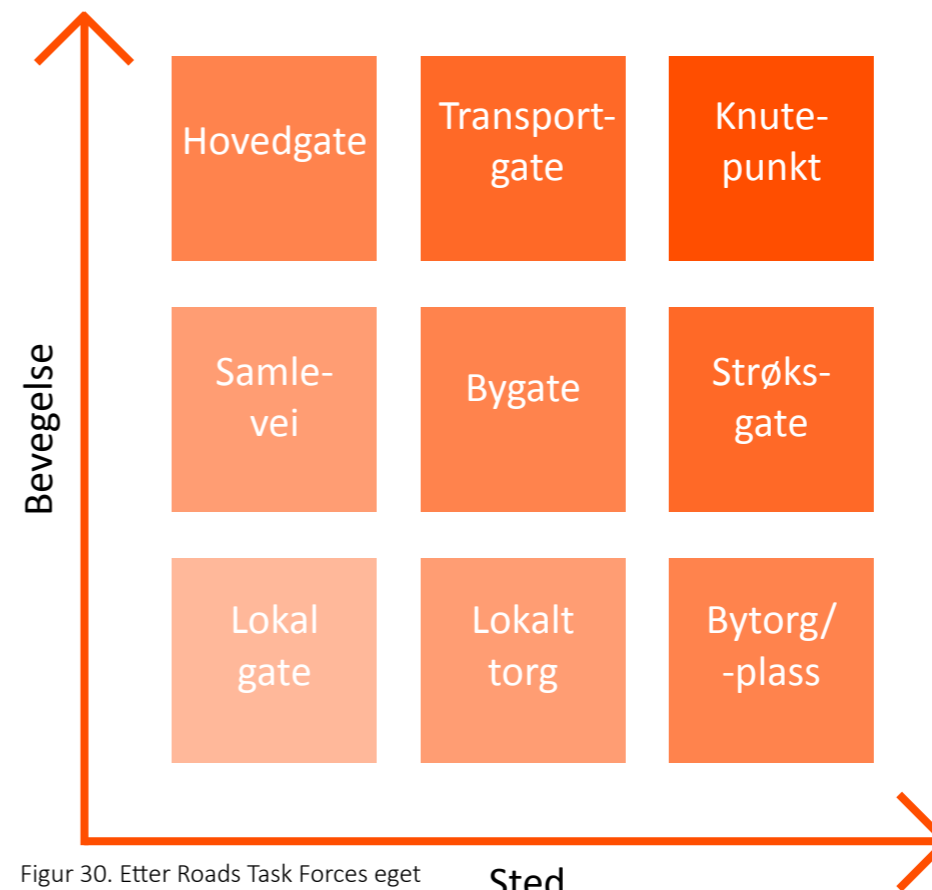
Figur 29

Et viktig planverktøy for Londons gateplanlegging og -transformasjon er Street Families (Transport for London 2016). Roads Task Force, en arbeidsgruppe som jobber for å oppnå ordførerens mål og strategier for bedre veier og gater i London, står bak verktøyet. Det går ut på at alle bydeler i London og TFL skal klassifisere sine gater som ulike gatetyper. Dette arbeidet skal fungere som et verktøy for å se hva slags gater man har og eventuelt hvilke man ønsker å forandre. Hvilken type en gate er, ses i sammenheng med andre i området slik at de kan utfylle hverandre og spille ulike roller. Det er dette som er Street Family. Diagrammet i figur 30 viser

hvordan gater deles inn i typer basert på deres grad av bevegelsesfunksjon og stedsfunksjon, og eksempler på gatetyper for de ulike verdiene. En slik tilnærming er svært nyttig for å, gjennom hele prosesser, ha mål som er tydelige og klare for alle involverte. I tillegg er verktøyet svært tydelig på å likestille gaters stedsfunksjon med bevegelsesfunksjonen.

OPPSUMMERING:

- GATAS STEDSFUNKSJON LIKESTILLES TYDELIG MED BEVEGELSESFUNKSJONEN.
- HØY FLEKSIBILITET LAR MYE VÆRE OPP TIL DEN ENKELTE PERSON SOM JOBBER PÅ ULIKE PROSJEKT.
- INNDELING I GATETYPER BIDRAR TIL Å SE FLERE GATER I EN STØRRE HELHET.



Figur 30. Etter Roads Task Forces eget diagram (Transport for London 2016).

5.5 HVA MENER LONDONS PLANLEGGERE?

Intervjuene har gitt mye nyttig bakgrunnsinformasjon som har bidratt til å gi en oversikt over temaene de foregående underkapitlene går inn på. I dette underkapitlet blir det kort redegjort for hva informantene i London mente om hva som er viktig for en god prosess og vellykkede prosjekt innen gatetransformasjon.

Londons plansystem er i all hovedsak organisert i to nivåer; Stor-London og bydeler. Bydelene i London fungerer som egne planmyndigheter blant annet over et stort antall lokale veier og gater. TFL på Stor-Londonnivå har på sin side myndighet over de større og mer trafikkerte og besøkte veiene og gatene. Å komme til enighet mellom nivåene kan være utfordrende (Intervju 2). TFL kan ikke tvinge bydelene til noe, men har mange styringsverktøy samt påvirkningskraft gjennom å finansiere bydelenes gateprosjekter. Local Implementation Plan (LIP) er bydelenes mulighet til å påvirke hvilke prosjekter som skal finansieres (Intervju 3). Prosjektene må ofte være i tråd med overordnede strategier for å bli finansiert, og her får TFLs styringsverktøy da mye innvirkning. For å oppnå gode resultat er det viktig at TFL er svært tydelig på hva de ønsker og forventer av bydelene (Intervju 2).

Viktigheten av medvirkning og involvering ble trukket frem av flere intervjuobjekter. Å starte med dette tidlig gjør at de involverte føler seg hørt og at de har en reell mulighet til å påvirke. Hvis dette kommer inn for sent i prosessen kan det føre til sterk mostand og i verste fall stanse prosjektet (Intervju 1). Krav til medvirkning er viktig for å sikre

at det gjennomføres, men det kan være positivt for planleggere å stå fritt til å gjøre det på sin egen måte (Befaring 3.)

Hvordan man involverer er også viktig for resultatet. Man må kunne argumentere for prosjektet med data som underbygger det man sier (Intervju 1). Lokale data er gjerne mer overbevisende enn data fra andre steder. Det kan også være nyttig å bruke midlertidige tiltak for å vise hva prosjekt kan tilføre og å gradvis venne folk til endringene (Intervju 1). Erfaringer viser at om man på en god måte viser hva prosjektet kan tilføre av positive kvaliteter, klarer man stort sett bli enige om løsningene (Intervju 2).

Man må se aktuelle prosjekt i en lokal kontekst samtidig som man tenker på overordnede mål og strategier (Intervju 3).

Finansiering er viktig for om et prosjekt blir gjennomført eller ikke. For bydelene er det da viktig å handle i tråd med de overordnede strategiene for Stor-London for å få finansiering (Intervju 3).

Flere av informantene trekker frem viktigheten av en sterk person som kan fronte prosjekt og argumentere godt for de. En slik sterk stemme kan ofte være en politiker, men profesjonelle kan også ha denne rollen (Intervju 1). Et eksempel er ordførerens Cycling Commissioner som skal drive arbeidet med å oppnå sykkelstrategien fremover. Å ha en slik forkjemper kan bety forskjellen på realisering eller skrinlegging for de ulike strategiene og prosjektene (Intervju 2).

Informantene fra bydelen Hackney (Befaring 3) pekte på at det er variasjon i hvordan de ulike bydelene ledes. I deres bydel hadde ledelsen stor tillit til sine ansatte og lot de derfor arbeide relativt fritt uten å hele tiden måtte ta opp problemstillinger og få tillatelse fra sine ledere. Ledelsen holdt seg i tillegg godt oppdatert på de ulike prosjektene slik at de kunne komme med innspill underveis, og ikke kun en sjelden gang i formelle møter. Dette mente informantene var viktig for å oppnå prosjekter med kvalitet og god fremgang.

OPPSUMMERING:

- MEDVIRKNING OG INVOLVERING HELT FRA START LØNNER SEG FOR DEN VIDERE PROSESSEN.
- EN STERK FORKJEMPER KAN VÆRE VIKTIG FOR PROSJEKTS FREMDRIFT OG SUKSESS.

5.6 FORBILDEPROSJEKTER

I tillegg til intervjuene har befaringsene under studieturen til London vært viktige informasjonskilder. Informantene som ledet befaringsene kom med noe generell informasjon som er gjengitt i forrige underkapittel. Dette underkapitlet går gjennom de prosjektene som ble befart og hva informantene fortalte om de spesifikke prosessene for prosjektene.

Venn Street er en mindre gate med noen publikumsrettede aktiviteter. Før transformasjonen var det et populært møtested for befolkningen i området, men med mange biler som hindret utvidet bruk av gata. Transformasjonen av Venn Street var det første steget i et større prosjekt med å transformere alle gater og byrom i strøket Clapham Old Town. Målet for prosjektet var å tilrettelegge for syklende, gående og sosial aktivitet og avvikle bil- og busstrafikk på myke trafikanter premisser. Løsningen i Venn Street ble en form for shared space med hele gaten på ett plan. Enkelte ganger i uka stenges gata for bilbruk og lokale aktører får mulighet til å ha aktiviteter som for eksempel marked. I 2009 startet planprosessen for å bygge om hele Clapham Old Town. Prosjektet med Venn Street ble ferdigstilt i 2011, to år etter prosessen startet.

Resten av **Clapham Old Town**-prosjektet fortsatte i samme stil som Venn Street med myke trafikanter og sosial aktivitet i fokus. Før transformasjonen var området preget av gater med bilen som premissgiver for utformingen. Det var dårlige forhold for sosialt liv og myke trafikanter med smale fortau og lite areal til opphold. Prosjektet ble gjennomført med et tydelig og helhetlig grep. Fortauene har blitt bredere, flere parkeringsplasser er fjernet, et nytt og større torg har blitt bygd og flere

fartsreducerende grep er gjennomført. Ifølge Nigel (Befaring 1) har bilstenes makt og tilstedeværelse blitt redusert og det har blitt lettere for myke trafikanter å bevege og oppholde seg etter ferdigstillingen. Hele Clapham Old Town-prosjektet var ferdigstilt i 2014, fem år etter oppstart.

John (Intervju 1) mener at "å starte med å transformere Venn Street [...] fungerte som en myk start på gatetransformasjonen av Clapham Old Town". Det demonstrerte tydelig for de berørte hva denne typen prosjekt kan tilføre av positive kvaliteter. Medvirkning og involvering av lokale aktører var viktig for at prosjektet ble vellykket. Det ble etablert grupper med representanter for de ulike aktørene som skulle være i dialog med planleggerne og utbyggerne gjennom prosessen.

Fem år fra initiativ til implementering er lenge i forhold til andre prosjekt i London (Intervju 1). Dette skyldes nok den omfattende medvirkningsprosessen samt at det var noen løsninger som var relativt drastiske for området. Med et så stort og omfattende prosjekt var det nødvendig å bruke mye tid på medvirkning og involvering. Det gjorde at prosjektet ble godt mottatt.



Figur 31: Venn Street før ombygging.



Figur 32: Venn Street etter ombygging.



Figur 33: Clapham Old Town før ombygging.



Figur 34: Clapham Old Town etter ombygging.



Figur 35: Smale fortau i Clapham Old Town før ombygging.

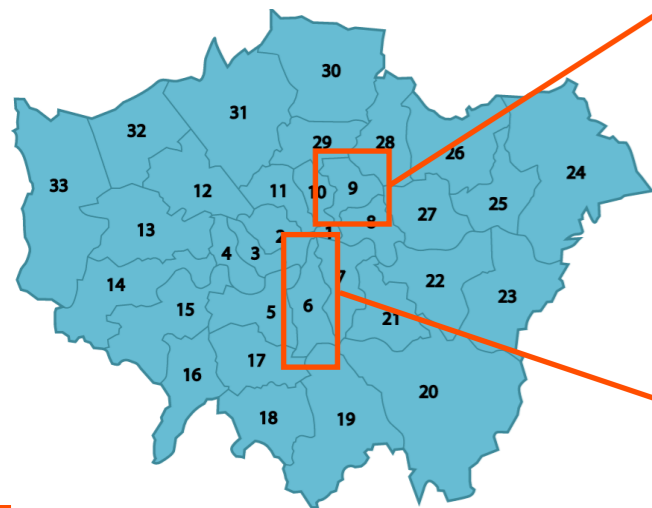


Figur 36: Clapham Old Town etter ombygging.

Leonard Circus i bydelen Hackney er et gatekryss som var ferdig ombyggt i 2014. Før ombyggingen var det et kryss for gjennomferdsel uten grunn eller gode forhold for opphold. Krysset ble bygd om som et shared space. Konseptet var at krysset skulle være litt uoversiktlig å bevege seg gjennom. Dette ble oppnådd gjennom å blant annet plante trær man ikke kunne bevege seg mellom i en helt rett linje. Prosjektet fungerer etter ferdigstillingen bra, og folk er fornøyde med resultatet. Nå drikker folk kaffen sin på plassen om morgenen eller går dit for å spise lunsj, til tross for at det ikke er noen andre målpunkt der. Fra initiativ til ferdigstilling tok denne prosessen omtrent halvannet år.

OPPSUMMERING:

- DEMONSTRASJON AV TILTAK KAN GI ØKT OPPSLUTNING FOR PROSJEKT.
- TYDELIG PRIORITERING AV MYKE TRAFIKANTER FORAN BILEN BLIR GENERELT GODT MOTTATT.



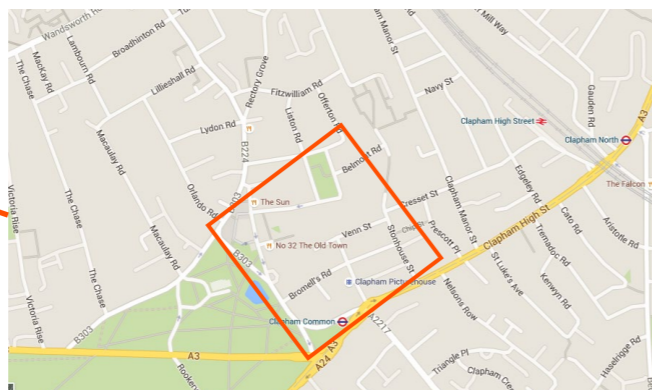
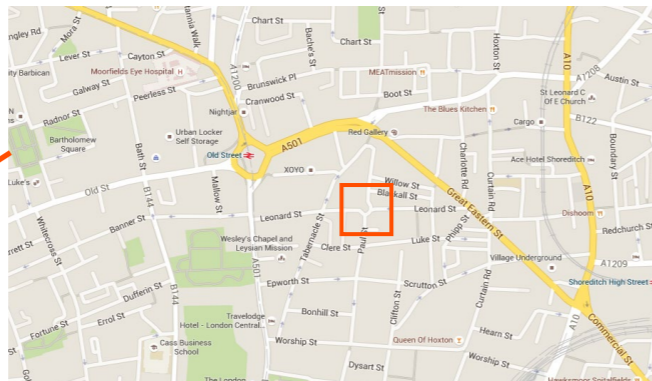
Figur 39: Geografisk plassering av prosjektene Clapham Old Town og Leonard Circus.



Figur 37: Leonard Circus før ombygging.

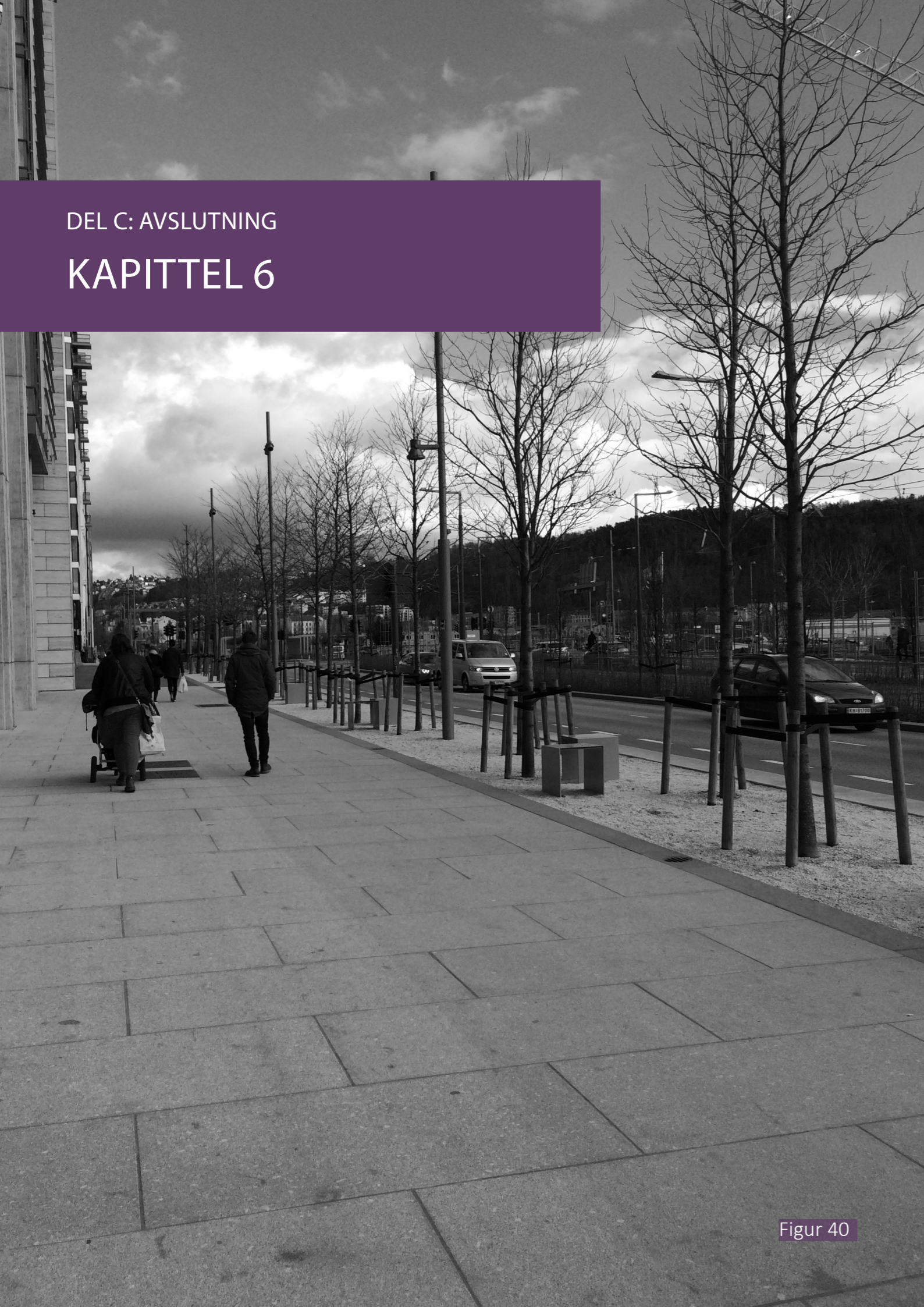


Figur 38: Shared Space på Leonard Circus etter ombygging.



5.7 OPPSUMMERING

- UDL SAMORDNER LONDONS PLANAKTØRER, UTØVENDE PLANLEGGERE OG POLITIKERE. Mange ulike planaktører samordnes og koordineres av UDL. De sørger for at alle politikere og utøvende planleggere vet hvilke mål og strategier man skal jobbe mot og hvilke løsninger som foretrekkes, og at alle drar i samme retning.
- GATAS STEDSFUNKSJON LIKESTILLES TYDELIG MED BEVEGELSESFUNKSJONEN. Generelt i plandokument, føringer og strategier for London er gatas stedsfunksjon og gatelandskapet tydelig likestilt med gatas bevegelsesfunksjon og funksjonalitet.
- HØY FLEKSIBILITET LAR MYE VÆRE OPP TIL DEN ENKELTE PERSON SOM JOBBER PÅ ULIKE PROSJEKT. Det er høyt fokus på fleksibilitet i systemet og at man som utøvende planlegger dermed har mye påvirkningskraft og mulighet til å arbeide på sin egen måte.
- INNDELING I GATETYPEN BIDRAR TIL Å SE FLERE GATER I EN STØRRE HELHET. Strategien til Roads Task Force om å dele inn gater i typer basert på graden av steds- og bevegelsesfunksjon er et nyttig verktøy. Det kan bidra til at man i større grad vet hva man har og evt. hva man ønsker å endre, samt til å tenke mer helhetlig og se aktuelle gater i sammenheng med andre de har tilknytning til. Slik kan gatene utfylle hverandre og spille ulike roller i "gatefamilien".
- MEDVIRKNING OG INVOLVERING HELT FRA START LØNNER SEG FOR DEN VIDERE PROSESSEN. Av intervjuene kom det frem at medvirking og involvering i startfasen anses som svært viktig. Det kan straffe seg dersom det ikke gjøres bra nok eller kommer inn for sent i prosessen. Tydelig argumentasjon og dokumentasjon anses også som viktig for å få oppslutning og aksept for prosjekter.
- EN STERK FORKJEMPER KAN VÆRE VIKTIG FOR PROSJEKTS FREMDRIFT OG SUKSESS. En sterk frontperson som kan argumentere godt for prosjekt og drive arbeidet med det fremover kan være svært viktig. En slik person kan både være en politiker eller en planlegger. Om man har en slik forkjemper eller ikke kan bety forskjellen på realisering og skrinlegging.
- DEMONSTRASJON AV TILTAK KAN GI ØKT OPPSLUTNING FOR PROSJEKT. Høyt fokus på medvirking og involvering har vært viktig for å få gjennomført transformasjonen av Clapham Old Town. Å starte med å gjennomføre en liten del av prosjektet fungerte som en myk start og en demonstrasjon av hvilke positive følger man kunne forvente.
- TYDELIG PRIORITERING AV MYKE TRAFIKANTER FORAN BILEN BLIR GENERELT GODT MOTTATT. Både for Leonard Circus og Clapham Old Town ble prosjektene godt mottatt til tross for noe skepsis og misnøye i begynnelsen av prosessene. Løsninger som tydelig prioriterer myke trafikanter og innslag av shared space er noe de fleste blir fornøyde med.



Figur 40

6. DRØFTING

I dette kapitlet vil oppgavens tema og underproblemstillinger drøftes. Det som har kommet frem i kapittel 4 og 5 vil sammenlignes og diskuteres opp mot teorigrunnlaget for å besvare oppgavens underproblemstillinger. Kapitlet er delt inn i følgende underkapitler:

- 6.1 Hva er vellykket og hva er ikke i Oslos gatetransformasjon?
- 6.2 Hva gjør Londons gatetransformasjon vellykket?
- 6.3 Hva kan Oslo lære av London?

6.1 HVA ER VELLYKKET OG HVA ER IKKE VED OSLOS GATETRANSFORMASJON?

I underkapittel 6.1 og 6.2 vil henholdsvis den første og den andre underproblemstillingen diskuteres gjennom å se funn fra casestudiene opp mot

aktuell teori. Funnene er kategorisert, og tekstbokser på starten av hver del viser hvilke funn som skal diskuteres når, og hva som er aktuell teori for hvilke funn.

sammenheng med det andre tiltaket. Disse tiltakene kan for eksempel være behov for å oppgradere infrastruktur under bakken slik at gaten uansett skal graves opp, tiltak for sykkeltilrettelegging eller at det skal kjøpes inn nye og bredere trikker.

Det at gatetransformasjon gjennomføres i sammenheng med andre tiltak er ikke i seg selv negativt. Det er kostnadseffektivt og kan være tidsbesparende. Men det er derimot viktig å være bevisst, så det ikke resulterer i en svært oppstykket og lite helhetlig innsats for å bedre Oslos gatenett. Helhetlig tenking er viktig for å oppnå gode resultater for hele byen. Dersom gatetransformasjon gjennomføres stykkevis kan resultatet fort bli veldig ulike løsninger og mange systemskift. Gatene vil da ikke ses i en større sammenheng på en god måte. I tillegg er det en utfordring at gjeldende politiske prioriteringer og foretrukken praksis kan endre seg relativt raskt innenfor planleggingsfaget. For å oppnå helhetlige grep og løsninger bør derfor flere gatetransformasjonsprosjekt planlegges parallellt. Her har Oslo et stort potensiale.

FORVALTNINGS- SYSTEMETS MÅL OG FØRINGER

- VAGE MÅL MED LITE KOBLING MELLOM LANG OG KORT SIKT BLIR UFORPLIKTENDE.



- NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER OM Å TILRETTELEGGE FOR MILJØVENNLIG TRANSPORT.
- KOMMUNALE FØRINGER OM AT PERSONTRANSPORTVEKSTEN SKAL TAS AV KOLLEKTIV, SYKLING OG GÅING.

For Oslos gateplanlegging foreligger det nasjonale, regionale og kommunale føringer. De stadfester det overordnede, langsiktige målet om at persontrafikkveksten skal tas av gåing, sykling og kollektivtrafikk fremfor biltrafikk. Dette er et tydelig, langsiktig mål, og det er positivt. Spørsmålet blir så hvordan koblingen er til de mer kortsiktige handlingene som skal bidra til å oppnå målet på lang sikt. Teorien peker på viktigheten av koblingen mellom det langsiktige og det kortsiktige. Der påpekes også viktigheten av oppbyggingen av et målhierarki, hvor overordnede mål kan brytes ned til mer og mer konkrete delmål.

Oslos egen gateutforming innehar konkrete løsninger som er ønskelige og som er tilpasset Oslo. Dette er meget positivt og kan ha en god effekt på resultatene av de gatetransformasjonsprosjektene som gjennomføres. Derimot er det vanskelig å se at det finnes konkrete handlingsplaner for å innføre disse ønskede løsningene.

Hva som er utløsende faktorer for at et prosjekt blir initiert varierer mye. Ofte er utgangspunktet tilsynelatende noe annet enn et ønske og behov om bedre gater. Utgangspunktet er oftere andre tiltak som skal gjennomføres, og at man da gjennomfører en utbedring av gaten i

AKTØRER OG
VIRKSOMHETS-
OMRÅDER

- LITE SAMORDNING MELLOM VIRKSOMHETSOMRÅDER ER EN SVAKHET.



- BYM MED SVV HAR HOVEDANSVAR FOR GATETRANSFORMASJON.

I teorigrunnlaget trekkes liten grad av samordning mellom planaktører frem som en svakhet som kan bidra til dårlige og ineffektive planprosesser. For gatetransformasjonsprosjekter i Oslo viser funnene at det er en relativt høy grad av samhandling mellom planaktørene. Det er få aktører innen gatetransformasjon, og de har et godt og avklart samarbeid.

Bymiljøetaten og SVV er de to aktørene som planlegger gatetransformasjonsprosjekter i Oslo. Plan- og bygningsetaten er også en viktig aktør, som ofte setter premisser i tidligfase og som er planmyndighet videre i prosessen. Andre aktører som har mye innvirkning er Ruter og Sporveien. De har mye å si i prosjekt som berører kollektivholdeplasser eller traseer for buss eller trikk. Deres påvirkning spiller størst rolle der trikken går, da den legger noe mer føringer på hvordan gatetverrsnittet kan utformes enn det bussen gjør. Det at de to er innvirkende aktører sammen med BYM og SVV kompliserer egentlig ikke prosessen i særlig grad. For eksisterende gater er kollektivtraseer og eventuelle endringer på dem forutsigbart. Som tidligere nevnt

har beslutningen om å kjøpe inn nye trikker påvirket gateplanlegging gjennom å utløse et behov for å tilrettelegge for de nye trikkene i de fleste trikkegater. Denne typen endringer skjer derimot relativt sjeldent. Generelt er påvirkningen fra kollektivtrafikken svært forutsigbar for planlegging av gatenettet.

Det anses som positivt at det kun er én enhet som har hovedansvar for gatetransformasjonsprosjekter i kommunen. Det muliggjør en mer ensrettet innsats og et enklere samarbeid med SVV som også har planansvar for en del gater i Oslo. SVV og BYM er vant til å samarbeide, og det fungerer tilsynelatende bra. Prosjektene Torggata, Bogstadveien og Carl Berner plass anses som like vellykkede, og hadde etablert like tydelige mål fra start. Det er med andre ord ikke nevneverdige forskjeller å se mellom prosjektene når det gjelder måldefinering og resultat. For transformasjonen av Torggata var kommunen planmyndighet alene, mens prosjektene med Bogstadveien og Carl Berner plass var et samarbeid mellom de to. Om det er kommunen alene eller

kommunen og SVV i samarbeid som utfører prosjekter har altså ikke mye å si for hvor godt en prosess fungerer. Bogstadveien hadde noen forsinkelser, men disse handlet ikke om samarbeidet mellom de to aktørene. Det at byggestart av prosjektet ble utsatt i nesten ett år var på grunn av en regionreform som gjorde en del riksveier om til kommunale veier. Denne typen reformer og endringer som kan gi forsinkelser hender svært sjeldent og kan ikke ses på som et symptom på dårlig samarbeid eller feilaktige prosesser.

PLANSYSTEMET OG
OSLOS INVESTERINGS-
REGIME

- MINDRE BRUK AV KVVU OG KS1 GIR MER EFFEKTIVE PROSESSER.
- GOD INVOLVERING GIR MER EFFEKTIV IMPLEMENTERING.



- GATETRANSFORMASJONS-PROSJEKT KAN KOMME INN FLERE STEDER I SYSTEMET, MEN NY REGULERING ER IKKE ALLTID PÅKREVD.
- INVESTERINGSREGIME FOR PROSJEKT KAN TILPASSES GJENNOM LØYPEVALG.

Forankring av gatetransformasjonsprosjekter i ulike planer omhandler gjerne beslutningen om hvorvidt det skal gjennomføres en gatetransformasjon og hvilke overordnede mål som gjelder for prosjektene. Oslo kommunes investeringsregime virker på den annen side viktigere enn det formelle plansystemet for selve gjennomføringen av gatetransformasjonsprosjekter.

Utarbeidelse av reguleringsplan er en del av investeringsregimet. Det kan derimot være eksisterende reguleringsplaner som ikke er detaljerte nok til å si noe om gatetverrsnittet og den konkrete fordelingen av areal til de ulike trafikantgruppene. Da vil ikke en gatetransformasjon som endrer på gatetverrsnittet nødvendigvis utløse krav til ny reguleringsplan eller behandling av dispensasjon. Man kan da prosjektere

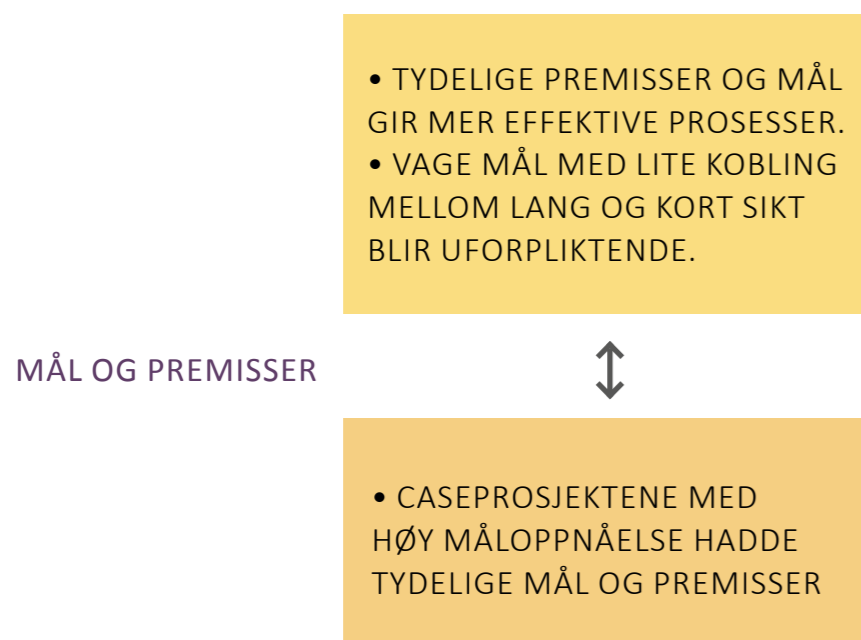
og lage byggeplan på eksisterende reguleringsplan og muligens spare noe tid på dette.

Bruk av reguleringsplanbestemmelser er viktig i denne sammenheng. I stedet for å ha en svært detaljert reguleringsplan som legger sterke føringer på fordelingen av gatearealet og hvilke tekniske løsninger som skal brukes, kan man i reguleringsplanbestemmelser stadfeste krav om for eksempel sykkeltilrettelegging. Slike bestemmelser kan dermed gi klare premisser for prosjektet, og man kan gjennomføre prosjektet på eksisterende reguleringsplan og likevel ha en fleksibilitet til å velge oppdatert teknisk løsning. Dette kan gi en tidsbesparelse.

Det er viktig å bemerke at det heller ikke er formelle krav til medvirkning og involvering hvis det ikke gjennomføres omregulering eller søkes om dispensasjon. Det kan likevel være svært nyttig og viktig for den videre prosessen at man gjennomfører medvirkningsprosesser uansett, fordi det kan gi positive og nyttige innspill til prosjektet og det kan hindre protester og omkamper senere.

Innenfor investeringsregimet er det flere løypevalg man kan ta for å tilpasse prosessen til prosjektets grad av utfordring. For gatetransformasjonsprosjekter er det mest utbredt med en form for forenklet prosess hvor man ikke gjennomfører KVVU. Carl Berner plass, Torggata, Bogstadveien og Markveien ble alle gjennomført ved forenklete prosesser. For DEG var prosessen mer omfattende, fordi prosjektet var en del av større utvikling av hele Bjørvika-området. Det gjennomføres altså ikke de mest omfattende prosessene for gatetransformasjonsprosjekter, i det minste ikke hvis de gjennomføres isolert. Det er positivt at prosjekt for gatetransformasjon kan gjennomføres med en noe forenklet prosess. Dette er i mange tilfeller ikke de altfor store prosjektene og bør kunne slippe unna krav om KVVU og KS1 og 2. Mindre bruk av dette trekkes i teorien frem som et anbefalt tiltak for å oppnå mer effektive planprosesser.

For større og mer omfattende gatetransformasjonsprosjekt for et større område blir situasjonen en annen. Her kan en mer omfattende prosess rundt konseptvalg være aktuelt. Eksempelvis er den pågående prosessen med å lage en gatebruksplan for hele strøket Grünerløkka mer omfattende og innebærer en KVVU. På grunn av prosjektets omfang og det høye antallet involverte gater er det ikke nødvendigvis negativt for prosessens effektivitet at det gjennomføres en større konseptvalgprosess.



En sterk forankring av mål er viktig for graden av måloppnåelse. Ifølge teorien er det en utfordring i dagens planlegging at vage mål blir uforpliktende for planleggere og politikere. Det er derfor viktig med sterke og tydelige mål som også er forankret i overordnede planer. Som tidligere nevnt har ikke Oslo alltid en veldig tydelig kobling mellom de overordnede målene og de mer kortsiktige handlingene.

En sterk målforankring er viktig, men det er et poeng å ikke definere målene for tidlig. Endringer i politiske prioriteringer og i oppfatningen om hva som er beste praksis skjer raskt. Ved å definere målene for et prosjekt tidlig mens det fortsatt er usikkert når man får bevilgninger og får gjennomført prosjektet, risikerer man at de valgte løsningene er utdaterte innen ferdigstillelse.

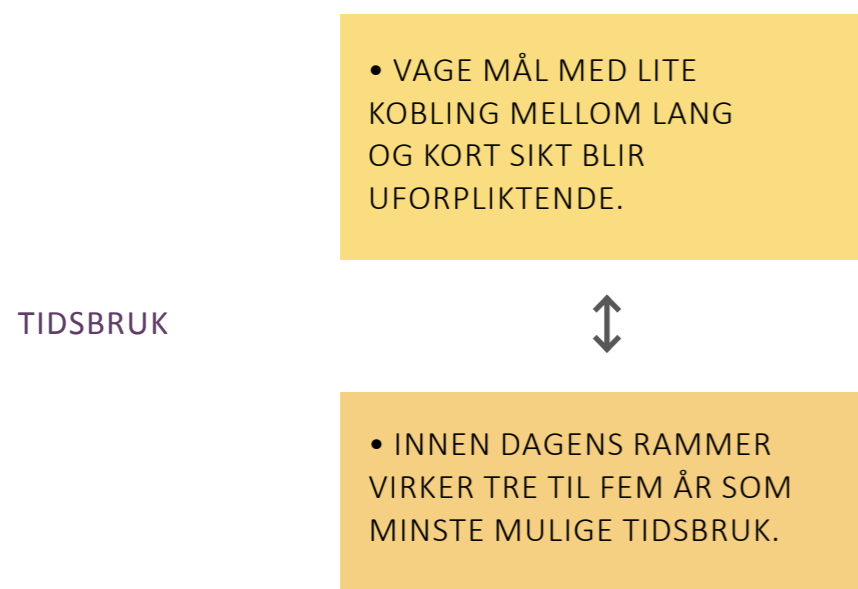
Utdaterte mål og løsninger kan også risikere å ikke få den nødvendige politiske støtten til igangsettelse fordi det har vært en endring i de politiske prioriteringene og mulig valg av nye styresmakter. Det er med andre ord viktig å jobbe med ferske og oppdaterte løsninger for aktuelle prosjekt som er tenkt realisert i nærmeste fremtid.

Transformasjonen av Torggata, Carl Berner plass og Bogstadveien hadde alle sterkt forankrede mål hos de viktigste aktørene som ble definert tidlig i prosessen. Samtidig ble de ikke tydelig definert før det var sikkert at prosjektet skulle settes i gang, og de valgte løsningene var dermed fortsatt i tråd med gjeldende prioriteringer og praksis ved ferdigstillelse.



Det at hørings- og vedtaksprosesser er tidkrevende og gjerne bruker lengre tid enn påkrevd handler ofte om kapasitetsutfordringer hos planmyndigheten, i dette tilfellet Plan- og bygningsetaten. I den sammenheng virker det også inn hva slags prioritering prosjekter for gatetransformasjon har, sammenlignet med andre typer prosjekter, samt hvilken prioritering gatetransformasjonsprosjekter har seg imellom. Tydeligere mål og strategier kan muligens ha innvirkning på hvordan gatetransformasjon prioriteres i forhold til andre prosjekter. Med begrenset saksbehandlingskapasitet vil det likevel ta noe lengre tid å gjennomføre hørings- og vedtaksprosessene enn hva som er påkrevd.

Medvirkningsprosess kan også være svært tidkrevende. På den annen side kan en god og grundig medvirknings- og involveringsprosess ende opp med å føre til tidsbesparelse i det større bildet. Grundig og god medvirkning og involvering kan gi mindre krevende høringsprosesser fordi folk har høyere aksept for gjennomføring av tiltak når de føler seg hørt, har blitt grundig informert, eller kanskje til og med overbevist. Banisters bærekraftige mobilitetsparadigme (3.3, s. 27) hadde stort fokus på det at en effektiv implementering krevde god involvering av både nøkkelaktører og befolkning for å formidle rasjonale bak de tiltakene man vil innføre. Gjennom forståelse ville de lettere kunne akseptere tiltakene og også endre sin egen adferd.



Ut fra studiet av caseprosjektene er det vanskelig å se at man innenfor dagens system kan få tiden fra initiativ til gjennomføring ned til noe særlig mindre enn tre til fem år, avhengig av prosjektenes omfang. Tidsbruken til prosjektene og informasjonen fra prosjektlederne viser at prosessene ideelt kunne gått noe raskere, men at forbedringspotensialet ikke var så stort som man kanskje kunne tro. Man kan da tenke at det trengs en total endring av systemet for å få ned tidsbruken. Denne oppgaven ser heller på hvilke tiltak innenfor dagens system som kan være aktuelle. Det blir sett på hvilke mindre tiltak det er mulig å gjøre for å få ned tidsbruken noe, men hovedsakelig for å øke gjennomføringstakten for gatetransformasjonsprosjekter.

Gatetransformasjonsprosjekter i Oslo blir hovedsakelig gjennomført som mindre prosjekt for én og én gatestrekning. Dette gir noe stykkevis planlegging og en del systemskift i gatenettet. En slik stykkevis planlegging vanskeliggjør å holde fokus på hvordan kortsiktige tiltak kan bidra til oppnåelse av langsiktige mål. I tillegg

kan det være lite effektiv bruk av tid og ressurser. Dersom det er en stor utfordring å få ned tidsbruken for gjennomføring av enkeltprosjekt kan det være interessant å heller rette blikket mot hvor mange man kan gjennomføre og hvordan man kan se prosjektene i sammenheng. Gjennom å planlegge mer helhetlig kan man muligens klare å øke gjennomføringstakten selv om man ikke får gjort noe med den påkrevde tidsbruken for de ulike prosjektfasene.

Et lovende eksempel på slik helhetlig planlegging er den pågående prosessen med gatebruksplan for Grünerløkka hvor det nå utarbeides en KVVU gjennom blant annet ganske omfattende medvirkning og involvering. Denne prosessen er beregnet å ta omtrent seks år, forutsatt at investeringsbeslutninger fra politisk hold kommer på plass i rimelig tid. Dette er like lang tid som Torggata-prosessen tok, og vil innebære transformasjon og tiltak for mange flere gater. Tidsbruken for planprosessen vil i dette tilfellet ikke bli noe mindre, men tidsbruken per gate vil bli mye mindre enn for mange andre prosjekter.

6.1.1 OPPSUMMERING

Det er en god del som fungerer bra med Oslos prosesser for gatetransformasjon. Samordningen mellom de ulike aktørene er relativt god. Det finnes også mange eksempler på vellykkede gatetransformasjonsprosjekt med høy måloppnåelse. De kjennetegnes av tydelig definering og forankring av mål og premisser helt fra planprosessenes start.

Gatetransformasjon i Oslo har også utfordringer. Koblingen mellom langsiktige mål og kortsiktige handlinger og tiltak er i mange tilfeller uklar og veien fra retorikk til handling kan være lang. Forbedring av Oslos gatenett foregår også i stor grad stykkevis og lite helhetlig. Dette får negative konsekvenser på to måter. For det første vil en lite helhetlig tilnærming kunne føre til mange ulike løsninger, hyppige systemskift og lite sammenheng gjennom byens gatenett. For det andre er slik planlegging av én og én gatestrekning en lite effektiv bruk av tid, og muligens også ressurser. Dette understrekes av at det er et behov og et ønske om å oppnå mer effektive planprosesser, men at det innenfor dagens plansystem ikke er det helt store mulighetsrommet for å korte ned tidsbruken for planprosesser. Dermed kan mulighetsrommet for å oppnå mer effektivitet ligge i mer helhetlige prosesser som planlegger flere gateprosjekt parallellt.

6.2 HVA GJØR LONDONS GATETRANSFORMASJON VELLYKKET?



I teorien pekes det på at liten grad av samordning mellom virksomhetsområder er en utfordring for planlegging i Norge. I Londons plansystem for gateplanlegging sørger UDL for en høy grad av samordning mellom ulike planaktører og virksomhetsområder. UDL spiller en svært viktig rolle for at innsatsen for å gjennomføre gatetransformasjon i London er vellykket. Uten UDL ville denne innsatsen muligens vært preget av mange relativt autonome aktører som arbeidet uten å snakke sammen og samarbeide om å finne og implementere de gode løsningene.

En annen svakhet ved planlegging i Norge er at det er liten kobling mellom langsiktige mål og kortsiktige handlinger, i tillegg til at målene ofte er vage. Dette fører til uforpliktende planer. Londons plansystem har på sin side høyt fokus på at mål og handling skal være tett sammenkoblet. De har også sterkt definerte mål når det

gjelder gateutforming, gjennom tydelige premissdokument og strategier. Disse tas igjen på alvor av UDL som videreformidler gjeldende mål, strategier og foretrukne løsninger til planleggere og politikere. På denne måten er det ingen tvil om hva man skal jobbe mot, og målene vil da oppleves mer forpliktende for de som skal vedta og forsøke å oppnå de. Gatetransformasjonsprosjekter har med andre ord en relativt høy prioritet i Londons plansystem samt at det er tydelig satt på agendaen gjennom organisasjonen.

Tydelige premisser er satt i London gjennom de ulike formene og nivåene av ordførerens strategier. Den viktigste suksessfaktoren er likevel at UDL har rollen med å sørge for at slike premissdokument forstås likt gjennom hele organisasjon, og at alle har den samme kunnskapen om hva man vil oppnå og hvordan man skal oppnå det.

Et viktig moment i Londons tilnærming til gatetransformasjon er at gatas stedsfunksjon står så sterkt som den gjør. Den er fullstendig likestilt med bevegelsesfunksjonen. Dette er svært viktig for at alle som driver med planlegging ivaretar hensynet til stedsfunksjonen i tillegg til bevegelsesfunksjonen. Flere av informantene i London trakk frem menneskeliggjøring av gater (humanizing streets) som et mål de jobbet mot. Det paradigmeskiftet i byplanlegging vi begynner å se her i Norge, hvor biltrafikken ikke lenger er premissgiver har også fått sterkt rotfeste i London. Kompakt byutvikling og byvekst var noe av bakgrunnen til at UDL ble opprettet og at innsatsen for å forbedre og menneskeliggjøre Londons gatenett fikk fart. En kompakt byutvikling øker behovet for gode byrom, inkludert gater, og gir en økt bevissthet for å skape bokvalitet i tette

og kompakte omgivelser. En slik byutvikling muliggjør dermed i stor grad den innsatsen som må til for å transformere gatenettet fra bilprioritert til menneskelige gater.

Gjennom inndelingen av gater i ulike gatetyper som skal fungere sammen i en såkalt gatefamilie (street family), ses gatene tydelig i sammenheng med hverandre. I London er det tatt i bruk et planverktøy for å sørge for at denne inndelingen gjennomføres og på samme grunnlag gjennom hele organisasjonen. En slik tilnærming sørger for svært helhetlig gateplanlegging, og det forsterkes av at det er bestemt at verktøyet skal brukes i hele organisasjonen. I tillegg understreker verktøyet viktigheten og anerkjennelsen av gatenes stedsfunksjon.

6.2.1 OPPSUMMERING

Den sterke anerkjennelsen av gaters stedsfunksjon er svært viktig for at gatetransformasjon er så høyt prioritert som det er. I tillegg fungerer Urban Design London som en forkjemper for god gatetransformasjon, å ivareta menneskelige dimensjoner i gater og byrom, og å sørge for unison innsats og helhetlig planlegging gjennom hele planorganisasjonen. UDL er både rådgiver og hjelper på den ene siden, og kontrollorgan på den andre. Uten UDL ville gateplanlegging i London fort blitt en salig blanding av ulike prioriteringer og praksiser, med stor variasjon mellom ulike bydeler og mellom hovedgater og mer lokale gater.

Organisasjonens tydelige fokus på gater som sted setter gatetransformasjon på agendaen og er viktig for at Londons gatetransformasjon er så vellykket. UDL bidrar også til denne vellykketheten og sørger for at det man ønsker å oppnå faktisk blir realitet gjennom høyt fokus på kvalitet og høy gjennomføringsgrad.

6.3 HVA KAN OSLO LÆRE AV LONDON?

Den viktigste faktoren for at Londons gatetransformasjon er vellykket er UDL og den rollen de spiller i samhandlingen mellom de ulike planaktørene. Denne organiseringen kan Oslo lære av. Det er dog en del forskjeller mellom Londons og Oslos organisasjonsmodell. Det gjør at en direkte kopi av UDL ikke nødvendigvis vil fungere godt i Oslo. Det er nødvendig med tilpasninger til forholdene og systemet i Oslo.

En vesentlig forskjell er forholdet mellom storkommunen og bydelene i de to byene. I London er bydelene mange flere og har naturlig nok en god del flere innbyggere enn i Oslo. I tillegg er bydelene i London i større grad autonome og er selvstendige planmyndigheter på lik linje med aktører på storkommune-nivå med ansvar for blant annet lokale gater og veier. TFL står for finansiering av bydelene og har dermed stor makt til å påvirke, men kan ikke direkte bestemme over bydelene. I Oslo har bydelene mindre makt. Innenfor Bymiljøetatens virkeområde har bydelene kun myndighet over bydelsparker. For andre prosjekt kan de politisk komme med innspill gjennom sine roller som høringsinstanser.

I London er det altså flere aktører enn i Oslo med reell planmyndighet som må samhandle. I Oslo er Bymiljøetaten den viktigste kommunale planaktøren for gatetransformasjon, men Plan- og bygningsetaten er også viktig. Det er i tillegg planaktører utenfor det kommunale systemet som er viktige, som Statens vegvesen, Sporveien og Ruter. Sammenlignet med London kan man si at Statens vegvesens avdelinger for Oslo-området tilsvarer TFL, mens Oslo kommune ved Bymiljøetaten nærmere tilsvarer bydelsnivå. Samhandlingen mellom nivåene er dermed noe enklere i Oslo enn i London.

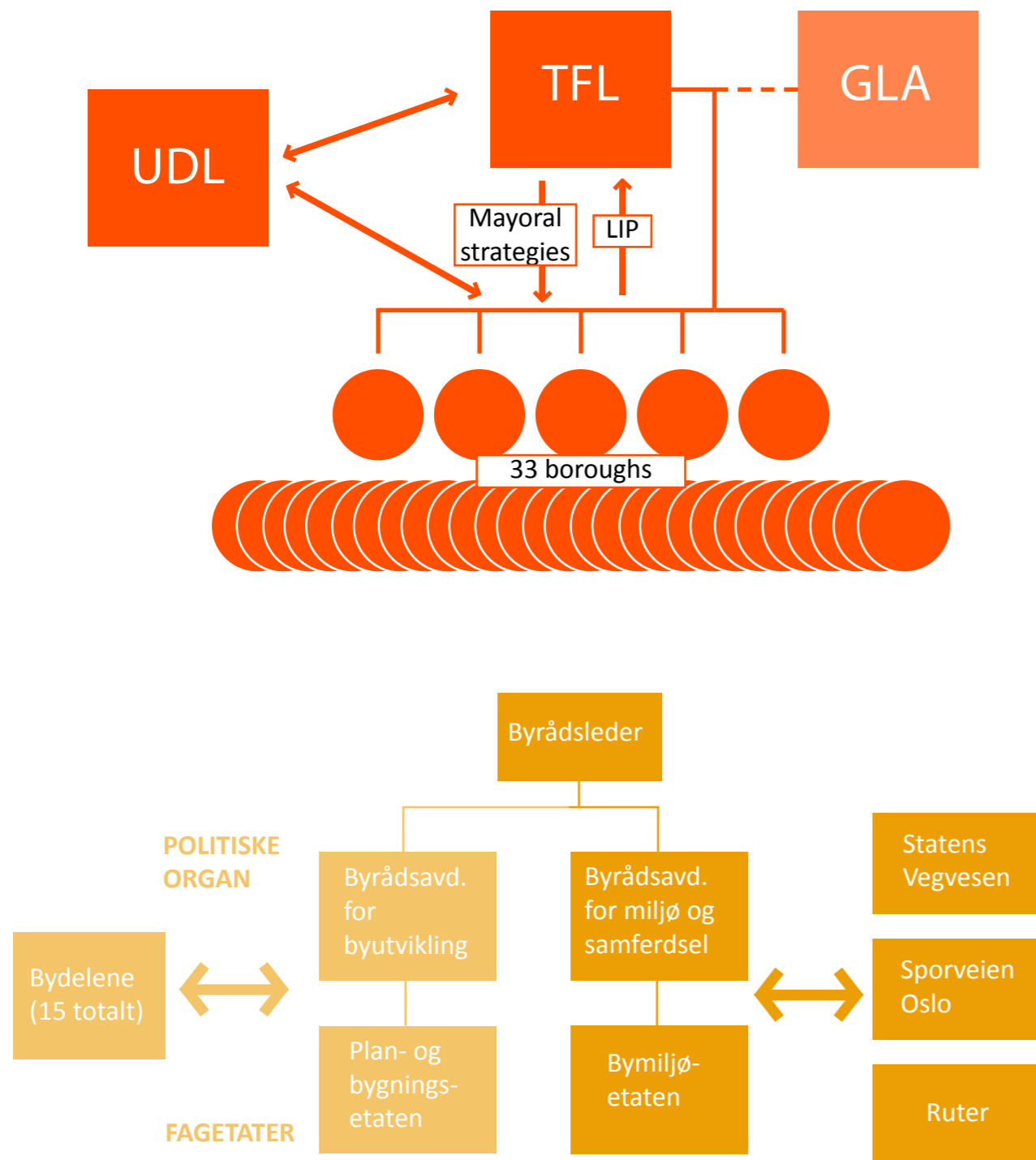
På grunn av at det er færre planaktører involvert i gatetransformasjon i Oslo vil en direkte kopi av UDL som sagt ikke være det beste alternativet. Et bedre alternativ vil da kunne være å opprette en egen arbeidsgruppe eller prosjektseksjon. En slik gruppe skal arbeide for at gatetransformasjonprosjekter blir satt på agendaen og sett i en større sammenheng, samt drive med rådgivning og opplæring av planleggere og politikere om de mål og strategier man har satt seg og de foretrukne løsningene for å oppnå disse. Foreslått organisering av en slik arbeidsgruppe vil bli nærmere gjennomgått i neste kapittel.

Figur 41: Størrelsesforhold mellom Oslo og London.

OSLO	LONDON
Innbyggere: 658 000	Innbyggere: 8,5 mill.
Areal: 427 km ²	Areal: 1 572 km ²
Tetthet: 1 540/km ² inkl. marka	Tetthet: 5 437/km ²
Bydeler: 15	Bydeler: 33
Innbyggere bydeler: 52 000 - 26 000	Innbyggere bydeler: 372 000 - 155 000
Areal bydeler: 18 km ² - 3 km ²	Areal bydeler: 115 km ² - 12 km ²

En slik arbeidsgruppe eller prosjektseksjon vil på denne måten sørge for et høyt fokus på viktigheten av gaters stedsfunksjon. Den vil også spille en viktig rolle i å skape klare og tydelige koblinger mellom ulike virksomhetsområder og mellom langsiktige mål og kortsiktig handling.

I figur 42 nedenfor er organiseringen av planaktører i London og Oslo sammenstilt for å illustrere likheter og forskjeller.



Figur 42: Sammenstilling av Londons og Oslos organisasjonsmodell.

Tabellen nedenfor viser de ulike tilnærmingene til de to alternative paradigmenes dagens transportplanlegging og det bærekraftige mobilitetsparadigmet. I tillegg viser den hvor gateplanlegging i Oslo og London etter en vurdering plasseres på en skala fra én til fem. Én på skalaen representerer transportplanlegging, fem representerer bærekraftig mobilitet, og tre er midt mellom de to.

For **fysisk dimensjon vs. sosial dimensjon** vurderes Oslo til en verdi på 2 på grunn av at gater som arena for bybruk og sosiale aktiviteter ikke står like sterkt som kravene om hva gatearealet fysisk skal romme. London vurderes til en verdi på 4 da gatas

sosiale funksjon står noe sterkere der.

For **mobilitet vs. tilgjengelighet** vurderes Oslo til en verdi på 2. Det er fokus på både mobilitet og tilgjengelighet, men ved konflikt har hensynet til mobilitet en tendens til å veie tyngre. I London er ikke denne tendensen like tydelig, og her er verdien derfor vurdert til 3.

For **trafikkfokus vs. menneskelig fokus** vurderes Oslo til en verdi på 3 på grunn av at det er likt fokus på trafikk og det menneskelige. I London er fokuset noe mer på det menneskelige, blant annet gjennom målet om å menneskeliggjøre gater. Verdien vurderes derfor til 4.

	1	2	3	4	5	
Transportplanlegging						Bærekraftig mobilitet
Fysisk dimensjon		●				Sosial dimensjon
Mobilitet		●				Tilgjengelighet
Trafikkfokus, spesielt på bilen			●			Menneskelig fokus
Stor skala				●		Lokal skala
Gata som vei					●	Gata som sted
Motorisert transport					●	Alle transportmidler, hierarkisk med fotgjengere og syklist øverst
Trafikkprognoser			●			Visjoner for bybruk
Modeller			●			Scenarier
Økonomisk evaluering			●			Analysen som hensyntar sosiale og miljømessige hensyn
Reise som avledet behov				●		Reise som avledet behov og en aktivitet med verdi
Etterspørsel			●			Styring
Fartsøkning				●		Senke farten
Minimere reisetid					●	Fornuftig reisetid og pålitelighet
Segregering					●	Integrering og samhandling

● Oslo
● London

Figur 43: Tabell med Banisters (Banister 2007) alternative paradigmer og hvor Oslo og London er plassert.

For **stor skala vs. lokal skala** vurderes Oslo og London begge til en verdi på 4.

For **gata som vei vs. gata som sted** er Oslo vurdert til en verdi på 3 og London vurdert til en verdi på 5. I overordnede planer i London er stedsfunksjonen tydelig anerkjent, mens det i Oslo er mer varierende om gata anerkjennes som sted eller ikke.

For **motorisert transport vs. alle transportmidler** vurderes Oslo til en verdi på 3 på grunn av at det varierer noe om motorisert transport eller myke trafikanter er prioritert. I London virker myke trafikanter å oftere bli prioritert og verdien er derfor vurdert til 4.

For **trafikkprognoser vs. visjoner for bybruk** er Oslo vurdert til en verdi på 3. Her er trafikkprognoser og visjoner for bybruk omtrent likestilte tilnærminger. I London er verdien vurdert til 4 fordi bybruk er et noe viktigere utgangspunkt til gateplanlegging enn trafikkprognoser.

For **modeller vs. scenarier** vurderes Oslo og London begge til en verdi på 3.

For **økonomisk evaluering vs. sosiale og miljømessige analyser** vurderes Oslo og London begge til en verdi på 3.

For **reise som avledet behov vs. reise som behov og aktivitet med verdi** vurderes Oslo til en verdi på 2 da hovedfokuset er på reisens formål om å komme seg effektivt fra a til b. I London vurderes verdien til 3.

For **etterspørsel vs. styring** vurderes Oslo til en verdi på 2 og London til en verdi på 3. Inntrykket er at de i London i noe flere tilfeller tar styring i stedet for å la seg styre

av etterspørsel.

For **fartsøkning vs. senke farten** er Oslo vurdert til en verdi på 3 da det varierer en del mellom de to målene. I London er å senke farten en høyere prioritert strategi, og der er verdien vurdert til 4.

For **minimere reisetid vs. fornuftig reisetid og pålitelighet** er Oslo vurdert til en verdi på 3 og London til en verdi på 4 etter lignende begrunnelse som for fart.

For **segregering vs. integrering og samhandling** vurderes Oslo til en verdi på 3 på grunn av at integrering er et fokus i en del prosjekter, men strenge krav til trafikkikkerhet fører til en del segregering i andre prosjekter. I London har integrering et høyt fokus og shared space er en anerkjent og mye brukt løsning. London vurderes til en verdi på 5.

Plasseringen av gateplanlegging i de to byene illustrerer at Oslo har noe å lære av London når det gjelder hvilken tilnærming man har til planlegging av gater. Det at gatenes stedsfunksjon er så sterkt forankret gjennom hele planorganisasjonen i London har mye å si for at Londons gateplanlegging vurderes å være i tråd med det bærekraftige mobilitetsparadigmet i større grad enn Oslos gateplanlegging.

I Oslos gateplanlegging kan man se begynnelsen på et paradigmeskifte fra transportplanlegging til bærekraftig mobilitet, men det er fortsatt en vei å gå. Å tydeligere prioritere gatenes stedsfunksjon samt jobbe strategisk mot et taktskifte for gatetransformasjon vil kunne bidra til at dette paradigmeskiftet kommer for fullt og befester seg gjennom hele planorganisasjonen i Oslo.

6.3.1 OPPSUMMERING

Oslo kan lære av hvordan London har organisert sin innsats for transformasjon av byens gatenett til å bli bedre for mennesker. En direkte kopi av Urban Design London vil ikke nødvendigvis fungere bra i Oslos plansystem, men en form for arbeidsgruppe eller eget prosjekt som vil ha en tilsvarende rolle kan ha mye å si for Oslos gatetransformasjon.

En slik gruppe vil kunne føre til en unison innsats mot samme mål og med samme forståelse for hva som er gode løsninger gjennom hele planorganisasjonen. Den vil også kunne bidra stort til en sterkere anerkjennelse av gatenes stedsfunksjon samt at Oslos gateplanlegging beveger seg fra transportplanlegging til bærekraftig mobilitet.



Figur 44

7. KONKLUSJON

Dette kapitlet vil redegjøre for konklusjoner og svar på oppgavens problemstilling med utgangspunkt i de svar på underproblemstillingene som kom frem gjennom drøftingen i kapittel 6. Det vil også presenteres forslag til hvordan disse konklusjonene kan brukes i praksis.

Kapitlet består av følgende underkapitler:

7.1 Faglige konklusjoner

7.2 Forslag

7.3 Avsluttende refleksjoner

7.1 FAGLIGE KONKLUSJONER

Denne oppgaven har omhandlet gatetransformasjon i Oslo og hva som fungerer bra og mindre bra. Hovedproblemstilling og underproblemstillinger for oppgaven har vært:

Hvordan kan en bedre strategisk tilnærming til gatetransformasjon i Oslo bidra til et taktskifte?

Hva er vellykket og hva er ikke ved Oslos gatetransformasjon?

Hva gjør Londons gatetransformasjon vellykket?

Hva kan Oslo lære av London?

Disse underproblemstillingene har bidratt til å lettere sortere den innsamlede dataen og funnene. I forrige kapittel ble underproblemstillingene drøftet sett i lys av oppgavens teorigrunnlag og funn. Resultatet av dette har gitt grunnlag for å komme med en faglig konklusjon på oppgavens problemstilling.

Det er både velfungerende og mindre fungerende elementer ved dagens gatetransformasjon i Oslo. Det er viktig å også fokusere på det som fungerer for å sørge for at det blir med på veien videre. Dette gjelder den relativt gode samordningen mellom de aktuelle planaktørene, og de gode eksemplene på gatetransformasjonsprosjekter med gode resultater og høy måloppnåelse.

Den mangelfulle koblingen mellom langsiktige mål og kortsiktige tiltak er av de mindre fungerende elementene. Veien fra fin retorikk til konkret handling er lang i dagens gateplanlegging i Oslo. Det er også

stor grad av stykkevis planlegging og en lite helhetlig innsats for bedre gater. Det ligger et potensielt stort mulighetsrom for å oppnå et taktskifte i å gjennomføre større planprosesser hvor man planlegger transformasjon av flere gater i et større område. Dette er et godt alternativ til å bruke lang tid på å planlegge og gjennomføre transformasjon av én og én gatestrekning.

Mer helhetlig planlegging:

En bedre strategisk tilnærming til gatetransformasjon i Oslo vil dermed kunne bidra til et taktskifte gjennom mer helhetlig planlegging og prosesser som ser større områder med flere gater i sammenheng. Her kan den pågående prosessen med KVV Grünerløkka være et vellykket eksempel til etterfølgelse. Tiden vil vise hvor vellykket prosjektet blir og hvor effektivt det vil gjennomføres, men per nå lover prosessen godt.

Planverktøyet fra London med å dele inn i gatetyper vil bidra til å oppnå mer helhetlig planlegging. Det bidrar til å se gatene i en større sammenheng, samt at det tydelig anerkjenner gatenes stedsfunksjon i tillegg til bevegelsesfunksjonen.

Egen arbeidsgruppe for gatetransformasjon:

Å opprette en arbeidsgruppe eller prosjektseksjon etter modell av UDL vil bidra til å oppnå en bedre strategisk tilnærming til gatetransformasjon. En slik gruppe vil sørge for at det gjennom hele Oslos planorganisasjon er en unison innsats mot samme mål og at det er en felles oppfatning om hva som er de riktige løsningene for å oppnå disse målene.

7.2 FORSLAG

Basert på oppgavens konklusjoner på hovedproblemstillingen og underproblemstillingene presenterer jeg noen konkrete forslag på hvordan disse konklusjonene og lærdommene kan brukes i praksis.

NY ORGANISERING

Det bør opprettes en egen gruppe eller seksjon i Oslo etter modell fra UDL. Denne gruppen skal organiseres på samme måte som Sykkelprosjektet i Oslo, som ligger som en egen etat direkte under Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Innad i kommunen omtales Sykkelprosjektet ofte som en "midlertidig etat". Den foreslåtte nye etaten skal i motsetning til dette være mer permanent. Etaten skal ikke være underlagt Bymiljøetaten, men ha et tett samarbeid med etaten. Etaten skal, i likhet med UDL, ha et overordnet strategisk ansvar for å drive med rådgivning og opplæring av alle som jobber med gateplanlegging og -transformasjon i Oslo. Den skal også holde oversyn med gateplanlegging og -transformasjon som pågår og kunne komme med innsigelser dersom noe ikke er i henhold til overordnede mål og strategier.

Etaten skal også ha i oppgave å komme med strategiske vurderinger av hvor det er behov for gatetransformasjonsprosjekter. Ut fra disse vurderingene skal de initiere igangsetting av nye prosjekt. Disse prosjektene skal være etter modell fra den pågående prosessen for Grünerløkka. Altså skal det være prosjekt for et større område med flere gater som skal ses i sammenheng

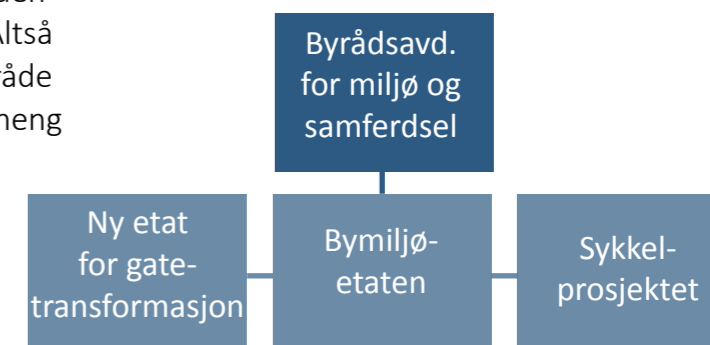
for å utfylle hverandre på en god måte. Det skal gjennomføres prosjekt strøk for strøk, ikke gate for gate.

INDELING I GATETYPER

Et annet ansvarsområde for etaten vil være inndeling av gater i gatetyper ut fra grad av steds- og bevegelsesfunksjon. Denne inndelingen skal på sikt gjøres for alle gater i de tettbebygde delene av Oslo. Kunnskapen om hvilke gatetyper man har skal brukes til å gjøre vurderinger om hvor det er behov for å igangsette tiltak. Inndelingen vil gi et godt bilde av hvor situasjonen er tilfredsstillende, og ikke. Situasjonen kan vise seg å være en annen enn den man ønsker, og dermed vise at det trengs tiltak for å endre bruken av gata. Det kan også vise seg at den faktiske bruken ikke stemmer overens med hvordan gatetverrsnittet er fordelt, og at det dermed trengs tiltak for å bedre forholdene for den eksisterende bruken av gata.

På neste side presenteres en enkel øvelse i å kategorisere utvalgte gater på sentrale Grünerløkka etter den foreslåtte metoden. Denne øvelsen er ment som et eksempel å bruke for hele byen, men ved å velge nettopp Grünerløkka kan det også fungere som et innspill til den pågående prosessen med å utarbeide gatebruksplan for området.

Figur 45:
Organisering av ny foreslått etat.



GATETYPER PÅ GRÜNERLØKKA

Noe som er viktig å merke seg med dette planverktøyet for inndeling i gatetyper er at graden av bevegelsesfunksjon ikke sier noe om hvilke reisemidler som har høy grad av bevegelse. En gate med høy grad av bevegelsesfunksjon er ikke automatisk en gate hvor bilene har høy prioritet og fremkommelighet. Det kan like gjerne være en gate hvor syklistene eller kollektivtransport er prioritert og har høy fremkommelighet. En inndeling i gatetyper etter grad av steds- eller bevegelsesfunksjon bør derfor suppleres med informasjon om hvilke reisemidler og brukergrupper som har prioritet.

Som grunnlag for å kategorisere noen av Grünerløkkas gater i ulike gatetyper er data fra rapporten *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum* (Gehl Architects 2014) nyttig. Det ble gjennomført fotgjengertellinger for blant annet gatene Markveien, Trondheimsveien og Thorvald Meyers gate. Tellingene ble utført både på hverdag og helg, og på høst (H), vinter (V) og sommer (S). Tallene viser at Thorvald Meyers gate har høyest antall fotgjengere, mens Trondheimsveien har minst. Alle tre gatene er viktige fotgjengerforbindelser.

Gatene som skal kategoriseres i denne øvelsen er Markveien, Trondheimsveien, Thorvald Meyers gate og Toftes gate. I tillegg til fotgjengertellingene er det nyttig å se på ÅDT (ArcGIS 2016), kollektivtraseer og tilrettelegging for sykling.

Markveien ●

Gata har en relativt høy fotgjengerstrøm. Gatas ÅDT er av de lavere i området. Den ligger på omtrent 2000. I dagens gatetverrsnitt er det et smalt sykkelfelt, relativt smale fortau, gateparkering, og kjøreareal for bil som i deler av gata er enveiskjørt. Hovedsykkelveinettet er planlagt lagt gjennom gata. Markveien er en viktig strøksgate for området med mange tilbud som butikker og serveringssteder. Gatas bevegelsesfunksjon vurderes til verdi 2 og stedsfunksjonen til verdi 3.

Trondheimsveien ●

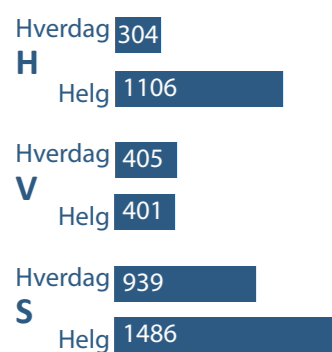
Denne gata har en noe mindre fotgjengerstrøm. Den har en ÅDT på omtrent 7000. Gata er trasé for både trikk og buss. Gatetverrsnittet består av kjøreareal og middels brede fortau på begge sider. I gata er det noen handels- og serveringstilbud. Stedsfunksjonen vurderes til verdi 2 og bevegelsesfunksjonen til verdi 3.

Thorvald Meyers gate ●

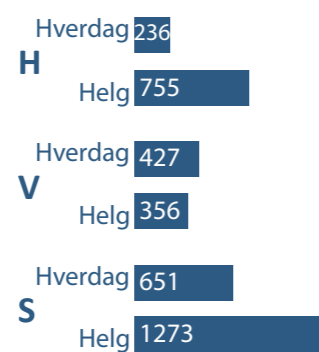
Denne gata har en stor fotgjengerstrøm. Gatas ÅDT er omtrent 6000. Gata er trasé for både trikk og buss. Det er noe sykkeltilrettelegging i gata, men gata er ikke tenkt som en del av Oslos hovedsykkelveinnett. Gata har middels brede fortau. Det er svært mange handels- og serveringstilbud i gata, i tillegg til tilgrensende parker og plasser for opphold. Gatas stedsfunksjon vurderes til verdi 3 og bevegelsesfunksjon til verdi mellom 2 og 3.

Toftes gate ●

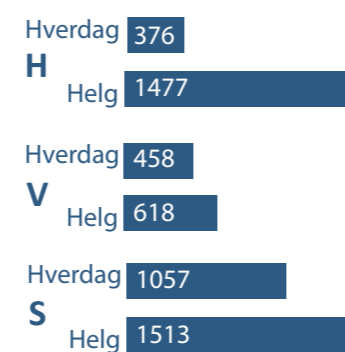
ÅDT i denne gata ligger på omtrent 11000. Buss kjører gjennom den nordlige delen av gata. Gata er definert som en del av hovedsykkelveinettet og har sykkelfelt i begge retninger. Gata har noe smale fortau. Bevegelsesfunksjonen vurderes til verdi 3 og stedsfunksjonen til verdi 1.

Markveien

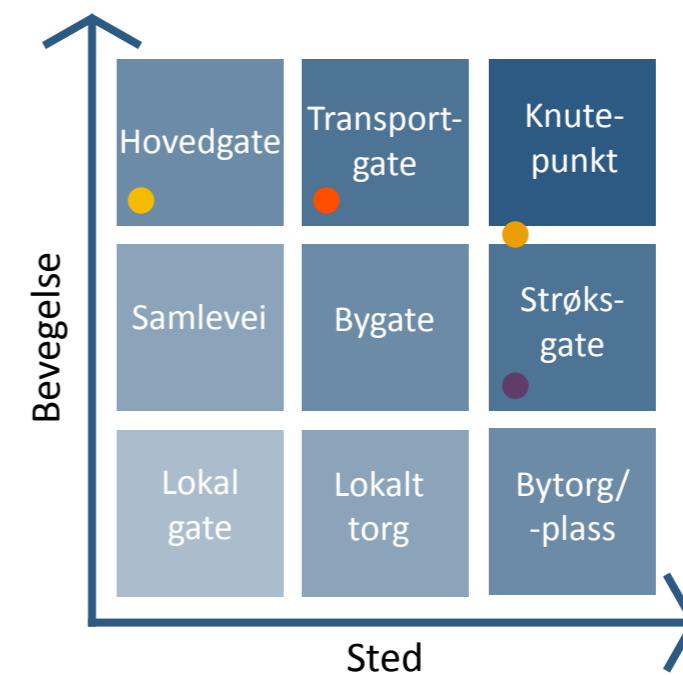
Figur 46: Gjennomsnittlig antall fotgjengere per time.

Trondheimsveien

Figur 47: Gjennomsnittlig antall fotgjengere per time.

Thorvald Meyers gate

Figur 48: Gjennomsnittlig antall fotgjengere per time.



Figur 49: De ni gatetyperne. Merk at kategorinavnene kun er eksempler.



Figur 50: Kart over Grünerløkka med de kategoriserte gatene.

7.3 AVSLUTTENDE REFLEKSJONER

Å velge tema for denne oppgaven ble gjort på bakgrunn av at jeg gjennom studiet har fått en økende interesse for bytransport og hvordan man gjennom planlegging kan påvirke hvordan folk reiser i byer. Jeg ønsket derfor å skrive en oppgave som kan være et bidrag til å påvirke folks reiser i en mer miljøvennlig og bærekraftig retning.

Videre utviklet temaet for oppgaven seg til å omhandle gatenes rolle for bytransport. Gatene i de fleste norske byer, inkludert Oslo, er i dag preget av biltrafikkens sterke påvirkning på byplanlegging. Med det begynnende paradigmeskiftet finnes det stor vilje og mange målsettinger om å endre på dette og å bygge gater som tydeligere gjenspeiler den miljøvennlige bytransporten man ønsker å tilrettelegge for. Jeg ble gjort oppmerksom på at det til tross for denne viljen var store utfordringer med å klare å gjennomføre utbedringer og transformasjoner av gatenettet i et tilfredsstillende tempo.

Dette førte til at jeg til slutt endte opp med temaet prosesser for gatetransformasjon i Oslo og hvordan en strategisk tilnærming kan føre til et høyere tempo. Det presenterte seg da en mulighet til å gjennomføre en studietur til London, en by med svært vellykket arbeid for gatetransformasjon. Dermed har oppgaven delvis blitt besvart gjennom resultater og funn fra studieturen til London om hva som fungerer og hva Oslo kan lære av det.

Resultatene fra studieturen har vært viktige for å besvare oppgavens problemstilling. London er et godt eksempel som man kan lære mye av. Arbeidet med studiet til London har dog tatt en del av tiden jeg har hatt til rådighet for å gjennomføre oppgaven. Det er derfor ikke gjennomført

et like grundig studie av Oslos system og prosesser for gatetransformasjon som kunne vært mulig. Et interessant mulig videre arbeid med denne oppgavens problemstillinger kan derfor være å gå enda grundigere inn i Oslos system og prosesser for gatetransformasjon. Å få studert caseprosjekter grundigere, og intervjuet flere aktuelle fagpersoner både om konkrete prosjekter og generelt om system og prosesser vil kunne gi flere og tydeligere svar.

System og prosesser for gateplanlegging og -transformasjon er svært sammensatte og komplekse. Et studie av dette er derfor begrenset i den forstand at det er vanskelig å med sikkerhet slå fast at man har funnet riktige svar på de spørsmålene som stilles.

Gjennom denne oppgaven har jeg forsøkt å besvare hvordan en bedre strategisk tilnærming kan bidra til et taktskifte i Oslos gatetransformasjon. Det mener jeg at mine konklusjoner og forslag har besvart. Likevel har oppgaven visse begrensninger for hva den besvarer. Holdninger og prioriteringer blant både politikere og utøvende planleggere i planorganisasjonen påvirker hvordan det arbeides, også med gateplanlegging. En ny organisering og strategi har mulighet til å påvirke slike holdninger og prioriteringer, men i begrenset omfang. Samfunnets generelle holdninger spiller også en viktig rolle. I denne sammenheng vil det være spennende å følge med på utviklingen i Oslo, sett i lys av det nylige skiftet av politisk makt i hovedstaden. Kanskje er det dette som skal til for at det bærekraftige mobilitetsparadigmet for fullt skal få fotfeste i Oslo og Norge for øvrig.

LITTERATURLISTE

- ArcGIS. (2016). *Trafikktall Oslo kommune*. Hentet 15. Mars 2016, fra <http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=c4b5d09cebf64cb09e1cefb075162b86>
- Aubert, V., & Alstad, B. (1969). *Det skjulte samfunn* (Rev. utg. ed. Vol. 2). Oslo: Pax.
- Banister, D. (2007). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80. doi:10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Department for Transport, D. (2008). *Traffic management and streetscape* (1/08). Tilgjengelig fra https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/329321/ltn-1-08_Traffic-management-streetscape.pdf
- Eide, K. (2012). *Planleggingsprosessen for Dronning Eufemias gate: Betydningen av roller og maktfordeling blant aktørene for prosjekters målsettinger og måloppnåelse*. (Mastergradsavhandling, Danmarks Tekniske Universitet). K. Eide, Oslo.
- Gehl Architects. (2014). *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum 2014 - Bylivsdata*. Tilgjengelig fra [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/Innhold/Politikk og administrasjon/Prosjekter/Levende Oslo/Tilleggsrapport Bylivsunders%C3%B8kelsen Bylivsdata.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Prosjekter/Levende%20Oslo/Tilleggsrapport%20Bylivsunders%C3%B8kelsen%20Bylivsdata.pdf)
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bogværket.
- Holden, E. (2004). *Den nye transportpolitikken*. Hentet 30. mars 2016, fra <http://forskning.no/meninger/kronikk/2008/02/den-nye-transportpolitikken>
- Hanssen, G.S., Hofstad, H., Saglie, I. (Red.). (2015). *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- Jernbaneverket, Statens vegvesen, Ruter AS. (2015). *KVU Oslo-navet: Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo*. Oslo: Jernbaneverket, Statens vegvesen, Ruter AS. Tilgjengelig fra <https://ruter.no/om-ruter/rapporter-planer-prosjekter/kvuoslonavet/>
- Johannessen, A., Christoffersen, L., & Tufte, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag* (3. utg. ed.). Oslo: Abstrakt forl.
- Kleven, T., & Amdam, R. (1998). *Planlegging og handling : kommunal planlegging som grunnlag for politisk styring* (2. utg. ed.). Oslo: Kommuneforl.
- Lipton, S. (2004). Introduction. I H. Woolley, S. Rose, M. Carmona (Red.), *The Value of Public Space. How high quality parks and public spaces create economic, social and environmental value*. London: CABE space.
- Meld. St. 26 (2012-2013). (2013). *Nasjonal transportplan (2014-2023)*.
- Næss, P. (2012). *Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context*. 2012, 5(2). doi:10.5198/jtlu.v5i2.314
- Næss, P. (2015). Kompaktbyen og bærekraftig transport. I G. S. Hanssen, H. Hofstad, I. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer* (s. 134-146). Oslo: Universitetsforlaget.
- Olerud, Kåre. (2015, 2. mai). *Bærekraftig Utvikling*. I Store norske leksikon. Hentet 28. april 2016 fra https://snl.no/b%C3%A6rekraftig_utvikling.
- Oslo kommune. (2008). *Torggata estetiske og arkitektoniske premisser*. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2015). *Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn*. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/Innhold/Politikk og administrasjon/Kommuneplan/Ny kommuneplan 2015/Kommuneplan 2015 del 1.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Kommuneplan/Ny%20kommuneplan%202015/Kommuneplan%202015%20del%201.pdf).
- Oslo kommune. (2016). *Slik styres Oslo*. Hentet 25. april 2016 fra <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/politikk/slik-styres-oslo/>
- Oslo kommune, Bymiljøetaten. (2011). *Gate- og veiutforming for Oslo kommune*. Oslo: Oslo kommune, Bymiljøetaten.
- Oslo kommune, Byrådet. (2005). *Estetisk plan 2005: Designhåndbok Oslo sentrum*. Oslo: Oslo kommune, Byrådet.
- Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten. (2009). *Kommunedelplan for torg og møteplasser*. Kdp. nr. 17. Oslo: Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten.
- Oslo kommune, Sykkelprosjektet. (2014). *Oslo sykkelstrategi 2015-2025 - Slik skal Oslo bli en bedre sykkelby*. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra http://www.sak.oslo.kommune.no/dok/Vedlegg/2014_12/1083158_1_1.PDF.
- Paradigme. (2015, 12. mai). I Store norske leksikon. Hentet 28. april 2016 fra <https://snl.no/paradigme>

- Pedersen, Bjørn. (2014, 20. april). *Mobilitet*. I Store norske leksikon. Hentet 28. april 2016 fra <https://snl.no/mobilitet>.
- Rådgivende ingeniørers forening, R. (2012). *Effektivisering av plan- og beslutningsprosesser - et innspill fra rådgivende ingeniører*. Tilgjengelig fra <http://www.rif.no/media/1413/rifs-innspill-til-effektivisering-av-plan-og-beslutningsprosesser-2.pdf>
- Sirowy, B. (2015). Offentlig rom i en kompakt by. I G. S. Hanssen, H. Hofstad, I. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer* (s. 193-206). Oslo: Universitetsforlaget.
- Statens vegvesen. (2013). *Konseptvalgutredning (KVU)*. Hentet 20. april 2016, fra [http://www.vegvesen.no/fag/Veg+og+gate/Planlegging/Konseptvalgutredninger+\(KVU\)+og+\(KS1\)](http://www.vegvesen.no/fag/Veg+og+gate/Planlegging/Konseptvalgutredninger+(KVU)+og+(KS1))
- Statens vegvesen. (2015). *Håndbøker*. Hentet 20. april 2016, fra <http://www.vegvesen.no/fag/Publikasjoner/Handboker>
- Statens vegvesen. (2016). *Oslopakke 3*. Hentet 20. april 2016, fra <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslopakke3>
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2013a). *Håndbok N100 Veg- og gateutforming*. Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2013b). *Håndbok V122 Sykkelhåndboka*. Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2014). *Introduksjon til gateplanlegging*. Rapport nr. 250. Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
- Transport for London. (2013). *Better streets delivered - learning from completed schemes*. Tilgjengelig fra <http://www.urbandesignlondon.com/wordpress/wp-content/uploads/better-streets-delivered-web-version.pdf>
- Transport for London. (2016). *Street Types for London*. Hentet 20. April 2016, fra <https://tfl.gov.uk/info-for/boroughs/street-types>
- Urban Design London. (2016). *About Us*. Hentet 25. April 2016, fra <http://www.urbandesignlondon.com/about-udl/about-us/>
- Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. (1987). *Vår felles framtid*. New York: FN.

FIGURLISTE

- Figur 1: Forsidebilde kapittel 1. s. 8
- Figur 2: Oppgavens oppbygning. s. 12
- Figur 3: Forsidebilde kapittel 2. s. 16
- Figur 4: Forsidebilde kapittel 3. s. 22
- Figur 5: Sammenligning av Banisters to alternative planleggingsparadigmer. s. 27
- Figur 6: Brudd på forutsetningene for en rasjonell planprosess. s. 30
- Figur 7: Eksempel på målpyramide i kommunal virksomhet. s. 31
- Figur 8: Forsidebilde kapittel 4. Foto fra <http://f21.tv/den-nyoppussede-torggata/> s. 34
- Figur 9: Oslos planaktører. s. 38
- Figur 10: Plansystemet. s. 39
- Figur 11: Oslos investeringsregime med ulike løypevalg. s. 40
- Figur 12: Kart med geografisk plassering av caseprosjekter. Kartgrunnlag fra kartiskolen.no. s. 43
- Figur 13: Carl Berner plass før og nå. Foto av Statens vegvesen og Dronninga Landskap. s. 44
- Figur 14: Tidslinje over prosessen for Carl Berner plass. s. 44
- Figur 15: Torggata før og nå. Foto av Våre veger og Sweco. s. 45
- Figur 16: Tidslinje over prosessen for Torggata. s. 45
- Figur 17: Bogstadveien før og nå. Foto fra <https://thorsetasje.com/2013/03/27/pasken-er-her-og-hva-skjer-i-bogstadveien/> og <http://bogstadveien.no/vi-pynter-oss-til-17-mai/> s. 46
- Figur 18: Tidslinje over prosessen for Bogstadveien. s. 46
- Figur 19: Markveien i dag og forslag til midlertidige tiltak. Foto av traveladventures.org og BYM. s. 47
- Figur 20: Tidslinje over prosessen for Markveien. s. 47

Figur 21: Dronning Eufemias gate. Foto av Dronninga Landskap.	s. 48	Figur 41: Størrelsesforhold mellom Oslo og London.	s. 81
Figur 22: Tidslinje over prosessen for Dronning Eufemias gate.	s. 48	Figur 42: Sammenstilling av Londons og Oslos organisasjonsmodeller.	s. 82
Figur 23: Sammenstilling av tidslinjene for caseprosjektene.	s. 49	Figur 43: Tabell med Banisters alternative paradigmer og hvor London og Oslo plasserer seg mellom de to.	s. 83
Figur 24: Forsidebilde kapittel 5. Foto av Kjetil Olai Torgrimsby.	s. 52	Figur 44: Forsidebilde kapittel 7. Foto fra http://www.wikiwand.com/no/Grüners_gate_(Oslo)	s. 86
Figur 25: Størrelsesforhold mellom Oslo og London. Tall fra https://no.wikipedia.org/wiki/Oslo , https://en.wikipedia.org/wiki/London , https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_London_boroughs	s. 54	Figur 45: Organisering av ny foreslått etat.	s. 89
Figur 26: Kart over bydelene i London. Bilde fra en.wikipedia.org/wiki/List_of_London_boroughs	s. 55	Figur 46: Gjennomsnittlig antall fotgjengere per time i Markveien.	s. 90
Figur 27: Planaktørene i London og forholdet dem imellom.	s. 55	Figur 47: Gjennomsnittlig antall fotgjengere per time i Trondheimsveien.	s. 90
Figur 28: Forholdet mellom visjon, mål og handling.	s. 57	Figur 48: Gjennomsnittlig antall fotgjengere per time i Thorvald Meyers gate.	s. 90
Figur 29: Urban Design London som samlingspunkt for planer og strategier.	s. 58	Figur 49: Diagram med gatetyper og hvor gatene Markveien, Trondheimsveien, Thorvald Meyers gate og Toftes gate plasserer seg.	s. 91
Figur 30: Diagram over gatetyper basert på deres steds- og bevegelsesfunksjon.	s. 59	Figur 50: Kart over Grünerløkka med de kategoriserte gatene. Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt nov. 2015	s. 92
Figur 31: Venn Street før ombygging. Foto av Urban Movement.	s. 63		
Figur 32: Venn Street etter ombygging. Foto av Urban Movement.	s. 63		
Figur 33: Clapham Old Town før ombygging. Foto av Urban Movement.	s. 63		
Figur 34: Clapham Old Town etter ombygging. Foto av Urban Movement.	s. 63		
Figur 35: Smale fortau i Clapham Old Town før ombygging. Foto av Urban Movement.	s. 63		
Figur 36: Clapham Old Town etter ombygging. Foto av Urban Movement.	s. 63		
Figur 37: Leonard Circus før ombygging. Foto av New London Architecture.	s. 64		
Figur 38: Shared Space på Leonard Circus etter ombygging. Foto av Volker Highways.	s. 64		
Figur 39: Geografisk plassering av forbildeprosjekt i London. Kartgrunnlag fra Google Maps.	s. 64		
Figur 40: Forsidebilde kapittel 6.	s. 66		

VEDLEGG 1

Gjengivelse av intervjuer utført i London

Alle intervjuene er semi-strukturerte med noen veiledende spørsmål som bør belyses, men ellers ingen føringer på rekkefølge etc.

**Intervju 1
John Dales, Urban Movement –
London, 25.01.2016**

John Dales er grunnlegger og leder av Urban Movement, en privat designpraksis med fokus på å forbedre gater, offentlige plasser og byrom og transportinfrastruktur. Har blant annet jobbet på prosjektene Venn Street og Clapham Old Town. De spesialiserer seg på research, planlegging, strategi + design for gater og offentlige plasser + transportinfrastruktur. John Dales har bakgrunn som trafikkingeniør, transportplanlegger og urban designer. Jobber i tillegg til i Urban Movement som designrådgiver for diverse byrom- og gateprosjekter for ulike lokale myndigheter og som en Design Review paneldeltaker for TfL og UDL.

Vi startet intervjuet med å kort orientere om hva problemstillingen til oppgaven er slik at informanten lettere kunne forstå hva slags informasjon vi var ute etter.

Kan du fortelle om hvordan Urban Movement, som privat aktør, jobber i forhold til Transport for London, London Boroughs og andre offentlige myndigheter?

Vi jobber ofte på oppdrag fra enten TfL eller et eller flere boroughs, og vi får nok tilbud om oppdrag til at vi har luksusen med å takke nei til enkelte. Vi har en spesialisert stab, og har derfor behov for

å utvide prosjektteamet med noen ekstra personer hvis prosjektet krever det. Det hender også at vi, som enten en helhet eller enkeltpersoner fra Urban Movement, blir invitert til å inngå i eksterne prosjektteam. Forholdet mellom oppdragsgiver, vanligvis TfL eller et borough, er som klient og konsulent. Likevel prøver vi å danne et mer inngående samarbeid hvor vi kan jobbe mer sammen med klienten enn for dem. Vi ønsker et forhold mellom oss og oppdragsgiver hvor det er like naturlig å møtes på puben som å møtes på kontoret, da mener vi at vi oppnår det beste resultatet. "There's a lot that can be solved over a pint or two." Det er derimot ikke alle oppdragsgivere som ønsker en slik tilnærming til prosjektet. De vil gjerne holde strengt på skillet mellom klient og konsulent. Tenker at dette er fordi de da kan legge ansvaret over på konsulenten hvis forslag eller planer blir mottatt med protester.

Vi har som sagt mye oppdrag fra ulike boroughs. Det kan være større oppdrag om å designe nye gater, analysere eller lage strategi, men det kan også være mindre oppdrag i form av rådgivning på spesifikke planer, å arrangere workshop med ansatte og/eller beboere etc.

Hvordan vil du si at planprosess kan påvirke hvordan gjennomføringen og resultatet av en plan blir, både positivt og negativt?

Medvirkning og hvordan man legger frem forslag og planer er veldig avgjørende for om et prosjekt blir gjennomført eller ikke og i hvilken grad det blir gjennomført slik man først ønsket. Å starte med involvering og informasjon til berørte tidlig i prosessen er viktig for at de skal føle seg hørt. Hvis man begynner å informere sent i prosessen når man allerede har konkrete forslag og

alternativer klare, vil de berørte føle at de ikke har noen mulighet til å påvirke resultatet. Det kan føre til svært sterk motstand mot det foreslåtte prosjektet, noe som igjen kan sterkt forsinke eller stanse det. Vi jobbet en gang på et prosjekt med å utbedre byrommet utenfor Sidcup stasjon i London. Vi hadde noen løse forslag på bordet, men ingenting var bestemt. Vi valgte å ikke nevne disse forslagene ved første møte med beboere for å unngå å skape et slikt inntrykk av at ting allerede var avgjort og at det var minimalt med påvirkning som kunne gjøres. Vi stilte oss utenfor stasjonen noen ettermiddager og kvelder etter hverandre og informerte om at vi hadde noen midler og muligheten til å gjøre noe med arealet utenfor stasjonen. Vi spurte beboerne om hva de ønsket seg og hva deres behov var. Resultatet av en slik tilnærming til den første informasjonen var at prosjektet ble møtt med svært positive reaksjoner fra lokalbefolkningen.

En god prosess handler mye om å være forberedt på at prosjektet vil møte en sterk opposisjon. Endring er noe folk generelt er skeptiske til. Man må derfor være forberedt på å argumentere og overbevise om at prosjektet er positivt og verdt å gjennomføre. I den sammenheng er det viktig å tenke på at et prosjekt bør ha en sterk stemme som tydelig kan argumentere, en som er karismatisk og selvsikker. Denne stemmen kan ofte være en politiker, men profesjonelle kan også ha denne rollen. Man må ikke bare påstå at man har rett og vet best fordi man er en profesjonell planlegger, designer etc. Man må kunne vise det og underbygge påstander med data både fra andre lignende steder og ikke minst lokalt. Lokale data overbeviser i større grad enn å vise til at andre prosjekter på sammenlignbare steder

har vært vellykkede. Generelt er det lite datainnsamling i prosjektene i London. Det er i hovedsak innsamling av kollisjonstall og mengde trafikk. Gode prosjekter bør anvende kvalitative metoder for å samle inn informasjon om stedet og integrere de man designer for inn i prosessen. Nye prosjekter kan skape sterke reaksjoner hos de berørte aktørene. Midlertidige tiltak kan derfor være en god måte å vise innbyggere og andre berørte hva prosjektet vil innebære og hva det kan tilføre stedet. Det kan også være en måte å gradvis venne folk til prosjektet, slik at endringene ikke føles så store og overveldende.

I Loughborough (Lambeth) ville de lokale myndighetene stenge en gate for biltrafikk. Å gi biltrafikk restriksjoner er noe som gjerne blir møtt med sterke protester, og dette var intet unntak. Det de lokale myndighetene gjorde var å bare stenge gata for biltrafikk uten å gjennomføre noen andre tiltak som bedret gata på andre måter. Dette resulterte i at de berørte ikke ble vist hva stengingen kunne medføre av positive effekter, de så kun de negative. De ble heller ikke spesielt villige til å se det positive i tiltaket da de følte seg overkjørt av de lokale myndighetene. Dette er et eksempel på at et tiltak som i utgangspunktet virker som en god idé kan feile på grunn av en fremgangsmåte med dårlig informering, medvirkning og argumentasjon.

Medvirkning og informering er som sagt viktige faktorer for en viktig planprosess. Derimot må ikke ønsket om å informere og behage gå for langt. Hvis man prøver å gjøre alle til lags vil man sannsynligvis ende opp med et prosjekt som ikke gagnar samfunnet. Et i utgangspunktet ufarlig og sparsommelig prosjekt som ikke er

kontroversielt eller vil møte opposisjon er ikke alltid verdt å gjennomføre. Det samme gjelder et prosjekt som i utgangspunktet var bra, men som har blitt utsatt for for mye kompromiss. Det er bedre å stoppe slike prosjekt enn å bruke penger (også selv om det ikke er mye) på å gjennomføre noe som ikke bedrer situasjonen noe særlig. Da er det bedre å bruke pengene på de gode, men utfordrende og kontroversielle prosjektene. Det kan derimot være svært vanskelig å stoppe et prosjekt når det allerede har blitt lagt arbeid ned i å planlegge. Det kan bli ansett som dårlig bruk av tid og midler, og dårlig gjennomføringskraft fra lokale politikeres side.

Hvordan var planprosessen bak prosjektene Venn Street og Clapham Old Town?

Venn Street hadde en god involvering av lokale innbyggere og butikkeiere, de deltok i en prosjektgruppe. Det ble også iverksatt flere kortvarige stunts, som å stenge gater for trafikk. Dette ble utført for å vise de lokale hvordan en endring av gatas arealdisponering kan innvirke positivt i et lokalsamfunn. For å bevisstgjøre lokalsamfunnet på transformasjonsprosessen og gjøre dem mer involverte ble det også arrangert pop-up arrangementer. Dette ble igangsatt også for å vise hvordan man kan bruke gata på nye måter, deriblant ble det arrangert flere gatefester.

Å starte med å transformere Venn Street i 2009 fungerte som en myk start på gatetransformasjonen av Clapham Old Town. Det ga lokale muligheten til å se hvordan en slik type gatedesign kunne tilføre området noe positivt. Prosjektet Clapham Old Town tok relativt lang

tid og åpnet i 2015. Dette er lang tid sammenlignet med andre prosjekter i London. det kan delvis skyldes en mer omfattende medvirkningsprosess enn normalt og at noen av løsningene var ganske drastiske for området, deriblant flere shared space-løsninger og noen områder som skulle stenges for trafikk.

Intervju 2 Paul Lavelle og Andre Neves, Transport for London – London, 25.01.2016

Paul Lavelle og Andre Neves jobber begge i Transport for London med strategisk sykkelplanlegging. Paul er Planning & Development Manager og har jobbet med London Cycling Design Standards. Andre er utdannet landskapsarkitekt som har spesialisert seg på bærekraftig transport. Han har også jobbet med sykkelplanlegging og London Cycling Design Standards.

Vi startet intervjuet med å kort orientere om hva problemstillingen til oppgaven er slik at informantene lettere kunne forstå hva slags informasjon vi var ute etter.

Hvordan forholder Transport for London og London Boroughs seg til hverandre i arbeidet med gate- og sykkelplanlegging?

Transport for London har myndighet over sine veier og gater. Det er ikke snakk om veldig mange, men de er til gjengjeld de store og trafikkerte veiene og gatene i London. Boroughs har myndighet over sine veier og gater. De har myndighet over de mer lokale veiene og gatene, men noen av disse kan også være relativt store og trafikkerte. Disse veiene og gatene utgjør det store flertallet av byens veier og gater. TfL kan ikke direkte tvinge noen boroughs til noe, de har lokalt selvstyre på en del områder. Derimot er det TfL som står for nesten all finansiering av gateprosjekter, og dermed har de en stor påvirkningskraft likevel. I tillegg er TfL styrende myndighet for alle signalanlegg og kan dermed påvirke prosjekter som innebærer endringer for disse.

I den sentrale delen av London har vi gjennom årene bygd opp et finmasket sykkelnett kalt Central London cycle grid. Dette nettet går over seks ulike boroughs. Utbyggingen krevde enighet mellom oss i TfL og alle disse seks, noe som var svært utfordrende. Det krevde at vi i TfL var svært tydelige på hva vi ønsket og hva vi forventet av de seks boroughs, men likevel var åpne og inkluderende i prosessen. Det var en utfordrende prosess, men vi oppnådde enighet om et bra prosjekt til slutt. Et annet eksempel på en planprosess hvor vi i TfL har en overordnet strategi som vi er avhengige av enighet med boroughs for å gjennomføre er Quietways. Vi har to ulike strategiske utbyggingsprosjekter for sykkelveier i byen. Cycle Superhighways går, som navnet tilsier, gjennom byen langs hovedveiene og hovedgatene. Disse er det for det meste vi i TfL som har myndighet over. Det andre prosjektet, Quietways, er derimot mer utfordrende da vi stort sett benytter oss av små lokalveier som boroughs har myndighet over. Prinsippet med disse sykkelrutene er at man skal ha et alternativ til å sykle langs høytrafikkerte strekninger. Quietways utnytter de lokale gatene som ellers brukes til svært lokal trafikk til og fra boligområder, og gir dermed syklistene muligheten til å sykle skjermet fra tung trafikk, om ønskelig i et mer behagelig tempo og side om side med de man sykler sammen med. Vi har så langt ferdigstilt en Quietway. Det har innebært god dialog og samarbeid med de aktuelle boroughs, men også mye informering og involvering av beboerne i de mange boligområdene ruten går gjennom. Erfaringen er at så lenge man på en god måte viser hva prosjektet kan tilføre området og beboerne av positive kvaliteter, klarer man stort sett å komme til enighet om løsningene.

Et viktig styringsverktøy for TfL i møte med boroughs er London Cycling Design Standards. Denne standarden er viktig for å få de 33 ulike London boroughs til å dra i samme retning og ha et felles utgangspunkt for sin sykkeltilrettelegging. Uten en slik standard vil det være ekstremt vanskelig å oppnå et helhetlig sykkeltilbud i byen. Urban Design London er viktig for å informere om slike verktøy og få både planleggere og politikere med på å bruke det.

På hvilken måte kan planprosess påvirke gangen og utfallet enten positivt eller negativt?

Det er viktig å helt i fra starten av en planprosess være bevisst de ulike barrierene man kan møte på som kan forsinke prosessen. Ved tidlig fokus kan man unngå forsinkelser. Når det gjelder sykkelplanlegging handler de største barrierene om andre trafikantgrupper og hvordan de kan påvirkes av det planlagte tiltaket. Spesielt bussers fremkommelighet kan bli forverret av en del sykkelønsninger. I tillegg til dette kommer hensynet til generell fremkommelighet og kapasitet, varelevering og godstrafikk og fotgjengere. I en planprosess kan det også være lønnsomt å ikke bare tenke på hvor man ideelt ønsker seg i fremtiden, men også tenke på hvor man er i dag og hvor omfattende endring å oppnå den ideelle ønskesituasjonen vil innebære. Å gå hardt ut og få et altfor stort gap mellom den fremtidige situasjonen det planlegges og bygges for og den situasjonen man reelt har vil kunne føre til veldig stor misnøye og motstand. Da vi begynte å planlegge og å bygge Cycle Superhighways var det svært få som syklet. Vi hadde derfor ikke klart å forsvare en så stor ombygging og

investering som vi kanskje ønsket oss, folk ville sett på det som svært inngripende og unødvendig. I begynnelsen var derfor denne sykkelønsningen et sykkelfelt på hver side av gata malt med blå maling. En slik nøktern løsning kunne folk akseptere. Den hadde en viss innvirkning på om folk syklet der eller ikke, men den største effekten kom i form av bevisstgjøring av ikke-syklister og da spesielt bilister. De ble gjort bevisste på at syklistene var en trafikantgruppe som også måtte prioriteres og som krevde sin plass. Å starte med denne løsningen har, etter vårt syn, gjort det mye lettere å senere investere i å bygge bedre løsninger. De sykkelhovedveiene som bygges i dag innebærer større investeringer og ombygging av gatesnittet enn de tidligere, og de gir syklistene en større andel av gaten og en tydeligere prioritering. Å begynne med denne løsningen hadde kanskje blitt akseptert etter hvert, men vi tror at det hjalp å starte med litt mer nøkterne løsninger i en tilvenningsperiode.

London, ved Mayor Boris Johnson, har flere ulike strategier for sykkeltilrettelegging. Vi har den overordnede Mayor strategy for cycling (2013), og under denne ligger strategier som Quietways, Cycle Superhighways, Mini-Hollands m.m. Disse ulike strategiene har hver sine styringsgrupper som har det daglige ansvaret med å overse arbeidet med de. Det er satt opp en tydelig styringsstruktur som klart sier hvilke oppgaver som ligger til de ulike styringsgruppene. I en så stor organisasjon som TfL og London for øvrig er kan det å dele opp arbeid i mindre prosjekter, strategier og grupper være svært nyttig. Det er derimot essensielt at arbeidsfordelingen mellom de ulike er klar og tydelig for at dette skal fungere bra. Ordføreren har utnevnt en Cycling

Commissioner som skal overse arbeidet med hans sykkelstrategi, Andrew Gilligan. Denne posisjonen kan være veldig viktig for å drive arbeidet fremover og sørge for at fokuset og produktiviteten holdes oppe. Denne personen fungerer gjerne som en slags forkjemper for å oppnå de målene man har satt seg. Om man har en slik forkjemper eller ikke kan bety forskjellen på realisering eller skrinlegging for de ulike strategiene og prosjektene

Intervju 3 Councillor Sue Vincent, London Borough of Camden – London, 27.01.2016

Sue Vincent er en folkevalgt lokalpolitiker i London Borough of Camden og representerer her Covent Garden. Hun er medlem i Development Control Committee som behandler plansøknader og noen andre typer utviklingsøknader. Hun er også varamedlem i Culture and Environment Scrutiny Committee. I tillegg til å inneha disse vervene er Sue ansatt i Urban Design London som programansvarlig for bolig. Hun har ikke utdanning innen planlegging, men har opparbeidet seg bred og god erfaring gjennom årene i politikken.

Jeg startet intervjuet med å kort orientere om hva problemstillingen til oppgaven er slik at informantene lettere kunne forstå hva slags informasjon jeg var ute etter.

Hvordan forholder London Borough of Camden seg til Transport for London og andre boroughs i arbeidet med gateplanlegging?

Jeg mener at det er en god link og et godt samarbeid mellom TfL og boroughs. Det er TfL som finansierer prosjektene med å forbedre og ombygge blant annet gatenettet sitt. Dette gir TfL stor makt over hva som skal gjennomføres av prosjekter. Boroughs har muligheten til å påvirke hva som finansieres gjennom å melde inn egne prioriteringer i de årlige LIP-planene (Local Implementation Plan). Der setter de opp hva de ønsker å gjennomføre av forbedringer av transportnettet sitt, og dette innebærer forbedringer av gatene. For å få finansiering må forslagene gjerne være i tråd med ordførerenes overordnede strategier for transport.

Hvilken rolle kan politikerne spille for gateplanleggingen?

Enkeltpersoner kan spille en veldig stor rolle for gateplanlegging og -utforming. Å ha politikere som ser viktigheten av gode gater og en god offentlig sfære og dermed er villige til å prioritere disse hensynene over andre sterke hensyn kan spille en avgjørende rolle. Bedre gater og god offentlig sfære trenger en forkjemper. Alle politikere kan ikke ha kunnskap om eller interessere seg for alt, derfor er det viktig at enkelte politikere tar det ansvaret det er å fremme disse hensynene slik at de ikke forsvinner blant alle andre hensyn og interesser. At politikere er mer spesialiserte gjør også at de gjerne har et sterkere eierskap til mål og strategier innenfor sitt område.

Er det noe du ser på som spesielt viktig for gjennomføring av gateprosjekter?

Finansiering er kanskje noe av det viktigste, å klare å skaffe det. Her kommer LIP inn igjen, og det å handle i tråd med ordførerens overordnede strategi og målsetninger. Likevel er det viktig å ikke bare tenkte på det overordnede for hele London. Man må også evne å på en og samme tid tenke på det store bildet, på konteksten i bydelen og nabolaget, på eventuelle bevaringsområder etc. Et vellykket gatedesign fra én del av byen kan være en fiasko i en annen del. Camden er for eksempel det av Londons boroughs som har lavest bileierandel. Det er i tillegg en bydel med mange historisk viktige bygningsmiljø og mye av den middelalder-typiske gatestrukturen. Dette er det viktig å tenke på og ivareta når man planlegger for Camden, hvis ikke vil det ikke bli et vellykket prosjekt som blir tatt godt imot av bydelens innbyggere.

Befaringer av forbildeprosjekter

Befaring 1 Clapham Old Town, London Borough of Lambeth - 22.01.16

Vi møtte Nigel Haselden ved Clapham Old Town for å få en omvisning av et nytt stort gatetransformasjonsprosjekt i området. Nigel er en lokal ildsjel og folkevalgt politisk representant i bydelen Lambeth, sør i London. Han har igjennom sin periode i bydelsutvalget deriblant arbeidet for å få gjennomført en omfattende gatetransformasjon.

Nigel kunne fortelle oss at Clapham Old Town tidligere var preget av gater hvor bilen var premissgiveren for utformingen, noe som resulterte i dårlige forhold for myke trafikanter og sosialt liv. Ideen om å bygge om gatene kom på nittitallet, men på grunn av uenigheter i politikken og vanskelig økonomi tok det lang tid før prosjektet kunne starte. I 2009 startet arbeidet for fullt og planprosessen var i gang.

Først utviklet i 2011 var Venn Street, en mindre gate med en eldre kino, et par restauranter og barer. Dette var et populært møtested for befolkningen, men de mange bilene hindret utvidet bruk av gata. Premissgiveren for gaten skulle nå endres og tilrettelegge for syklende, gående og sosial aktivitet. Ved å lage en shared space-løsning er hele gaten på et plan noe som påvirker bilistenes tilstedeværelse, gjør det enklere for mennesker å krysse gata og legger til rette for dynamisk bruk. Enkelte ganger i uka stenges gaten totalt for bilbruk og lokale aktører får mulighet til å trekke næringen sin ut i gata for å lage markeder og arrangementer.

Medvirkning og lokalt engasjement var en viktig drivkraft for å få prosjektet til å bli vellykket. En slik planlagt endring av gata skapte reaksjoner hos mange lokale aktører. Derfor etablerte man flere grupper som skulle være representanter fra de ulike berørte aktørene og være i dialog med utbyggerne under prosessen. Enkelte kvelder i uka sto også arkitektene bak forslaget, Urban Movement, og planadministrative representanter ved stasjonen for å lytte til brukernes synspunkter om fremtidens løsning. For å teste og forberede brukerne på den fremtidige løsningen sperret de blant annet av gaten i en måned.

Nigel fortalte oss videre at gata i dag fungerer som et sterkt sosialt møtepunkt og er mye brukt på ulike tider av døgnet. Færre biler velger å kjøre gjennom, det har blitt bedre forhold for myke trafikanter og kinoen, restaurantene og barene har fått større plass til uteservering og andre aktiviteter.

Etter Venn Street viste Nigel oss rundt i resten av de transformerte gatene som ble fullført frem mot 2014. I utarbeidelsen hadde man tatt utgangspunkt i hovedgaten, flere plasser og mindre tilstøtende gater. Dette skapte et helhetlig og tydelig grep. Fortauene hadde blitt bredere, flere parkeringsplasser var fjernet, et nytt og større torg hadde blitt bygget og man kunne se flere grep hvor de hadde arbeidet med fartsreducerende tiltak. Nigel fortalte om hvordan disse nye tiltakene hadde redusert bilistens makt og tilstedeværelse i byrommene og gjort det lettere for myke trafikanter å bevege seg.

Vi diskuterte med Nigel om hvordan transformasjonen hadde påvirket attraktiviteten til stedet og dermed resultert i gentrifisering. Nigel fortalte om at flere av de eldre ikke-kommersielle aktørene nå hadde måttet flytte på grunn av høyere leiepriser. Det var igjennom befaringsen spennende å se på hvordan grepet fungerte helhetlig og hvorfor det derfor er viktig og tenke helhetlig når man utvikler et område. Det var også interessant å se på hvordan løsningene som fremmet myk ferdsel fungerte og hvordan disse kan overføres til norske byer.

Befaring 2 Sykkeltur i London - 23.01.16

Vi møtte Brian Deegan, en sykkelplanlegger hos TFL. Han ble for et par år siden utnevnt av borgemesteren i London til å bli sjefen for det nye sykkelsatsningsprosjektet byen har investert 300 millioner pund på. På få år har London og TFL utarbeidet nye sykkelstrategier for byen og mange av dem er realisert idag. Vi ble med Brian på en sykkeltur hvor vi skulle utforske noen nye sykkelårer på de nye bysyklene. I London skiller de mellom to hovedstrategier; Cycle Superhighways med egne segregerte sykkelfelt langs mer trafikkerte hovedveier og -gater og Quietways plassert i roligere lokale gater hvor sykkel og bilen deler samme areal, men hvor sykkel likevel prioriteres i for eksempel kryss. Enkelte steder i quietways er også bilen fjernet og gaten kun for syklist og gående. Vi fikk erfart hvordan det var å sykle på begge typer veier. Sykkelsystemet virket oversiktlig, logisk og trafikksikkert. Spesielt synes vi løsningene på kryssene var veldig spennende. Kjørerbanen ble i kryss hvor en sidegate kommer inn på en hovedgate hevet opp til fortausnivå og belagt med samme materiale som fortauet. De opphøyde kryssene fungerte som shared space ved at bilene kjørte mindre aggressivt og syklistene og de gående kunne bevege seg friere.

Befaring 3 Leonard Circus, London Borough of Hackney - 27.01.16

Jeg møtte Elliot Hill og Daniel Nelson som jobber med urban design og gateplanlegging i London Borough of Hackney. De viste meg et prosjekt som ble ferdigstilt i 2014 og som er ombygd til et shared space. Stedet heter Leonard Circus og er et gatekryss i Shoreditch øst i London. Det var interessant å se hvordan et slikt sted fungerer i det daglige. De ulike trafikantgruppene oppførte seg bra og tok hensyn til hverandre gjennom å bevege seg sakte og se seg godt om. Likevel var det ifølge Elliot og Daniel noen utfordringer med varetransporten. En viktig del av dette shared space-konseptet er at det skal være litt uoversiktlig og at man skal bli litt usikker på hvor man kan kjøre slik at man senker farten. Sjøfører av varebiler kjører derimot mye de samme rutene jevnlig, slik at de blir godt kjent og vant med å kjøre der. Det kunne man merke på denne plassen ved at slike typer biler kjørte fortere gjennom plassen enn andre. Til tross for dette fungerer plassen bra etter sin hensikt. I det som tidligere var et kryss for gjennomferdsel uten noen grunn til å stoppe, velger nå mennesker å sette seg ned på plassen for å drikke kaffe om morgenen eller spise lunsj. Dette er til nå det mest gjennomførte og "rene" shared space-prosjektet i London.

I tillegg til å vise meg prosjektet, fortalte de litt om hvordan det er å jobbe med gateplanlegging i deres borough. De mente at deres bydel var veldig gode på gateplanlegging og å få gjennomført planene sine. De fortalte at de hadde en god ledelse for bydelens planavdeling som hadde stor tillit til sine ansatte. Denne

tilliten gjorde det mulig for planleggerne å jobbe relativt fritt uten å hele tiden måtte ta opp problemstillinger og få tillatelse fra sine ledere. I tillegg hadde ledelsen alltid en god oversikt over de ulike prosjektene, og kunne derfor komme med sine synspunkt mer underveis i stedet for å komme med innspill en sjelden gang i et mer formelt møte. Hvor godt planprosessene fungerer er ifølge Elliot og Daniel i stor grad personavhengig. De fortalte at plansystemet når det gjelder gateplanlegging er ganske fleksibelt. Det har for eksempel lite formelle krav til medvirkning. Dette kunne slå negativt og positivt ut. De var begge enige i at medvirkning og informering er viktig, men at det kan være positivt å stå mer fritt til å gjøre det på sin egen måte. På den annen side kan de manglende kravene resultere i at medvirkning ikke blir gjennomført i det hele tatt.

Urban Design London-events - 26.01.16 og 28.01.16

Urban Design London er en organisasjon som jobber med kursing og rådgivning for sine medlemsbedrifter. De eies av Transport for London og de 33 forskjellige bydelene (boroughs) i London. De arrangerer jevnlig samlinger med ulike tema; debattere utfordringer, utvikle ferdigheter, nettverkssamlinger og befaringer. I løpet av et år arrangerer UDL rundt 80 slike samlinger. Vi ble invitert med på to av de. Den første var en debattsamling hvor henholdsvis utfordringene med shared space og vekst og kapasitet ble diskutert. Den andre handlet om å utvikle bedre ferdigheter for sykkelplanlegging og å lære å balansere ulike hensyn innenfor dette. Samlingene var svært interessante og lærerike. Det var godt oppmøte på begge samlingene, og det var en bred fordeling av ulike arbeidsplasser som var representert. Samlingene var begge dynamiske med stor grad av spørsmål og diskusjon. Debattsamlingen var naturlig nok mer diskusjon blant likeverdige, mens den andre samlingen var mer top-down med fokus på opplæring i de gjeldende mål og strategier. Vårt inntrykk er at UDL og disse samlingene er en svært viktig suksessfaktor for Londons gateplanlegging. UDL er et viktig bindeledd mellom de ulike etatene og aktørene som driver med gateplanlegging i London, og de sørger med sin kursing for at alle som jobber med det vet hvilke mål og strategier man skal jobbe mot og at alle er på samme side og drar i samme retning.



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway