

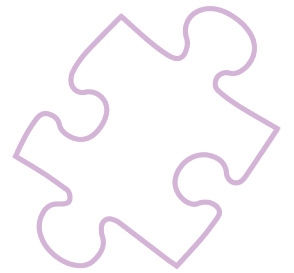
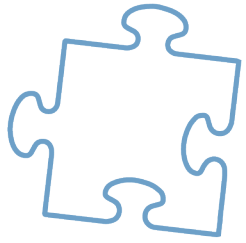
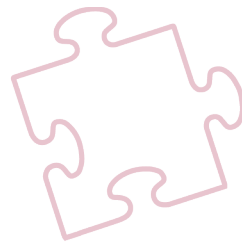
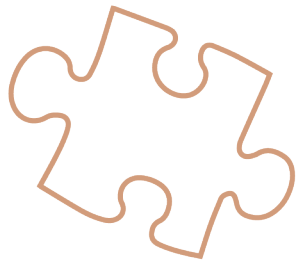
Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2018 30 stp
Fakultetet for Landskap og samfunn

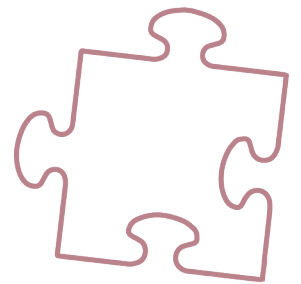
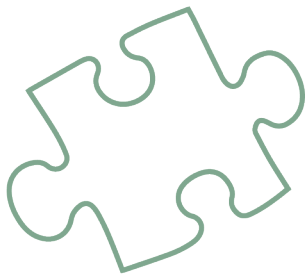
Bilfritt byliv - **Betingelser for gjennomføring og Oslo kommunes arbeid med prosjektet**

Bilfritt byliv - Conditions for implementation and Oslo
municipality's work with the project

Kathrine Bratlie & Maria Rasmussen
Master i By- og regionalplanlegging



Bilfritt byliv -
Betingelser for
gjennomføring og Oslo
kommunes arbeid med
prosjektet



BIBLIOTEKSIDE

TITTEL:

Bilfritt byliv - Betingelser for gjennomføring og Oslo kommunes arbeid med prosjektet

TITLE:

Bilfritt byliv - Conditions for implementation and Oslo municipality's work with the project

ÅRSTALL:

2018

FORFATTERE:

Kathrine Bratlie & Maria Rasmussen

STUDIERETNING:

By- og regionalplanlegging

VEILEDER:

Gro Sandkjær Hanssen

ANTALL SIDER:

133 sider (eskludert innholdsfortegnelse og kilder)

OPPLAG:

2 eksemplarer

TRYKK:

SiÅs Rotator

EMNEORD:

Bilfri utvikling, byliv, bymiljø, bilfritt, gjennomføring, betingelser, Oslo kommune

KEYWORDS:

Car free development, urban life, urban environment, car-free, implementation, terms and conditions ,Oslo municipality

Der annet ikke er opplyst er bilder og figurer produsert av oppgavens forfattere.

FORORD

Denne Masteroppgaven markerer slutten på vårt to-årige masterstudie i By- og regionalplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Oppgaven markerer også slutten på til sammen fem og et halvt år studie innen arealplanlegging.

Bilfrie konsepter og tilrettelegging for økt byliv er i vinden. Utviklingen av flere europeiske byer bygger på fokuset om økt byliv og forbedring av miljøproblemer. Gjennomføringen er ulik fra sted til sted og det er flere utfordringer som kan oppstå. *Bilfritt byliv* i Oslo er et omfattende prosjekt som berører flere etater og virksomheter utenfor kommunens ansvarsområder. Gjennomføringen av prosjektet er utrolig spennende, og gjennom denne masteroppgaven har vi sett på hvilke betingelser som må til for å oppnå *Bilfritt byliv*.

Gjennomføring av bilfrie konsepter er nytt for oss og gjennom studiet har det generelt vært lite fokus på offentlig prosjektgjennomføring. Som planleggere mener vi dette er et viktig tema studieretningen bør fokusere ytterligere på. Arbeidet med denne masteroppgaven har derfor vært utfordrende, men gjennom godt og vondt har vi stått sammen om å ferdigstille et resultat som vi begge er stolte av.

Uten god hjelp fra veileder, informanter, familie og støttende venner ville det vært vanskelig å utarbeide denne oppgaven. Vi vil derfor takke alle involverte. Spesielt vil vi takke vår veileder Gro Sandkjær Hanssen som har satt av mye tid og energi, kommet med konstruktive tilbakemeldinger og mange gode innspill. Vi vil også takke alle informantene som har stilt opp til intervju og vist interesse for oppgaven. Dette har gitt oss stor motivasjon og ikke minst god kunnskap som har muliggjort denne oppgaven.

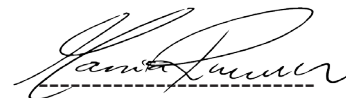
God fornøyelse!

Kathrine Bratlie & Maria Rasmussen

Dato: 13.03.2018



Kathrine Bratlie



Maria Rasmussen

SAMMENDRAG

Bilen tar stor plass i byen og forskning viser at bilen har negative effekter for bylivet og miljøet. Dagens planlegging handler i stor grad om å tilrettelegge for økt byliv og redusere bilbruken til fordel for menneskene som bor i og bruker byen. Flere land i Europa har siden 60-tallet etablert bilfrie sentrumsområder, denne trenden ser man også her i Norge. Etablering av bilfrie sentrumsområder reiser en rekke spørsmål når det kommer til gjennomføring. I 2016 etablerte Byrådet i Oslo prosjektet *Bilfritt byliv* med formål om å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1, innen 2019. Denne masteroppgaven skal belyse Oslo kommunes arbeid i gjennomføringen av prosjektet *Bilfritt byliv* og hvilke betingelser som skal til for å oppnå prosjektets mål.

I studiet er det brukt kvalitativ metode. Det er utført semistrukturerte intervjuer, hvor informantene er valgt på bakgrunn av deres tilknytning til *Bilfritt byliv*. Utvalget består av representanter fra Oslo kommune og interessenter i private organisasjoner. Intervjuer sammen med teori og andre dokumenter, utgjør kunnskapsgrunnlaget for oppgaven. Gjennom teorien kom det frem flere viktige betingelser som bør ligge til grunn i gjennomføringen av bilfrie konsepter. Videre er disse betingelsene analysert opp mot kommunens arbeid knyttet til prosjektet. Oppgaven belyser også hvordan de foreløpige tiltakene som er utført i forbindelse med prosjektet, samsvarer med det kommunen ønsker å oppnå.

I analysen kommer det frem at kommunen jobber frem mot de betingelsene som anses som viktig, men det fremgår også at det er flere svakheter i arbeidet. Det kommer blant annet frem at det ikke har vært tilstrekkelig involvering av borgere og formidlingen av prosjektet har vært forvirrende for mange. Det fremgår også at det er et manglende samarbeid mellom kommunen og private interessenter. Dette er viktige betingelser som kommunen må jobbe med i det videre arbeidet av prosjektet. Videre er samarbeidet innad i den kommunale sektor komplisert og utfordrende. Det stilles spørsmål om tidsperspektivet innen 2019 er et realistisk mål eller er et hinder for den faglige utførelsen og gjennomføringen av prosjektet.

Masteroppgaven berører flere temaer som åpner mulighetene for videre forskning. Den er interessant å lese for kommunen og andre som interesserer seg for gjennomføring av bilfrie konsepter.

ABSTRACT

Cars take up a lot of space in cities and studies have shown that cars have negative effects on the environment and the overall quality of life in these cities. Contemporary urban planning tends to prioritise the facilitation of car reduction for the benefit of city life. Car-free zones have been established in several European cities since the sixties, and Norway is no exception, but the implementation of such zones raises a lot of questions. In 2016 the City Council of Oslo established a project called *Bilfritt byliv*, roughly translated to car-free city life, with the goal of creating a more desirable environment and increased activity within the city centre by 2019. This thesis will highlight the municipality of Oslo's work regarding the implementation of the project *Bilfritt byliv* and present conditions that are required to implement the project.

Qualitative research was applied in this study through semi-structured interviews that have been conducted, where the informants are chosen based on their affiliation to the project *Bilfritt byliv*. The committee consists of representatives from the municipality of Oslo, as well as stakeholders in private organizations. Interviews along with theory and other documentation serves as the knowledge base for this thesis. Through the theory, many important terms that should serve as the foundation for the implementation of car-free concepts emerged. This thesis illustrates how Oslo municipality work in the implementation of the project and how this work correspond to the relevant conditions presented, it also illustrates how the currently implemented measures correspond to what the municipality wishes to achieve.

The analysis show that the municipality is working along important conditions for the implementation of the project, but several weaknesses in this work also do appear. Information surrounding the project appears to have been confusing to the citizens of Oslo and their involvement in the project appears to have been rather insufficient. It also appears that there is a lack of cooperation between the municipality and stakeholders in the private sector. These are important conditions that the municipality must improve in the further work of the project. Furthermore, the mechanisms within the municipal sector is inherently complicated and challenging and it raises the question if the municipalities goal to implement the project by 2019 is either realistic or an hindrance for the implementation and work by the involved professionals.

The Master thesis sheds light on several themes that opens the possibilities for further research. The thesis is of relevance for the municipality to read and others who are interested in the actual implementation of car-free concepts in urban development.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Bibliotekside	s. 4
Forord	s. 5
Sammendrag	s. 6
Abstract	s. 7

Kapittel 1 - Innledende del s. 11-16

Introduksjon	s. 11-12
<i>Bilfritt byliv</i> i Oslo	s. 11-12
Oppgavens fokus og problemstilling	s. 12
Avgrensning av oppgavens fokus	s. 13
Aktualitet	s. 13
Oppgavens struktur	s. 14
Begrepsavklaring	s. 15
Forkortelser	s. 16

Kapittel 2 - Metode s. 19-24

Innledning	s. 19
Valg av metode - Kvalitativ tilnærming	s. 19
Teori	s. 19
Dokumentanalyse	s. 20
Reliabilitet og validitet i dokumentundersøkelse	s. 20
Intervju	s. 21-23
Intervjuguide og informasjonsskriv	s. 21
Utvalg av informanter	s. 21-22
Gjennomføring av intervju	s. 22
Transkribering og bearbeidelse av intervjudata	s. 23
Endringer i prosjektet <i>Bilfritt byliv</i> og påvirkning for masteroppgaven	s. 23
Etiske avveininger	s. 23-24
Reliabilitet og validitet i intervjuundersøkelse	s. 24

Kapittel 3 - Teoretisk tilnærming s. 27-54

Del 1 - Historie - En innføring til den bilfrie utviklingen	s. 27-38
Bilens blomstring i modernismen	s. 28
Kritikk av modernismens segregerte byplaner	s. 29
Redusert bilbruk til fordel for bylivet	s. 29-31
Kriterier for økt byliv	s. 32-33
Redusert bilbruk til fordel for miljøet	s. 34
Bilfritt	s. 35-37
Trafikkreduserende tiltak	s. 35-36
Midlertidige bilfrie tiltak	s. 36

Permanente bilfrie tiltak i lokal skala	s. 37
Permanente bilfrie tiltak i stor skala	s. 37
Bruk av begrepet bilfritt	s. 37-38
Oppsummering	s. 38
Del 2 - Betingelser for prosjektgjennomføring	s. 40-54
Hva menes med gjennomføring?	s. 41-43
“Top-down” og bottom-up” planlegging	s. 43
Betingelser for offentlig prosjektgjennomføring	s. 44-49
Klare mål og drivkraft	s. 45
Politisk støtte	s. 45
Organisering og lederskap	s. 45-47
Involvering og samarbeid utad	s. 47-48
Samfunnsstøtte og formidling utad	s. 48-49
Gjennomføring av bilfrie sentrumsområder i Europa	s. 49-53
Nürnberg - Tyskland	s. 50
København - Danmark	s. 51
Groningen - Nederland	s. 52
Strasbourg - Frankrike	s. 53
Oppsummering	s. 54

Kapittel 4 - Presentasjon av prosjektet *Bilfritt byliv* s. 56-68

Prosjektbeskrivelse	s. 56-68
Bakgrunn for prosjektet	s. 57
Prosjekt <i>Bilfritt byliv</i>	s. 58-68
Områdeavgrensning	s. 58
Prosjektets visjon og målsetting	s. 58-59
Risikoforhold for måloppnåelse	s. 60
Prosjektets oppbygging og de ulike faser	s. 60-61
De involverte etater	s. 61
Kommunens handlingsrom og planlagte leveranser	s. 61-65
Prosjektorganisering	s. 66-68
Hvem berøres av prosjektet?	s. 68

Introduksjon	s. 71
Del 1 - Visjon og mål	s. 72-77
Politisk visjon	s. 73-74
Prosjektets mål	s. 74-77
Del 2 - Politisk støtte - Drivkraft - Lederskap	s. 78-81
Del 3 - Organisering	s. 82-92
Samarbeid i den offentlige sektor	s. 83-85
Samarbeid mellom etatene og det politiske nivå	s. 83-84
Samarbeid mellom etatene	s. 84-85
Endring i organiseringen og innvirkning	s. 86-87
Utfordringer ved den tidligere organiseringen	s. 87-88
Fordeler og ulemper ved å omstrukturere organiseringen	s. 88-90
Den nåværende organiseringen - Prosjektets tidsperspektiv og prosess	s. 90-91
Finansiering	s. 92
Del 4 - Samarbeid og formidling utad	s. 94-103
Del 4.1 Involvering og samarbeid utad	s. 95-103
Involvering	s. 95-100
Involvering utad i arbeidet med pilotområdene	s. 96-98
Involvering i arbeidet med nytt kjøremønster	s. 98
Involvering utad i arbeidet med handlingsprogrammet og områdereguleringen	s. 98-100
Samarbeid med interessenter og aktører som bidrar til byliv	s.100-103
Del 4.2 - Samfunnstøtte og formidling utad	s. 104-109
Formidling av prosjektet	s. 104-109
Endret visjon som en utfordring	s. 105
Håndtering av mediene	s. 105-107
Bruk av begrepet <i>bilfritt</i>	s. 107-109
Del 5 - Vurdering av bilfritt byliv	s. 110-127
Del 5.1 - Hvilken grad av bilfritt legger prosjektet <i>bilfritt byliv</i> opp til?	s. 111-114
Handlingsprogram for økt byliv	s. 111-112
Områdereguleringen	s. 112
Prinsippplan for gatebruken	s. 113
Pilotområdene	s. 114
Viktigste funn	s. 114

Del 5.2 - Hvordan legger pilotprosjektene opp til økt byliv?	s. 115-127
Pilotområdene	s. 115-121
Deler av Øvre Slottgate	s. 116
Møllergata	s. 117
Fridtjof Nansens plass, Roald Amundsens gate, Kjeld Stubs gate	s. 118-119
Kongens gate - Sør	s. 120
Rosenkrantz gate	s. 121
Hvordan bidrar pilotområdene til byliv	s. 122-124
Evaluering av pilotområdene	s. 122-124
Hvilke utfordringer står kommunen ovenfor?	s. 124-127

Kapittel 6 - Avslutning

s. 129-133

Avslutning	s. 129-133
Mål og visjoner	s. 129
Drivkraft, politisk støtte og lederskap	s. 129-130
Organisering	s. 130-131
Involvering	s. 131
Samarbeid	s. 131-132
Samfunnsstøtte	s. 132
Vurdering av bilfritt byliv	s. 132
2018 → 2019 og veien videre...	s. 133

Kapittel 7 - Kilder

s. 135-149

Litteraturliste	s. 135-138
Figurliste	s. 139-143
Vedlegg	s. 144-149

Kapittel

INNLEDENDE DEL

1

I dette kapittelet fremgår innledning med problemstilling, bakgrunn for valg av tema og aktualitet, samt hvorfor temaet er relevant innenfor planlegging



Fig. 1 Viser bilde av pilotområde på Fridtjof Nansens plass(Oslo kommune, 2017)

INNLEDENDE DEL

Introduksjon

Denne masteroppgaven omhandler gjennomføring av bilfrie konsepter. Bilen har siden 1920-tallet hatt en sentral rolle i planleggingen. Den modernistiske planleggingen baserte seg på bilens fremkommelighet, tilgjengelighet og effektivitet (Hall, 1988, s.274-292). Planleggere og politikere verden over har i senere tid innsett hvilke problemer bilen skaper for miljøet og for menneskene i byen. Dagens planlegging handler derfor i stor grad om å redusere bilbruken og tilrettelegge for byliv og et bedre bymiljø.

Vi ønsker her å se nærmere på prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo kommune. Gjennom teori og eksempler fra andre byer i Europa skal vi finne ut hvilke betingelser som må ligge til grunn for å gjennomføre denne type prosjekter. I tillegg vil vi se nærmere på hvordan Oslo kommune arbeider i gjennomføringen av *Bilfritt byliv*.

En av de første som fremmet de negative effektene bilen påførte bylivet var den amerikansk-kanadiske forfatteren og journalisten Jane Jacobs, i boken *The death and life of great american cities* i 1961. I boken fremmes hennes kritiske synspunkter til den modernistiske planleggingen, hvor fokus på bilen var en sentral strategi for byutviklingen (Ibid, 1961, s.18-19). Selv om Jacobs belyste bilens negative effekt for bylivet, var det relativt få land som på denne tiden anerkjente bilens problematiske effekt. Utover 90-tallet ble det økt fokus på bilens negative effekter for miljøet. Det var etter dette at ideer om bilfrie konsepter blomstret (GTZ, 2005, s. 27). Bilen tar stor plass i byene og slipper ut klimagasser som er helseskadelig for mennesker, i tillegg til dette skaper bilene store barrierer og svekker tilgjengeligheten for gående. Effektene av redusert bilbruk viser at bylivet styrkes i områder hvor bilen er mindre prioritert og den lokale luften blir renere (European Commission, 2004, s.11). Ordet *bilfritt* blir ofte misforstått, men begrepet brukes av planleggere og politikere for å definere bilreduserte områder (Melia, 2014, s.106).

En av byene som tidlig innførte restriksjoner mot bil var København. Det oppsto store reaksjoner blant befolkningen i byen, fordi bilen var en integrert del av samfunnet. Med en trinn- for trinn plan startet de utviklingen av et bilfritt sentrum (Tønnesen et al., 2016 s. 17-19). Gradvis har denne utviklingen pågått frem til i dag og flere land ser på København som et praktiskeksempel i den bilfrie utviklingen. Groningen i Nederland er et annet eksempel. Her innførte politikerne i byen en ny trafikkplan på 70-tallet. Planen hadde som hensikt å redusere trafikkmengdene og tilrettelegge for sykkel og kollektivtransport. Den fikk i starten massiv kritikk av befolkningen og flere politikere mottok trusler i forbindelse med planen. Likevel har den vært vellykket og byen fremstår i dag som en attraktiv sykkelby (Van der Zee, 2015). Andre byer som Nürnberg i Tyskland og Strasbourg i Frankrike har over lengre tid utviklet bilfrie sentrumsområder gjennom omfattende planer og strategier. I likhet med disse Europeiske byene er tankene om bilfrie sentrumsområder også spredt i Norge.

Bilfritt byliv i Oslo

Oslo Arbeiderparti, Miljøpartiet De Grønne i Oslo og Oslo Sosialistisk Venstreparti forhandlet i 2015 frem en politisk plattform for et byrådssamarbeid. Ett av punktene i Byrådsrklæringen omhandler utviklingen av Oslo's klima, miljø og samferdsel. Her fremmet Byrådet et ønske om å skape et bilfritt sentrum innenfor Ring 1 i Oslo (Byrådet, 2015, s. 15-17).

Da prosjektet skulle opprettes fant kommunen ut at det var sammenfallende målsettinger mellom Bilfritt sentrum og *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum* (2014), som allerede var igangsatt. Byråd for miljø og samferdsel besluttet dermed at handlingsprogrammet skulle inngå i prosjektet. Dette resulterte i at prosjektet fikk navnet *Bilfritt byliv*, med målsetting om å skape et bedre bymiljø og økt byliv. Byrådet presiserer at en rekke unntak skal tas hensyn til og at begrepet *Bilfritt* kun

rettes mot privatbiler i sentrum. Ettersom Oslo by er kåret til Europas miljøhovedstad i 2019 av European Commission, er det et politisk ønske at prosjektet skal levere mest mulig innen dette tidspunkt.

Bilfritt byliv er et omfattende prosjekt som i stor grad handler om å omstille folks vaner og opplevelser av sentrum på relativt kort tid. Et aktuelt spørsmål er hva som skal til for å gjennomføre bilfrie konsepter. Ofte er det knyttet store utfordringer som kan gjøre det vanskelig for gjennomføringen.

Oppgavens fokus og problemstilling

På bakgrunn av det ovennevnte ønsker vi å se nærmere på hvordan prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo gjennomføres og hvilke betingelser som skal til for å oppnå *Bilfritt byliv*. Med dette som bakgrunn har vi utformet to problemstillinger som denne masteroppgaven skal besvare.

1. Hvordan arbeider Oslo kommune i gjennomføringen av prosjektet *Bilfritt byliv*?

2. Hva er betingelsene for å oppnå *Bilfritt byliv*?

For å besvare problemstillingene har det vært nødvendig med et faglig bakgrunnsmateriale som kan brukes til å analysere kommunens arbeid. Først og fremst skal det trekkes frem teoretiske perspektiver på hva som menes med *byliv*, *bilfritt*, *gjennomføring* og hvilke betingelser som bør ligge til grunn for gjennomføring av bilfrie konsepter. Ved bruk av offentlige dokumenter, relevante rapporter med mer, vil prosjektets innhold og kommunens generelle rolle i forhold til prosjektet presenteres i et eget kapittel.

Sammen med intervjuer, utgjør dette grunnlaget for å analysere kommunens arbeid opp mot de betingelsene som anses som viktige for gjennomføring. Analysen vil være oppgavens hoveddel, her blir kommunens arbeid og utfordringer diskutert gjennomgående. Det vil også diskuteres hvorvidt de foreløpige utførte tiltak legger opp til et bilfritt sentrum og økt byliv.

Avgrensning av oppgavens fokus

Etablering av bilfrie områder berører ulike forhold og det flere temaer man kan studere. Det er en del forskning og litteratur om liknende prosjekter i Europa og andre steder, hvor bilfrie sentrumsområder er realisert. Her er fokuset ofte knyttet til selve utformingen, logistikk, vareleveranse, gateutforming og utforming av konkrete tiltak. Dette er temaer som vi ikke skal gå i dybden av i denne oppgaven. Vi ønsker derimot å belyse hvordan bilfrie konsepter kan gjennomføres.

Gjennomføring kan forstås på ulike måter, gjennom teori har vi i *Kapittel 3: del 2* avgrenset dette begrepet. I hovedsak handler det om hvordan prosjektet utformes politisk og kommunens prosesser som følger frem mot den fysiske utformingen. I denne masteroppgaven ønsker vi derfor å rette ytterligere fokus på hvordan den offentlige sektor arbeider for å gjennomføre *Bilfritt byliv* og viktige betingelser for gjennomføring av bilfrie konsepter.

Denne masteroppgaven er omfattende og berører flere viktige temaer. Det fremmes blant annet flere temaer som er relevant for kommunens arbeid, men dybdeomfanget av disse temaer har ikke vært relevant for problemstillingene i denne masteroppgaven.

I *Kapittel 5: Analyse Del 5-2* går vi nærmere inn på hvordan foreløpige etablerte tiltak legger opp til økt byliv. Studier rundt byliv utgjør et eget forskningsområde innen planlegging og det er flere kriterier som skal til for å skape byliv. Denne masteroppgaven vil ikke ha som formål å gå i dybden teoretisk for hva som må til for å skape byliv, fordi dette kun skal benyttes til en liten del av oppgaven. Likevel vil det være relevant å diskutere hvordan de gjennomførte tiltakene i prosjektet foreløpig har fungert.

Aktualitet

Prosjektet har høy aktualitet i dagens planlegging. Flere byer i Europa har innført bilfrie sentrumsområder, både med tanke på miljøet og bylivet. Prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo skiller seg fra bilfrie sentrumsområder i andre land, og det er dette som gjør prosjektet spennende. De fleste europeiske byer har gradvis over flere år innført bilfrie områder til fordel for bylivet, men Oslo Kommune har som mål å gjennomføre prosjektet innen 2019. Tidsmessig er dette et svært ambisiøst mål. I tillegg er det ingen andre byer i Europa som prosjektets størrelse kan sammenlignes med. Dette er også grunnen til at prosjektet har fått stor internasjonal oppmerksomhet i utenlandske medier.

Planlegging med menneske i fokus har fått økt oppmerksomhet de siste årene, og fokus på bilfrie byer med høy grad av byliv er inn i tiden. Hvordan Oslo kommune jobber for å gjennomføre dette prosjektet vil derfor være viktig for fremtidens utvikling av byer generelt. Dersom de oppnår målene vil Oslo kommunes arbeid i gjennomføringen av prosjektet være overførbart til andre byutviklingsprosjekter, hvor fokuset er rettet mot redusert bilbruk. I tillegg vil denne oppgaven og problemstillingene som presenteres være relevant lesestoff for Oslo kommune.

Oppgavens struktur

Valg av metoden som ytterligere er beskrevet i kapittel 2, har vært avgjørende for oppgavens oppbygging. For å presentere all relevant informasjon, prosjektet, analysen og våre viktigste funn på en hensiktsmessig og strukturert måte, er oppgaven delt inn i seks kapitler. Nedenfor følger utfyllende informasjon om hva som inngår i de ulike kapitler.

Kapittel 1 - Innledende del

I den innledende delen av oppgaven vil bakgrunnen for oppgaven presenteres, sammen med problemstilling og avgrensning av oppgavens fokus. Videre vil oppgavens aktualitet og struktur presenteres.

Kapittel 2 - Metode

Videre i kapittel 2 beskrives valg av metode, hvordan problemstillingene tilnærmes og fremgangsmåten for dokumentanalyse og intervju.

Kapittel 3 - Teoretisk tilnærming

Kapittel 3 består av teori og litteratur. Kapitlet deles i to deler, hvor del 1 tilnærmes fra et historisk perspektiv og frem til nåtidens utvikling av bilfrie byer. Kunnskapsgrunnlaget er basert på litteratur fra ulike teoretikere innenfor planlegging. I del 2 ser vi på begrepet gjennomføring med bruk av iverksettingsteori, betingelser for gjennomføring av offentlige prosjekter og bilfrie konsepter, samt hvordan lignende prosjekter har blitt gjennomført i andre byer i Europa.

Kapittel 4 - Presentasjon av prosjektet *Bilfritt byliv*

I kapittel 4 presenteres prosjektet *Bilfritt byliv*. Prosjektbeskrivelsen gir et innblikk i prosjektets bakgrunn og formål, samt kommunens fremgangsmåter. Videre forklares det hvordan prosjektet er organisert, hvem som er involvert og endringer som er blitt foretatt underveis.

Kapittel 5 - Analyse

I kapittel 5 fremgår analysen. De overnevnte kapitler, samt intervjuer og relevante dokumenter utgjør kunnskapsgrunnlaget til analysen. På bakgrunn av dette skal vi se hvordan Oslo kommune arbeider med prosjektet *Bilfritt byliv* i forhold til de betingelser som anses som viktige for gjennomføring. Det skal også sees nærmere på hvilken grad av bilfritt kommunens prosjekter legger opp til og hvordan de utførte pilotprosjektene foreløpig har bidratt til økt byliv.

Kapittel 6 - Avslutning

I det siste kapitlet oppsummeres oppgaven og de viktigste funnene. Problemstillingene vil besvares gjennomgående.

Begrepsavklaring

Bilfritt

Språkrådet definerer begrepet bilfri som et område uten biltrafikk (Språkrådet, u.å). Bil regnes som alle typer motorvogner, inkludert MC og mopeder, med unntak av El-sykkel. I plansammenheng brukes begrepet ofte til å definere sentrumsområder fri for privat bilkjøring (Melia, 2014, s.106). I oppgaven skal vi se på utfordringene ved bruk av begrepet *bilfritt*.

Prosjekt og program

Ordet *prosjekt* kommer fra latin og betyr “å fremkaste eller forslag til.” Prosjekter er ofte en engangsoppgave med klare mål om hva som skal oppnås og har klare tids- og ressursrammer. Prosjekter kan defineres som en midlertidig prosess organisert som en enhet, med mål om å oppnå endringer ved prosjektets slutt (Difi, 2018). Et program er nesten det samme som prosjekt. Forskjellen ligger i at et program består av flere prosjekter med samlet målsetting. I sum vil et program bidra til oppfølging og vektlegging av overordnede satsinger over lengre tid (Difi, 2018). I oppgaven brukes begrepet *prosjekt* til å betegne *Bilfritt byliv*, selv om det er gjort om til et program.

Gjennomføring

Gjennomføring kan forstås på ulike måter. I denne oppgaven defineres gjennomføring som en prosess som starter med et mål man ønsker å oppnå og som slutter når målet er oppnådd. Dette presenteres ytterligere i *kapittel 3 - Del 2* av den teoretiske tilnærmingen.

Betingelse

Ordet betingelse kan sees i sammenheng med forventning, premiss eller krav. Det kan for eksempel stilles flere krav/betingelser til et mål man ønsker å oppnå, dersom disse kravene/ betingelsene er oppnådd vil man også kunne nå målet man ønsker (Språkrådet, u.å) . I denne oppgaven ses det på betingelser for gjennomføring av bilfrie konsepter. Dersom Oslo kommune oppfyller alle betingelser tyder dette på at de har de forutsetningene for gjennomføring som forventes.

Bilfri utvikling

Med dette menes den historiske prosessen i planlegging som viser hvordan fokuset på bilen har endret seg, fra å spille en sentral rolle til å bli mindre prioritert.

Bilfrie konsepter

Flere land har innført bilfrie sentrumsområder med ulike strategier, ideer og formål. De fleste land innfører dette for å løse miljøutfordringer og forbedre bylivet. Vanlige strategier for dette er å tilrettelegge ytterligere for gående og syklende, hvor bilen nedprioriteres. Planer som bidrar til reduksjon av bilbruk kan derfor kalles bilfrie konsepter.

Byliv

I Bylivsundersøkelsen utført av Gehl Architects defineres byliv som menneskelig aktivitet innenfor et avgrenset område i byen. Bylivet karakteriseres som sosiale samspill mellom mennesker og det avgrensede området/ stedet til ulike tider av døgnet (Gehl Architects, 2014, s. 82). Det er flere ulike definisjoner av byliv, begrepet benyttes i denne oppgaven som definisjonen av menneskelig aktivitet i offentlig byrom. Dette gjelder uansett form for aktivitet og varighet.

Bymiljø

Bymiljø handler om byen som naturmiljø, økosystem og leveområde. Tilrettelegging for et bedre bymiljø er et sentralt grep som ofte brukes for å redusere problemene knyttet til forurensning og klima (NIBR, 2015, s.22). Bymiljø kan også omfatte de sosiale og økonomiske aspekter i byen (Regjeringen, 2011, s.7). I denne oppgaven forstås ordet som summen av byliv og naturmiljø i byens omgivelser.

Forkortelser

EBY - Eiendom- og byfornyelsesetaten

PBE - Plan- og bygningsetaten

KUL - Kulturetaten

BYM - Bymiljøetaten

EKG - Etatskoordinerende gruppe

BYU - Byråd for byutvikling

MOS - Byråd for miljø- og samferdsel

OHF - Oslo Handelsstand Forening

FIN - Byrådsavdeling for finans

BLK - Byrådslederens kontor

NOE - Byrådsavdeling for næring og eierskap

KIF - Byrådsavdeling for kultur, idrett og frivillighet

OVK - Byrådsavdeling for kunnskap og oppvekst

EHS - Byrådsavdeling for eldre, helse og sosiale tjenester

Kapittel

METODE

2

I dette kapitlet beskrives valg av metode, hvordan problemstillingene tilnærmes og fremgangsmåten for dokumentanalyse og intervju



Fig. 2

METODE

Innledning

Denne delen tar for seg for den metodiske oppbyggingen av masteroppgaven. Her redegjøres det for bakgrunn for valg av metode, fremgangsmåte og oppgavens oppbygging. Videre utdypes hvordan innhentet datamateriale er bearbeidet og brukt i masteroppgaven, samt forhold som har hatt betydning for innhold, struktur og resultat.

Valg av metode - Kvalitativ tilnærming

Denne masteroppgaven bygger på kvalitativ forskningsmetode, som har en tolkende tilnærming. Kvalitativ metode baserer seg i stor grad på menneskelig erfaring og fortolkning, hvor dataene i hovedsak samles inn som ord. Denne metoden er en mer fleksibel forskningsmetode og kjennetegnes ved at den tilegner seg kunnskap, basert på dokumenter, intervjuer og teori (Jacobsen, 2015, s.145-146). En kvalitativ tilnærming vil møte dem som undersøkes på deres premisser, og først når informasjonen samles inn blir den strukturert og forbundet med hverandre (Ibid, 2015, s. 127,129). For å svare på problemstillingene i masteroppgaven er det mest hensiktsmessig med en kvalitativ tilnærming, som gjør det mulig å gå i dybden og analysere. Metoden i oppgaven er derfor basert på en kombinasjon av dokumentanalyse og intervju, som har vært en viktig del av oppgavens informasjonsinnhenting. Hvordan disse metodene er brukt i masteroppgaven vil ytterligere bli beskrevet videre.

Teori

For å tilegne kunnskap som legger grunnlag for denne masteroppgaven har vi brukt litteratur, artikler, rapporter med mer. Oppgaven består av et teorikapittel som er delt i to deler.

I den første delen er kunnskapsgrunnlaget basert på rapporter og litteratur fra ulike teoretikere innenfor planlegging. Formålet er å få et historisk perspektiv av den bilfrie utviklingen og på den måten få en bedre forståelse av hva som menes med begrepet *bilfritt byliv*.

I den andre delen ser vi på begrepet gjennomføring ved bruk av iverksettingsteori. I tillegg trekker vi frem litteratur, artikler, rapporter knyttet til betingelser for offentlig prosjektgjennomføring. Teorien vil danne et teoretisk grunnlag for de forhold som diskuteres videre i analysedelen.

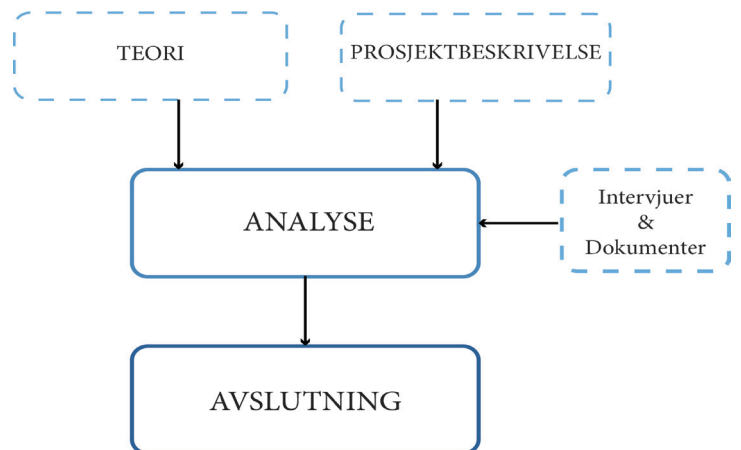


Fig. 3 Viser en fremstilling av oppgavens struktur og metode

Dokumentanalyse

Dokumentanalysen bygger på informasjon fra ulike dokumenter og rapporter.

Et dokument kan ha en vid betydning og dokumenter kan brukes i sammenheng med andre innsamlingsmetoder. Dokumenter er skriftlige kilder som er nedtegnet av andre. Formålet med en slik metode er at innholdet i ulike dokumenter gjennomgås på en systematisk måte, for å finne relevant informasjon i forhold til problemstillingen i den aktuelle studien. Deretter bearbeides og registreres innholdet slik at det kan brukes som datagrunnlag. Dokumentanalyse i et kvalitativ studie innebærer dermed at en fortolker meningsinnholdet i dokumentet (Grønmo, 2004, s. 127-128).

Dokumentanalyse er i denne masteroppgaven brukt i sammenheng med intervjustudie for å besvare problemstillingene. Vi har i dokumentstudiet samlet inn informasjon og analysegrunnlag fra offentlige dokumenter, byrådssaker (vedtak og referater), samt andre relevante dokumenter. Dette er dokumenter som i hovedsak har en tilknytning til prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo kommune og anses derfor som svært relevant.

Av dokumenter som inngår i prosjektet har vi hovedsakelig sett nærmere på følgende dokumenter: *Bilfritt byliv - Styringsdokument* (2016), *Handlingsprogram for økt byliv* (høringsutkast av 31.10.2017), *Planprogram – Områderegulering for sentrums gater og byrom- Bilfritt byliv* (høringsutkast av 23.05.2017), *Prinsippplan for gatebruk* (2011)- (forslag til nytt kjøremønster).

Videre har vi også innhentet informasjon fra andre rapporter og artikler med mer som ikke er direkte tilknyttet selve prosjektet, men som er relevant i forhold til prosjektet. Dokumentanalysen vil også basere seg på teoretiske antakelser som fremgår av teorien. I oppgaven vil data innhentet fra dokumenter og intervju sammenliknes for å se om datamaterialene bekrefter, utfyller eller avkrefter hverandre. Fokuset i dokumentstudiet har vært å undersøke hvordan kommunen arbeider i gjennomføringen av prosjektet.

Det kan også være andre dokumenter som kunne vært relevant å undersøke, men som ikke er tilgjengelig. Ved å studere et pågående prosjekt vil man ikke få muligheten til å studere alle dokumenter, fordi enkelte dokumenter ikke er tilgjengelig for offentligheten eller fremdeles er under utarbeidelse. Det vil dermed ikke være mulig å få med seg alle forhold knyttet til prosjektet. Dette medfører at vi derfor kun kan studere de dokumenter som eksisterer per dags dato. I forhold til uklarheter og spørsmål knyttet til innholdet i ulike dokumenter har vi fått oppklaring av de ulike informantene som er intervjuet. På denne måten har vi fått bekreftet eller avkreftet vår forståelse i henhold til ulike dokumenter i prosjektet.

Reliabilitet og validitet i dokumentundersøkelse

Et spørsmål knyttet til dokumentundersøkelse er i hvilken grad man kan stole på kildene og hvordan dette påvirker påliteligheten til dataene. Det er viktig å være kildekritisk og vurdere kildenes relevans, autentisitet og troverdighet. Dette innebærer blant annet å vurdere hvorvidt innholdet i de ulike tekster er relevant for oppgavens problemstilling. Man må dermed foreta en grundig undersøkelse av innholdet i tekstene. Ved å studere tekstenes innhold kan man finne ut av tekstenes troverdighet og autensitet. Det er dermed viktig at forskeren er åpen og reflektert, ved å være det vil troverdigheten bli sterkere (Grønmo, 2004, s. 190).

Forskerens perspektiv kan derimot påvirke utvelgelse og tolkning av de ulike tekstene. Det må derfor presiseres at det kan være rom for feiltolkning, da tolkningen av dokumentene er basert på vår forståelse av de. Vi har derimot etter beste evne forsøkt å tolke de ulike dokumenter slik de er ment til å forstås. Dokumentene som er undersøkt i oppgaven er kilder som anses som troverdige og sikre. Vi har også hatt fokus på å være reflektert og sikre påliteligheten gjennom oppgaven. Bruk av både dokumentanalyse, intervju og teori klargjør flere ulike innfallsvinkler og perspektiver. Oppgaven kan derfor betraktes til å være av høy relevans.

Intervju

Intervjuene i denne oppgaven er semistrukturert. Det vil si at intervjuene delvis er strukturert og delvis ustrukturert. Strukturerte intervjuer er planlagt på forhånd ved at intervjuet holdes til et fast tema og spørsmålene stilles i en bestemt rekkefølge. Strukturerte intervjuer gir ofte mindre rom for informantene å snakke fritt rundt spørsmålene, mens semistrukturerte intervjuer er mindre formelle og bærer preg av en samtale (Johannessen et al., 2010, s. 135-137).

Intervjuene i vår oppgave er strukturert på den måten at vi på forhånd utarbeidet temaer og spørsmål rettet til informantene. Intervjuene er på en annen side ustrukturerte ved at spørsmålene som stilles har en åpen formulering, som gir rom for informanten å snakke fritt. Ved å holde intervjuet semistrukturert har vi fått bredere innsikt i informantenes personlige meninger og erfaringer, samtidig som vi har holdt oss til de temaer og spørsmål som fremgår av intervjuguiden. Denne type intervju har også gitt oss friheten til å stille tilleggs spørsmål til informantenes svar.

Innsamling av informasjon gjennom intervju gir mye nyttig og kompleks informasjon. Dette kan også være en utfordring, da store mengder med datamateriale kan gjøre det vanskelig å strukturere. Gjennomføring av intervju er derfor ressurskrevende, men også svært nyttig som metode. Ved å bruke intervju for å innhente informasjon til oppgaven, har vi fått et større innblikk i hvordan Oslo kommune har arbeidet med prosjektet *Bilfritt byliv*.

Intervjuguide og informasjonsskriv

I forkant av alle intervjuene har informantene blitt tilsendt intervjuguide og informasjonsskriv. Intervjuguiden inneholder relevante spørsmål knyttet til oppgavens problemstillinger. Intervjuguiden består av spørsmål som er kategorisert innenfor temaene: innledende spørsmål om prosjektet, arbeidsprosessen, virkemidler, organisering og samarbeid med andre aktører. Spørsmålene innenfor de ulike temaene er tilpasset hver enkelt informant.

Intervjuguiden er lagt ved som vedlegg i oppgaven (se vedlegg nr. 3).

Informasjonsskrivet er en forespørsel om deltakelse til intervju og består av informasjon om oppgaven, samt hva deltakelse i studien innebærer (se vedlegg nr. 2). Her fremgår formålet med studien, problemstillingene og bakgrunn for oppgaven, slik at man kan få et innblikk i hva som undersøkes. Videre er det opplyst om hva som skjer med informasjonen i arbeidet og at informantene selv kan bestemme hvilken måte de ønsker å bli referert til i oppgaven.

Utvalg av informanter

I utvalget av informanter har det spesielt vært viktig å komme i kontakt med ulike aktører som er tilknyttet eller berøres av prosjektet *Bilfritt byliv*. Utvalg av informanter er gjort på bakgrunn av den enkelte informantens involvering og tilknytning til prosjektet.

Bilfritt byliv er et omfattende prosjekt som går over flere byrådsavdelinger og etater. Det har derfor vært hensiktsmessig å kontakte byrådsavdelingene og de underliggende etatene som er involvert. Deres synspunkter og innfallsvinkler er svært relevant for problemstillingene i denne oppgaven. *Bilfritt byliv* berører også den private sektor. Det var derfor viktig at vi kom i kontakt med andre private aktører og interessenter, slik at utvalget representerer et bredt spekter.

Det er blitt godkjent av den enkelte informant at det kan henvises til arbeidssted i oppgaven. Det er totalt blitt intervjuet 6 informanter. Byrådets og etatenes roller i prosjektet blir ytterligere beskrevet gjennomgående i oppgaven.

Nedenfor vises det til en liste over de aktuelle informanter vi har hatt kontakt med til intervju:

Informant 1: Representant for Byråd for byutvikling (BYU) og Byråd for miljø- og samferdsel (MOS)

Informanten representerer den politiske ledelsen av prosjektet *Bilfritt byliv*. Denne informanten er svært relevant, da vi skal undersøke kommunens arbeid i gjennomføringen av prosjektet.

Informant 2: Representant fra Plan- og bygningsetaten (PBE)

Informanten er ansatt i kommunens planadministrasjon, og arbeider med prosjekter som inngår i *Bilfritt byliv*. PBE ligger under Byråd for byutvikling og er derfor valgt ut som en svært relevant informant.

Informant 3: To representanter fra Bymiljøetaten (BYM)

Informantene er ansatt av kommunen til å jobbe med prosjektet knyttet til bymiljøetatens oppgaver. Bymiljøetaten ligger under Byråd for miljø- og samferdsel.

Informant 4: Representant fra Levende Oslo og Eiendom- og byfornyelsesetaten (EBY) EBY er kommunens grunneier og ligger under byråd for byutvikling. Levende Oslo er et samarbeid mellom private og offentlige sentrumsaktører. Både EBY og Levende Oslo har bidratt i arbeidet med prosjekter som inngår i *Bilfritt byliv*. Informanten representerer begge parter og er derfor relevant for oppgaven.

Informant 5: Representant fra Kulturetaten (KUL). Kulturetaten er en fagetat og en underliggende virksomhet for byråd for kultur, idrett og frivillighet (KIF). Etaten blir presentert som en sentral aktør i prosjektet *Bilfritt byliv* og er derfor relevant i denne oppgaven.

Informant 6: Representant fra Oslo Handelsstands Forening (OHF)

OHF er en privat interesseorganisasjon som representerer næring og handel i Oslo sentrum. Det er en sentral interessent i *Bilfritt byliv*, og derfor relevant til denne oppgaven.

Gjennomføring av intervju

Ulike personer ble kontaktet via mail med informasjon om oppgaven og forespørsel om intervju. Informasjonsskriv med utfyllende informasjon av studien og intervjuguide ble oversendt i forkant av intervjuet, slik at den aktuelle informant kunne godkjenne og samtykke til intervju. Vi ble av noen henvist videre til andre aktuelle i prosjektet. Dette er den såkalte snøballmetoden, som går ut på at informanter selv bidrar til at man kommer i kontakt med andre informanter.

De fleste samtykket til å møte til intervju. Av alle intervjuene som ble gjennomført var de fleste enkeltintervjuer og kun ett intervju var gruppeintervju hvor to personer deltok. Ett av intervjuene ble også gjennomført via mail. De fleste intervjuene hadde varighet på rundt en time.

Videre ble intervjuene gjennomført i informantenes arbeidslokaler. Før oppstart presenterte vi oss selv, forklarte oppgavens tema, samt andre praktiske opplysninger rundt bruk av opptak. Når det gjelder detaljer rundt anonymisering av deltakerne var det i orden for alle informantene at vi kunne referere til arbeidssted i masteroppgaven. De ovennevnte forholdene ble avklart før samtykkeskjemaet ble signert. Der vi har hatt behov for ytterligere informasjon i etterkant av intervju har de ulike informantene blitt kontaktet for oppfølgingsspørsmål.

Under de fleste intervju var det lagt opp til at informantene skulle snakke fritt rundt de spørsmål som ble stilt. Intensjonen var å få til en samtale med naturlig flyt. Ved å delvis følge intervjuguiden og samtidig legge opp til en mer fri samtale gjorde det mulig å innhente mer informasjon. Dersom det var behov for ytterligere svar ble det stilt tillegsspørsmål. Det ble stilt både konkrete og åpne spørsmål og vi har etter beste evne prøvd å tilpasse oss informantene i hvert enkelt intervju.

Transkribering og bearbeidelse av intervjudata

Etter at de ulike intervjuene ble gjennomført har vi transkribert de ulike intervjuene. Intervjuene ble tatt opp på lydopptak, slik at det skulle bli enklere å få med seg den nødvendige informasjonen. På denne måten kunne vi enkelt gå tilbake og lytte på opptaket flere ganger der det var nødvendig. Ved bruk av lydopptak kan vi skrive ordrett av det informanten har sagt. Etter hvert når datamaterialet struktureres i tekstform blir det enklere å få oversikt, og samtalen blir bedre egnet for analysering. Informasjonen som samles inn kan også være kompleks, da det samles inn store mengder med informasjon. Der er derfor viktig å få en tydelig oversikt over informasjon og detaljer.

Før datamateriale fra intervju i oppgaven publiseres har materiale blitt sendt over til informantene. Den enkelte informant har da mulighet til å godkjenne og eventuelt rette opp i misforståelser.

Endringer i prosjektet *Bilfritt byliv* og påvirkning for masteroppgaven

Underveis i arbeidet med masteroppgaven fant vi ut at det er foretatt endringer i prosjektets organisering. Disse endringene kommer frem av Byrådssaker 1036/17 av 20.04.17 og 1092/17 av 21.09.17. Den siste og største endringen ble foretatt 21.09.17, hvor det fremgår at prosjektet er omgjort til et program og lagt inn i linjen. Programmet er lagt til Plan- og bygningsetaten og oppfølgingen flyttes fra Byråd for miljø og samferdsel til Byråd for byutvikling. Kommunaldirektør for Byråd for byutvikling er nå leder av styringsgruppen, og kommunaldirektør for Byråd for miljø og samferdsel er nå nestleder (Byråds-sak 1092/17). Disse endringene er ytterligere beskrevet i *kapittel 4* under *Prosjektorganiseringen*.

Vi har på grunnlag av dette foretatt noen få endringer i intervjuguiden underveis og lagt inn flere spørsmål knyttet til prosjektets endringer. Til tross for at prosjektet er gjort om til et program, vil vi denne masteroppgaven omtale *Bilfritt byliv* som prosjekt. For å ikke skape forvirringer ser vi det mer hensiktsmessig å bruke formuleringen *prosjekt* gjennomgående i oppgaven. Der endringene i prosjektet fremmes skiller vi mellom prosjekt og program, da dette er mest naturlig.

Det å studere et pågående prosjekt som fremdeles er i prosess og er såpass nytt kan være utfordrende, da det kontinuerlig skjer endringer. Dette medfører at vi kun kan studere eksisterende forhold. Vi tar derfor forbehold om dette i masteroppgaven og kan kun forholde oss til eksisterende kilder, dokumenter og informasjon. Dokumenter som fremdeles er under utarbeidelse eller unntatt fra offentlighet kan ikke medtas i oppgaven.

Etiske avveininger

Denne masteroppgaven følger de ulike etiske retningslinjer. Informantene er opplyst om hva forskningen omhandler og innebærer gjennom informasjonsskrivet. Opplysninger om de ulike informantene vil bli behandlet konfidensielt når det gjelder navn og stilling. Det er blitt godkjent av den enkelte informant at det kan henvises til arbeidssted i oppgaven. De ulike informantenes stilling og navn vil dermed ikke bli oppgitt i denne oppgaven grunnet anonymisering. Dette ble klargjort før gjennomføring av det enkelte intervju.

Selv om det i enkelte tilfeller var i orden for informanten at vi henviste til stilling har vi valgt å ikke gjøre dette i oppgaven. Grunnen til dette er fordi det eventuelt da kan være enklere å identifisere de ulike informantene. Vi har hatt et fokus på at det ikke skal være direkte personopplysninger.

Prosjektet ble ansett som meldepliktig for godkjennelse av intervjugjennomførelse, og er derfor meldt inn til Norsk senter for forskningsdata (NSD). Prosjektet er behandlet av Personvernombudet og ble godkjent 29.08.2017. Deretter ble intervjuene utført.

Når det gjelder ulike data og lydopptak knyttet til intervju, er dette oppbevart med sikkerhetssyn på passordbeskyttet data. Ved prosjektslutt den 15.03.17 vil alt av datamateriale og lydopptak som er knyttet til intervjuene bli slettet.

Reliabilitet og validitet i intervjuundersøkelse

Intervjuundersøkelsen må tilfredsstillende krav om gyldighet og relevans (validitet), samt troverdighet og pålitelighet (reliabilitet). Når det gjelder gyldighet og relevans betyr dette at de dataene som samles inn må gi et svar på problemstillingene eller de spørsmålene som stilles. Med troverdighet og pålitelighet menes at undersøkelsen må være troverdig og til å stole på. Den må være gjennomført på en pålitelig måte som gir tillit (Jacobsen, 2015, s. 17, 241).

Et relevant spørsmål er om forskeren og den som undersøkes har blitt påvirket av hverandre og dermed har fått en innvirkning på resultatet. Ved bruk av semistrukturert intervju har informantene fått mulighet til å si hva de mener og vi har prøvd å unngå å svare på en måte som kan påvirke informantenes svar. Dette er enklere sagt enn gjort, og dette kan likevel skje ubevisst selv om man prøver å unngå det. Til tross for dette har målet i hovedsak vært å innhente de ulike informantenes synspunkt og formidle dette gjennom egne ord.

For å øke gyldigheten til dataene er det samlet inn informasjon fra flere ulike informanter. I undersøkelsen har vi i stor grad undersøkt det vi ønsket å få et svar på gjennom problemstillingene. Det er også viktig at ikke intervjudata unnlates eller at man skaper skjeve fremstillinger av datamaterialet i analysedelen. Dette har vi tenkt gjennom underveis i skriveprosessen.

Det var noen aktuelle informanter som ikke hadde anledning å stille til intervju, dermed ble ikke alle de uttenkte informantene slik det på forhånd var tenkt. Til tross for dette har vi likevel fått samlet inn den nødvendige informasjonen som trengs for å gi et svar på problemstillingene, gjennom intervjuer, dokumenter og teori.

Kapittel 3

TEORETISK TILNÆRMING

Dette kapitlet består av teori og litteratur. Kapitlet deles i to deler, hvor del 1 tilnærmes fra et historisk perspektiv og frem til nåtidens utvikling av bilfrie byer. Kunnskapsgrunnlaget er basert på litteratur fra ulike teoretikere innenfor planlegging.

I del 2 ser vi på begrepet gjennomføring med bruk av iverksettingsteori, betingelser for gjennomføring av offentlige prosjekter og bilfrie konsepter, samt hvordan lignende prosjekter har blitt gjennomført i andre byer i Europa.

DEL 1

Historie - En innføring til den bilfrie utviklingen

Biler har ikke alltid vært en integrert del av samfunnet, men i dag er de fleste byene bygd for bilens tilgjengelighet og fremkommelighet. Bilen har skapt store utfordringer til det mangfoldige bylivet vi ønsker, men også for miljøet. I dette kapitlet skal vi se nærmere på den historiske utviklingen av byplanlegging, og hvordan bilens påvirkninger har fått oss til å vende tilbake til tanken om bilfrie sentrum. Formålet med denne delen av teorien er å få et historisk perspektiv på hvordan planleggingen har utviklet seg til et økt fokus på bilfrie byer og på den måten få en bedre forståelse

for hva som menes med begrepet *Bilfritt byliv*.

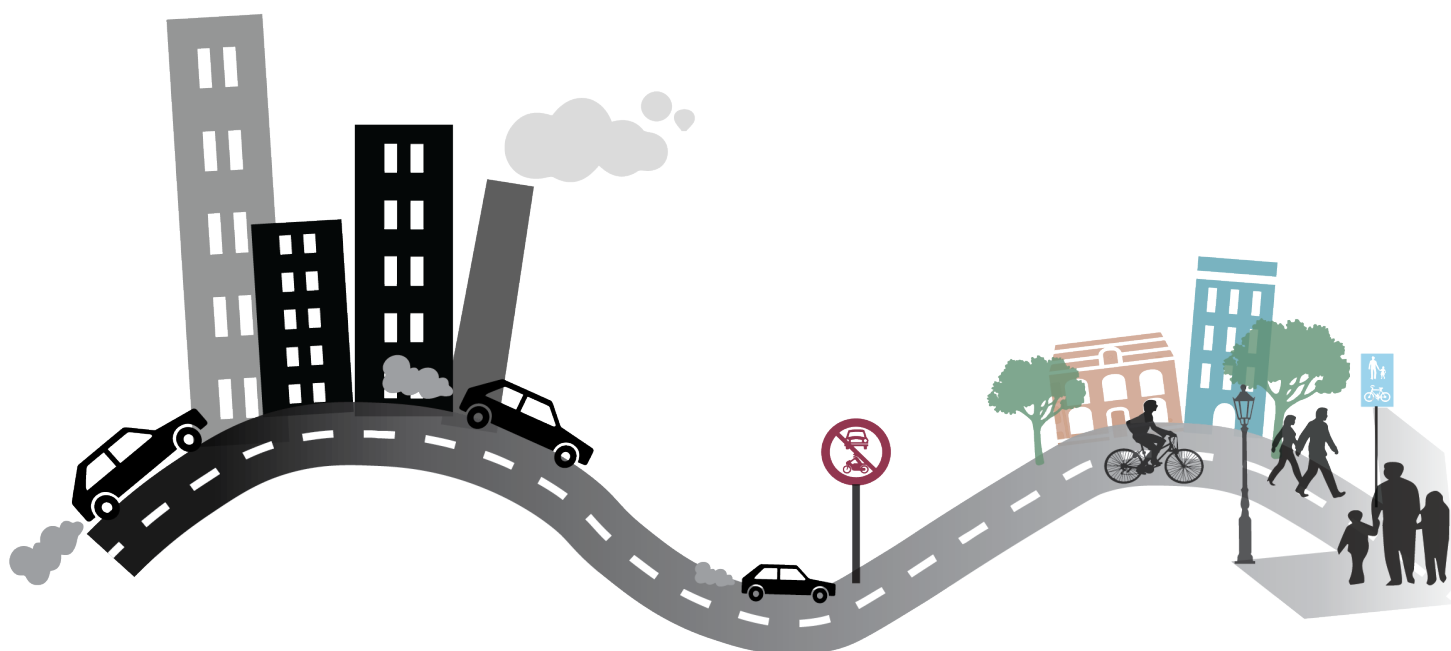


Fig. 4

Bilens blomstring i modernismen

Jernbane, trikk, hest og kjerre var normale transportmidler på slutten av 1800-tallet, men på 1900-tallet ble bilen introdusert (Gehl & Svarre, 2013, s.42). I starten var bilen kun for et fåtall av befolkningen, den var alt for dyr til å masseproduseres. Det var ikke før 20-tallet at den amerikanske grunnleggeren av *Ford Motor Company*, Henry Ford samlet sammen revolusjonerende teknikker som gjorde det mulig å produsere "Model T", verdens første masseproduserte bil. Grunnet andre verdenskrig og nedgang i økonomien, ble ikke bilen et normalt fenomen i gatene før rundt 50-tallet (Hall, 1998, s. 274, 276). I Norge ble bilen allemannseie så sent som på 60-tallet, før dette var det kun enkelte med spesielle yrker som fikk tillatelse til å eie egen bil (Monsrud, 1999).

Selv om bilen ikke ble utbredt i de internasjonale landene før på 50-tallet, var planleggingen med tanke på bilens behov, allerede i gang på 20-tallet. Den amerikanske planlegger Robert Moses, også kjent som Amerikas "Master builder", planla i 1924 flere ekspressveier for bilistene i New York. Med inspirasjon fra den Sveitsiske arkitekten Le Corbusiers og hans modernistiske tankegang, skulle ekspressveiene gjøre at folk i byen fikk mulighet til å nyte godene av de naturlige omgivelsene utenfor byen på en rask og effektiv måte. Det eneste problemet var at ekspressveiene ikke var egnet for verken busser eller andre større kjøretøy. Det var kun de få menneskene som på denne tiden eide bil, som kunne benytte seg av veiene og få tilgang til den friske natur (Hall, 1988, s. 276-277). Robert Moses ble Amerikas mesterhjerne innen vegplanlegging og visjonene hans om å tilrettelegge for ekspressveier fra sentrumskjernen og ut til omlandet skulle prege planleggingen også på 50-60-tallet (Ibid, 1988, s. 292).

Det var ikke bare i Amerika at bilen hadde stor innflytelse på planleggingen, flere land i Europa så på bilen som et verktøy til å planlegge bedre byer, samt bedre forbindelser mellom by og omland. Den første ordentlige motorveien med separerte kjørefelt var *AVUS (Automobil- Verkehrs und Übungsstrasse)* som ble bygd mellom 1913 og 1921, i Tyskland (Hall, 1988, s. 280). Motorveiene ble viktige pendelårer og i 1933 startet utbyggingen av den kjente *Autobahnen* i Tyskland (Ibid, 1988, s. 280). Bilen ga en type mobilitet som utkonkurrerte jernbanen, nå kunne man bevege seg på kryss og tvers i landskapet (Kjærdsdam, 1995, s.146). Slik industrialiseringen tok form ved hjelp av jernbanen, kunne modernismens desentralisering og segregering av funksjoner blomstre for fullt, ved hjelp av bilen som transportmiddel (Selberg, et al., 1991, s.51).

I Europa startet en gjenoppbygging av byene etter krigen. Det var et ønske om å åpne den tette byen og skape nye byer utenfor sentrum. Fokuset var rettet mot tilrettelegging av spesielt fire prinsipper: arbeid, bolig, rekreasjon og transport mellom de ulike funksjonene. Dette fokuset førte til at boliger ble etablert langt utenfor sentrumskjernen, det ble avsatt store grøntområder til rekreasjon og fremkommelighet for bil ble prioritert i planleggingen. Veisystemene ble etter hvert så utbredt at de splittet opp nabolag og landskap. Store arealer ble avsatt til vegutbygging og utviklingen så ikke ut til å ende (Ibid, 1991, s. 57). Det er denne utviklingen flere byer bærer preg av i dag.



Kritikk av modernismens segregerte byplaner

Flere mente at studier av byrommet og menneskenes bruk av byen var essensielt for planleggingen. Det planteoretikere kritiserte var funksjonalistenes utenforstående syn på det sosiokulturelle aspekt i byene. Det var lite fokus på de sosiale samspill og den kulturelle sammensetningen av byens brukere og innbyggere (Gehl & Svarre, 2013, s.47). Byene var planlagt med en “top-down” tilnærming, hvor arkitektene hadde all makt i utformingen. Arkitekturen skulle gjenspeile samfunnet og tilrettelegge for effektivitet, fremkommelighet for bil, sosiale og friske bosamfunn. De arkitektoniske plantegningene tegnet i store dimensjoner med fokus på segregering av funksjoner, fungerte mot sin hensikt. Den modernistiske planleggingen skapte flere konsekvenser, både for miljøet og for menneskene som bodde i byene (GTZ, 2005, s.27; Gehl & Svarre, 2003, s.47). Den store desentraliseringen og flyttingen fra by til omland førte til flere negative konsekvenser for det sosiale livet i byen (Hall, 1988, s.297). Motorveiene skapte fysiske og psykiske barrierer for befolkningen. Denne utviklingen medførte sterke reaksjoner, først og fremst av aktivister, organisasjoner og ledende personer som engasjerer seg i samfunnet og miljøet (GTZ, 2005, s. 14, 27).



Fig. 6 A Los Angeles freeway (1955) Foto: Sid Avery

Redusert bilbruk til fordel for bylivet

Den modernistiske planleggingen førte til at flere kjøpte seg bil og gatene i byene ble til slutt overbelastet. Kritikken av modernismen markerer en endring i tankene om planlegging. Fremfor å planlegge for effektivitet, teknologi og spredte funksjoner, ønsket flere kritikere på 60-tallet at planleggingen skulle ha større fokus på det urbane livet i byene (Gehl & Svarre, 2013, s.47). Hvert område er bygd opp forskjellig, de er unike og utviklingen måtte tilpasses stedet, ikke baseres på arkitektoniske tegninger. Observasjoner og analyser av byens sosiokulturelle samhandling skulle på denne tiden bli avgjørende for dagens planlegging. Flere planteoretikere utarbeidet egne studier som omhandlet byens offentlige rom og forsket på hvordan en kunne få liv og aktivitet tilbake i byen. Det er også teoriene om byliv i offentlig rom som markerer starten på den bilfrie bevegelsen (GTZ, 2005, s.24-25).

En av de mest kjente planteoretikere er amerikansk-canadiske Jane Jacobs. Som journalist, forfatter og aktivist innen byplanlegging har hun med boken *The Death and life of great American cities* fra 1961 fått stor innflytelse i planleggingen. Boken er en direkte kritikk mot den segregerte planleggingen på 60-tallet (Jacobs, 1961, s.3). Jacobs mente at utviklingen i Amerika på 60-tallet ikke la til rette for menneskene som faktisk brukte byen. De segregerte planene til Le Corbusier blir i boken nevnt som en av de mest dramatiske ideene om hvordan byene fungerer (Ibid, 1961, s. 18-21).

«Unstudied, unrespected, cities have served as sacrificial victims» (Jacobs, 1961, s.25).

Hun mente at en ikke kunne planlegge en by uten å forstå den. Jacobs så på denne “Top-down” planleggingen som ødeleggende for flere nabolag og andre områder i byen. Sumvirkningene av bit-for-bit utbyggingen hadde betydelige konsekvenser ved at veiene ble overtrafikkerte og mindre tilgjengelig for fotgjengere. Flere områder ble splittet av store motorveier og utviklet seg til slumområder,

hvor ingen følte seg trygge (Ibid, 1961, s. 25, 347-379). Gjennom observasjoner og erfaringer av det virkelige liv, argumenterer hun for viktigheten av å tilrettelegge for aktivitet, mangfold og trygghet. Jacobs hevdet at økt aktivitet av mennesker vil gjøre byen tryggere og mer attraktiv, i tillegg vil økt aktivitet av mennesker ha en positiv effekt for bedriftenes økonomi (Ibid, 1961, s. 4). I boken skriver hun også hvordan det urbane liv påvirkes negativt av den konstante veibyggingen og den ukontrollerte veksten av personbilisme (Ibid, 1961, 321-428). På en annen side ser Jacobs nødvendigheten av enkelte biler i byen, med dette sikter hun til bedriftenes varetransport. Hun mener det er viktig å redusere bilbruken slik at det blir en balanse mellom biler og fotgjengere (Jacobs, 1961, s. 345, 353). Boken har blitt som et manifest for dagens planlegging og flere teoretikere legger vekt på viktigheten av aktivitet, trygghet og mangfold.

Den østerrikske arkitekt og designeren Christopher Alexander rettet fokuset mot byenes struktur, og mente at de modernistiske planene ikke tilrettela for mangfold. I boken *Urban planning theory since 1945* vises det til artikkelen *A city is not a tree* av Christopher Alexander, som først ble publisert i 1965. I artikkelen skiller Alexander mellom *naturlige* og *kunstige byer*. Han mener de kunstige byene er de som er planlagt med helhetlige områdeplaner, slik de modernistiske planene ofte var. Alexander kalte disse områdene for kunstige byer, fordi planene som lå til grunn for arkitekturen bygde på en feilaktig oppfatning av det urbane livet. De kunstige byene manglet den essensielle ingrediensen som den *naturlige byen* hadde (Taylor, 1998, s. 48-50).

Med begrepet *naturlig by* mente Alexander, de byene som spontant vokste frem over tid, uten noen form for helhetlig plan. Han hevdet at det var de *naturlige* byene som kunne kalles suksessfulle byer, fordi de over tid hadde utviklet seg med overlappende strukturer hvor steder var koblet sammen. Det er også her tittelen i hans artikkel *A City is Not a Tree* tydelig viser en kritisk tilnærming til den segregerte planleggingen.

Han bruker ordet *tre* som en metafor til å gjenspeile den separerte bystruktur i modernistiske byplaner. Bykjernen beskrives som stammen av treet, grenene som vokser adskilt fra hverandre ut av stammen symboliserer byspredningen og segregeringen av funksjoner (Ibid, 1998, s. 48-50).

Den amerikanske byplanlegger og forfatter Kevin Lynch belyser også bilens negative effekter for bylivet. I boken *The Image of The City* fra 1960 blir de visuelle kvalitetene i byen, slik menneske oppfatter de, vurdert opp mot byens fysiske elementer. Kanter er et begrep Lynch bruker for å beskrive barrierer eller grenser i landskapet. Det kan være vegger, elver, bilveier etc. Kantene fungerer som barrierer i byen, enkelte kan være fragmenterte slik at det er mulig å bevege seg gjennom grensen, men andre grenser kan være så markante at de skiller to steder fra hverandre (Lynch, 1960, s. 62). Overbelastede veier ses på som en markant barriere og oppleves av mennesker som fysiske og psykiske grenser som skiller funksjoner fra hverandre (European Commission, 2004, s.11).

En annen teoretiker som kritiserte den funksjonalistiske planleggingen er den danske arkitekt og planlegger Jan Gehl. I boken *Livet Mellom Husene* (2007) opprinnelig fra 1971 tar han et oppgjør mot den funksjonalistiske planleggingen. Boken har imidlertid forandret seg i de ulike utgavene i tråd med forandringene i samfunnet, men de grunnleggende elementene som omhandler bylivet er konstante og fremdeles gjeldende i dagens utvikling. Mye av det Gehl skriver om i *Livet mellom Husene* (2007) kan sammenliknes med det Jane Jacobs tar opp i boken *The death and life of great American cities* fra 1961. I likhet med Jane Jacobs, mener Gehl at trygghet, diversitet og mangfold er viktig. Han hevder også at mennesker og menneskelig aktivitet tiltrekker andre mennesker. Gehl argumenterer derfor for viktigheten av å tilrettelegge for menneskelig aktivitet i byrommene og stiller seg sterkt uenig til den separerte, segregerte, avvisende og lukkede planleggingen (Ibid, 2007, s. 1-21).

Han mener bilene trekker menneskene vekk fra gaten, noe som gjør at det sosiale livet i gaten reduseres ved at man sitter isolert i egne biler. I tillegg til dette stiller han seg kritisk til segregeringen av biler og fotgjengere. Fremfor at bilen skal skilles fra fotgjengere med egne veisystemer viser han til eksempler fra Europa, hvor bilen er en integrert del av sentrum. Gehl mener det er en positiv utvikling å integrere bilen på fotgjengernes premisser, slik at “bilerne er gjester i fodgængernes domæne” (Ibid, 2007, s. 103, 105). Ved å tilrettelegge for felles bruk av arealer vil aktiviteten av kjørende, barn som leker, gående og andre som driver med annen aktivitet, gi mulighet for støtte og stimulere hverandre. Gehl gir ikke noe spesifikt svar på hvordan en skal løse denne integreringen av transport, men viser til andre byer som har utviklet trafikkreduserende tiltak og gater på fotgjengernes premisser. Han hevder også at studie av nettopp denne integreringen er viktig for den framtidige utviklingen av byer (Ibid, 2007, s.103-106).

Gehl hevder videre at byenes fysiske utforming er en faktor for aktivitet i byrommet. Han deler aktiviteten av mennesker i byen inn i tre ulike kategorier: *Den nødvendige aktiviteten*, *den frivillige aktiviteten* og *den sosiale aktiviteten* i byen. Han viser til at det vil være ekstra viktig at byen utformes slik at den tilrettelegges for de to sistnevnte, da den nødvendige aktiviteten vil skje uavhengig av de fysiske omgivelsene (Gehl, 2007 s. 7-10).

De *nødvendige aktivitetene* beskrives som de hverdagslige tingene vi er nødt til å gjøre: gå til arbeid, vente på bussen, handle inn mat, gå til skole etc. (Ibid, 2007 s. 7, 9-10).



Fig. 7 Den nødvendige aktivitet

De *frivillige aktivitetene* blir beskrevet som de handlingene omgivelsene tillater. Eksempelvis kan dette være å gå en tur, sitte på en benk og lese bok, nyte utsikt etc. Hvis man ønsker frivillig aktivitet i byen vil det derfor være ekstra viktig og tilrettelegge for det gjennom fysisk utforming (Ibid, 2007 s. 7, 9-10).



Fig. 8 Den frivillige aktivitet

De *sosiale aktivitetene* betegnes som møte mellom mennesker, enten ved at to personer møtes for å snakke eller hilse på hverandre. Det kan være tilfeldige møter, som ofte oppstår ved *nødvendig aktivitet* eller *frivillig aktivitet*, men det kan også være planlagte møter. De *sosiale aktivitetene* krever at det er mennesker i området, og at området er utformet på en måte som tilrettelegger for sosiale møter mellom folk (Ibid, 2007 s. 7, 9-10).



Fig. 9 Den sosiale aktivitet

Kriterier for økt byliv

Menneskelig aktivitet i byrom defineres ofte som byliv. I *Bylivsundersøkelsen* fra 2014 utført av Gehl Architects defineres byliv som menneskelig aktivitet innenfor et avgrenset område (Gehl Architects, 2014, s.82). Studier rundt byliv utgjør også et eget forskningsområde innen planlegging og det er flere kriterier som skal til for å skape byliv. Her vil vi ikke gå i dybden teoretisk for hva som må til for å skape byliv, fordi dette skal kun benyttes til en liten del av oppgaven. Oppgaven vil derfor kun fremstille overordnede faktorer som må til for å oppnå byliv. Det vises hovedsakelig til klassikerene Jane Jacobs og Jan Gehl, da den moderne litteratur om studier av byliv i stor grad bygger på deres synspunkter.

I boken *The death and life of great american cities* (1961) fremstiller Jacobs fire kvaliteter som hun mener er helt nødvendig for å oppnå menneskelig aktivitet, mangfold og diversitet i byen (Jacobs, 1961, s. 150-151).



Fig. 10 Fotografi av Jane Jacobs (Foto: Stanziola, P., 1961)

Den første kvaliteten handler om funksjonell diversitet. Mens den modernistiske planleggingen fokuserte på å separere funksjonene, mener Jacobs at funksjoner bør være samlet. Dette gir byene en variasjon av funksjoner, noe som vil tiltrekke flere ulike mennesker, i ulike alder og til ulike tider av døgnet. Hun skriver at hver enkelt bygning bør ha mer enn to ulike funksjoner og at funksjonene bør være tilpasset slik at de brukes til ulike tider av døgnet (Ibid, 1961, s.152). Det kan for eksempel være butikk i første etasje, kontorer i andre og boliger i fjerde etasje. På denne måten vil det gjennom hele dagen være menneskelig aktivitet på bakkeplan. Hun viser også til at aktivitet i gatene skaper trygghet, fremfor tomme gater uten aktivitet (Ibid, 1961, s. 34).

Den andre kvaliteten som er nødvendig for økt mangfold og diversitet er korte kvartaler. Korte kvartaler bidrar til at mennesker får økt fleksibilitet og fler bevegelsesruter. Ut ifra sine observasjoner hevder Jacobs i likhet med Christopher Alexander at lange kvartaler kan bidra til å isolere andre gater i nrområdet, noe som kan føre til at enkelte gater tømmes for aktivitet (Ibid, 1961, s.178).

Den tredje kvaliteten omhandler variasjon i alder og dimensjoner på bygninger. Hun skriver at eldre bygninger i ulike kvaliteter bidrar til at mennesker med ulike økonomiske bakgrunn kan bosette seg i områdene, og at dette gir en variasjon i befolkningen. Poenget er at prisene burde variere, slik at også små nisjebutikker kan klare å etablere seg i sentrumsområdene (Ibid, 1961, s.187-188). En annen ting hun legger vekt på er byggenes dimensjoner, som også bidrar til en variasjon i arkitektur. Ulike størrelser på leiligheter eller næringslokaler vil i tillegg skape rom for flere grupper, aleneboere, samboere og større familier (Ibid, 1961, s.194).

Den fjerde kvaliteten hun legger vekt på er konsentrasjonen av mennesker. For det første mente Jacobs at økt befolkningstetthet ville gjøre byene tryggere. Med utsagnet "eyes on the street" (Ibid, 1961, s. 151, 54), forklarer hun hvordan følelsen av å ikke være alene, skaper trygghet for menneske. Hun mener derfor at det er viktig å tilrettelegge for at mennesker også kan bo i byen. For det andre hevder hun at økt befolkningstetthet må sees i sammenheng med de andre funksjonene i byen. Hun mener at økt befolkningstetthet bidrar til å støtte opp et mer variert tilbud av tjenester og varer i byen (Ibid, 1961, s. 200, 205).

Stikkord: Trygghet, funksjonell diversitet, korte kvartaler, variasjon i bygninger, tetthet av mennesker

I boken *Livet mellom husene* (2007) tar Jan Gehl videre for seg hvilke kvaliteter som bidrar til økt byliv i de områdene vi ferdes, bor, jobber og der vi er. Han viser spesielt til fire kriterier som bidrar til å skape økt byliv (Gehl, 2007, s. 77).



Fig. 11 Fotografi av Jan Gehl (Foto: Pensamento, F. 2016)

Det første kriteriet handler om å samle aktiviteten i gatene, slik at de ulike aktiviteter stimulerer hverandre og oppfordrer til et samspill av aktivitet (Ibid, 2007, s.77). Byrom designet i stor skala med brede veier og avstander gjør at aktiviteten spres utover. Gehl mener derfor at vi bør planlegge i en mindre skala, der byrommene og den fysiske utformingen gjør at den menneskelige aktivitet samles (Ibid, 2007, s. 83, 87).

Det andre kriteriet handler om å integrere ulike mennesker og ulike funksjoner. Med dette mener Gehl i likhet med Jane Jacobs, at det er behov for integrasjon av funksjonell diversitet. Han hevder at det er viktig å legge til rette for det varierte mangfoldet av mennesker og funksjoner på gateplan. Slik at mennesker som ferdes i gatene faktisk møter denne variasjonen i forbindelse med daglige gjøremål. Denne integreringen av mennesker og funksjoner gjør byen mindre ensformig og gir rom for et byliv som gjenspeiler samfunnets mangfoldighet (Ibid, 2007, s.95).

Det tredje kriteriet handler om at de offentlige rom skal være inviterende og lett tilgjengelig for allmennheten og de private i byen. Inviterende rom og god tilgjengelighet vil gi større grunnlag for at mennesker beveger seg eller oppholder seg i de offentlige rom. Gehl hevder det er flere faktorer som gjør et rom inviterende. For det første legger han vekt på at

de offentlig rom i byen bør ha flytende grenser mellom det offentlig og det private, i form av semiprivate områder eller korte avstander på den måten utelukker man ikke mulighetene for aktivitet. Inviterende byrom handler blant annet om innholdet i byrommet og opplevelsen det skaper. Den fysiske utforming, valg av materialer og elementer som virker tiltrekkelige for mennesker vil ha en innvirkning for opphold (Ibid, 2007, s. 107-114).

Det fjerde kriteriet omhandler den åpne samhandlingen mellom aktiviteter ute i gatene og inne i bygningene. Med dette mener Gehl at åpne fasader mot gateplan er avgjørende for å skape samhandling mellom det private inne og det offentlige ute. Det vil også gjøre det mer spennende å ferdes i gatene når en kan se hva som foregår på innsiden av byggene, eller omvendt (Ibid, 2007, s.115).

Stikkord: *Samlede aktiviteter, funksjonell diversitet, inviterende rom, åpne fasader*



Fig. 12

Redusert bilbruk til fordel for miljøet

Selv om teoriene om bilens negative påvirkning på bylivet kom så tidlig som på 60-tallet, satte det ingen stopper for bilismen. Bilens mobilitet utkonkurrerte fotgjengere og det skapte store konsekvenser både for miljøet og for de uten bil. Det var ikke før på 90-tallet at interessen for å redusere bilbruken økte. I San Fransisco i USA var det blant annet en gruppe syklistere som organiserte et sykkelritt midt i sentrum, for å demonstrere mot bilismen som hadde tatt overhånd. I England reagerte flere ved å opprette en bevegelse, hvor fokuset var å "ta gaten tilbake". Motreaksjonene handlet ikke kun om bilens negative effekt for bylivet. Bilen og Co₂-utslippene påvirket det globale miljøet, helse og menneskers livskvalitet (GTZ, 2005, s. 26-27).

Den mye brukte løsningen for å redusere kødannelser og opphopning av biler var å bygge ut flere og bredere veier. På 90-tallet kom det ny forskning som viste at mer utbygging av vei førte til mer bruk av bil (European Commission, 2004, s.14; GTZ, 2005, s.27). I dagens planlegging er det derfor et større fokus på å tilrettelegge for bedre bymiljø, dette gir også bedre forutsetninger for bylivet.

I håndboken *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* utgitt i 2004, er det fremmet flere negative effekter av bil i byen. Effektene presenter Europas sammenlagte utfordringer. Nedenfor er disse utfordringene listet opp slik de presenteres i rapporten (European Commission, 2004, s.11).

Urettferdighet

Det hevdes at 30% av befolkningen i Europa ikke har tilgang eller mulighet til å kjøre bil og at denne gruppen likevel betaler prisen for de negative virkningene som bilen gir (Ibid, 2004, s.11). Med andre ord er det mange bilister som tar glede av bilen på bekostning av andre.

Økonomisk effektivitet

Kødannelser/oppopping av biler, forurensning, og trafikkulykker utgjør store summer i det økonomiske regnskapet. I Europa er det beregnet at disse problemene har kostet ca.

502 billioner Euro sammenlagt i løpet av ett år (Ibid, 2004, s.11).

Tap av arealer

Det er ingen hemmelighet at biler utgjør store arealer. Parkeringsplasser, veier og biler tar stor plass i byen, arealer som kan nyttes til andre ting og gi fordeler for de gående eller syklende (Ibid, 2004, s.11).

Luftforurensning

Bilen utgjør også store problemer når det kommer til luftforurensning. Co₂-utslippet har bidratt til et globalt problem, hvor global oppvarming er en utfordring for alle land (Ibid, 2004, s.11). I tillegg til dette har økt bilbruk ført til lokal luftforurensning i flere byer. Forskning viser at luftforurensning forårsaket av bilbruk direkte kan knyttes til helseproblemer som astma, hjerteinfarkt og bronkitt (GTZ, 2005, s.8).

Ulykker

I Europa skjer det over 400 000 ulykker hvert år som følge av trafikkulykker og tallene stiger 3% hvert år (European Commission, 2004, s.11).

Visuell påvirkning

Bilen har en negativ påvirkning på byens visuelle kvalitet. Parkerte biler, parkeringsplasser, skilt og annen infrastruktur tilknyttet bil, svekker den visuelle opplevelsen i byene (Ibid, 2004, s.11).

Byspredning

En annen problemstilling som også kan trekkes frem er hvordan den massive veiutbyggingen har ført til byspredning, kjøpesenterutvikling og tap av arealer. Kjøpesentre er tilrettelagt for biler ved at det er lett tilgjengelig og gode parkeringsmuligheter. Bedrifter i bysentrum blir utkonkurrert av disse type kjøpesentre og det gir ugunstige forhold for selve bykjernen ved at færre mennesker drar til sentrum for å handle (European Commission, 2004, s.11).

Bilfritt

Ovenfor fremmes den bilfrie utviklingen, fra den modernistiske planleggingen og frem til dagens fokus redusert bilbruk til fordel for bylivet og miljøet. Ordrett er bilfritt en definisjon på et område som er totalt fri for biler. Selv om begrepet *bilfritt* har en definisjon som indikerer at et området skal være helt fri for biler, er det likevel ikke slik i praksis (Melia, 2014, s.106; GTZ, 2005, s.28).

Begrepet *bilfritt* brukes i tråd med begrepet bilfri utvikling og kan i planleggingsmessig betydning defineres i en bred skala.

I rapporten *Car-free Development* er begrepet *bilfri utvikling* delt inn i en skala med fire ulike kategorier: *bilreduserende tiltak*, *midlertidige tiltak*, *permanente tiltak lokalt* og *permanente tiltak i stor skala*. På den ene siden av skalaen vises det til enkle tiltak for å redusere bilens fremkommelighet, som ikke nødvendigvis fjerner bilen. På den andre siden av skalaen vises det til permanente tiltak som i høy grad kan defineres som *bilfritt*. Utgangspunktet for denne skalaen er hentet fra erfaringer knyttet til utviklingen av bilfrie byer (GTZ, 2005, s. 28).

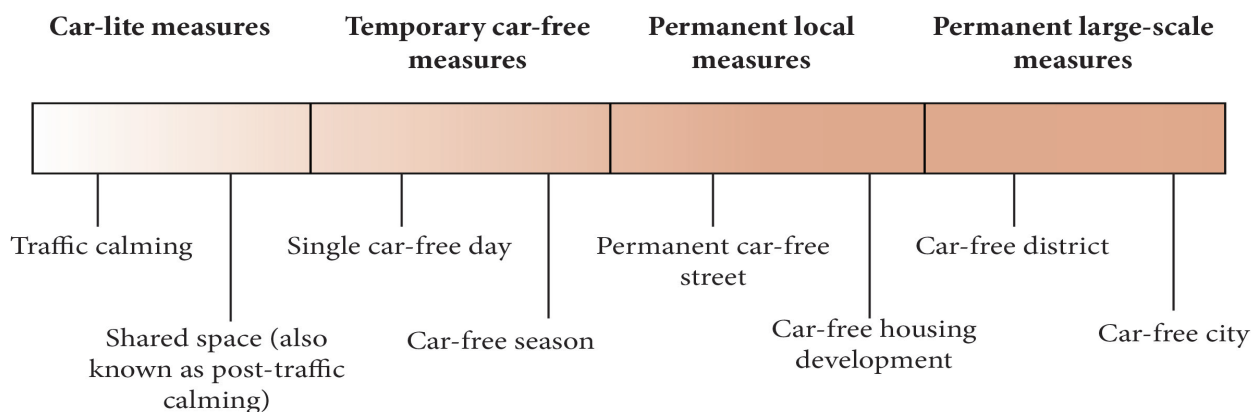


Fig. 13 Viser skalaen over ulike grader av bilfritt hentet fra *Car-free Development* (2005), illustrert med andre farger (GTZ, 2005, s. 28)

Trafikkreduserende tiltak

Når vi snakker om *trafikkreduserende tiltak* er dette enkelte tiltak som bidrar til å redusere biltrafikkens hastighet, eller fremkommelighet. Det finnes utallige måter å designe gater med *trafikkreduserende tiltak*. Det kan for eksempel være fartsdumper, trafikklens, veier med dårlig sikt, utvidet fortau og smalere vei, fartsgrenser med mer. Hovedårsaken for slike tiltak er å gjøre det tryggere for de myke trafikantene. Andre tiltak kan være å endre gatebelegget slik at gaten oppleves mer fotgjengervennlig, på denne måten vil bilistene kjøre saktere (GTZ, 2005, s.32).

Shared space, først presentert av den nederlandske Hans Monderman er også et *trafikkreduserende tiltak*. *Shared space* er et konsept som går ut på at fotgjengere, syklistere, bilister og andre trafikanter er like mye prioritert i veibildet, slik at alle trafikkgruppene kan bevege seg fritt i området. Tanken er å bryte normalen, slik at veien er ferdsselsåre for alle trafikanter. Dette vil gjøre at bilistene hele tiden må være oppmerksom på at det kan være myke trafikanter i *shared space* området og bilistene vil dermed automatisk kjøre saktere. Fysisk utforming av gatene med annet type gatebelegg, bidrar til å markere *shared space* områder (Ibid, 2005, s. 34).

De *trafikkreduserende tiltakene* gjør det ikke umulig for bilistene å kjøre i gatene, men det svekker fremkommeligheten. Svekket fremkommelighet for bil gjør det også mindre attraktivt å kjøre i området dersom det finnes en annen mer fremkommelig vei. Dette kan føre til redusert bilbruk i de spesifikke områdene, men det vil ikke direkte føre til at området blir bilfritt. Derfor er *trafikkreduserende tiltak* plassert på den siden av skalaen som viser lavest grad av bilfri utvikling. Slike tiltak kan derimot være en god start mot en bilfri utvikling, men det klassifiseres ikke som bilfritt, da det fremdeles er tilgjengelig for bil (Ibid, 2005, s. 36).



Fig. 14 Shared-space område i Oxford Circus. (Foto: Duffett, H, 2009)

Midlertidige bilfrie tiltak

Midlertidige tiltak er tiltak som reduserer eller fjerner bilen fra det aktuelle området i en kort periode. Midlertidig stenging for bil fremkommer ofte når det holdes festivaler, markeder og parader. På nyttårsaften stenges flere gater verden over for å hindre ulykker når store mengder mennesker møtes i byen. Et annet eksempel på *midlertidige tiltak* kan være bilfrie dager, hvor man stenger en eller flere gater for bil i en hel dag, eller at forbudet gjelder enkelte tider av døgnet. Man kan også tilrettelegge for bilfrie sesonger, hvor man gir forbud mot bilkjøring gjennom sommermånedene. Hovedmålet med slike *midlertidige tiltak* er å bryte den normale rutinen til bilister, dette gjør at folk blir mer oppmerksom på andre ruter eller andre alternativer til transport. Ofte blir de bilfrie dagene holdt på en ukedag, på den måten ser man hvordan

bilistene tilpasser seg forbudet i den normale hverdagen (GTZ, 2005, s.36). Frankrike er det ledende landet for utviklingen av bilfrie dager. Det startet da Frankrike promoterte bilfrie dager 22. september i 1998, hele 24 franske byer kastet seg på bølgen og bidro til det som skulle inspirere resten av verden. Året etter fulgte hele 90 italienske byer etter, ved å delta i den bilfrie dagen. Byer som Hongkong i Thailand, Bogotá i Colombia, Toronto i Canada har også vært deltakende på denne bilfrie dagen. På 2000-tallet ble 22. september som bilfrie dag, finansielt promotert av den Europeiske kommisjonens miljødirektorat. Størrelsen av det bilfrie arealet varierer fra sted til sted, noen steder er det kun en gate som gjøres bilfrie mens andre steder er det større boligområder eller større plasser i sentrum som stenges for bil (GTZ, 2005, s. 36-37).

Det finnes også noen ulemper ved etablering av bilfrie dager. Flere argumenterer for at bilfrie dager ikke bidrar til miljøforandringer og at det derfor ikke er vits å etablere slike dager, selv om hovedgrunnen til bilfrie dager er å endre bevisstheten rundt alternative transportmidler. Det er også et mål at befolkningen skal bli vant til tanken om å ikke kjøre bil til byen, men mange land argumenterer for at de ikke behøver mer *permanente tiltak* fordi de har etablert bilfrie dager (GTZ, 2005, s.40).

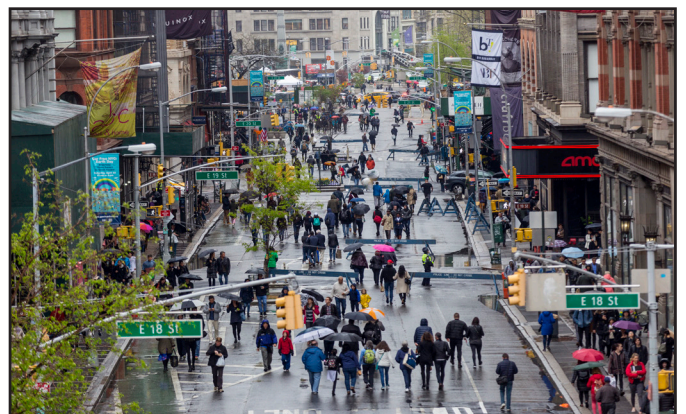


Fig. 15 Viser bilde av bilfrie dag i New York City. (Foto: New York City department of transportation's photostream, 2017)

Permanente bilfrie tiltak i lokal skala

Å etablere *permanente bilfrie tiltak i lokal skala* vil si å omgjøre en eller flere gater med fysiske permanente tiltak som hindrer bilens tilgang. På denne måten blir den enkelte gate helt fri for biler. Den fysiske utformingen av bilfrie gater viser tydelig hvem som er prioritert i gatebildet. Ofte er det snakk om handlegater eller gågater som kun tillater myke trafikanter (GTZ, 2005 s.43). Disse type gater er de mest normale bilfri gatene som en finner i nesten hvilken som helst by i verden. I Oslo har vi blant annet Karl Johans Gate, Grensen gågate, Torggata med mer. De fleste gågatene tillater noe trafikk, da varelevering er viktig for bedriftene. Denne er som regel regulert slik at vareleveringen skjer til visse tider av døgnet. Karl Johans gate i Oslo har også enkelte gjennomfartsårer for bil.

“Car-free housing” inngår også i denne kategorien. Det innebærer å etablere bilfrie boligområder, som er spesielt populært blant familier og mennesker som ikke ønsker å bo i trafikkerte områder. Det finnes flere strategier til hvordan man kan etablere bilfrie boligområder. Et grep er å utvikle boligområder uten å tilby parkeringsplasser, eller å gi forbud mot biler i området. Av erfaring kommer det frem at de fleste som bosetter seg i slike områder ikke bruker bil selv. Dette bidrar til en *permanent bilfri utvikling*, men det må presiseres at tilgang til kollektivtrafikk, sykkel eller andre miljøvennlige transportformer bør etableres i disse områdene (Ibid, 2005, s.48).



Fig. 16 Drottninggatan handlegate, Stockholm (Foto: Tu, 2006)

Permanente bilfrie tiltak i stor skala

Permanente tiltak i stor skala vil si større områder som er helt fri for biler. Slike områder er svært sjelden, de nærmeste eksemplene finnes i Venezia i Italia eller i Medina av Fez i Marokko. I disse områdene er det ikke tillatt med motoriserte kjøretøy, med unntak av nødvendig transport for nødetater. I enkelte tilfeller er det også tillatt med elektriske kjøretøy for transport av varer til bedriftene. Det bilfrie området i Marokko utgjør det største i verden regnet i innbyggertall. I tillegg til disse to byene er det flere andre byer som er helt fri for biler. Louvain la Neuve i Belgia, Capri i Italia og Zermatt i Sveits nevnes som eksempler i rapporten *Car-free development* (2005) (GTZ, 2005, s. 29-30).



Fig. 17 Den bilfrie byen Fez i Marokko (Foto: Lundberg, D. 2015)

Bruk av begrepet bilfritt

Selv om flere byer satser på en bilfri utvikling er det nesten ingen av disse byene som plasseres under kategorien *permanente tiltak i stor skala* i skalaen vist ovenfor. Det er denne kategorien som definerer begrepet *bilfri by* (GTZ, 2005, s. 29). I artikkelen *Carfree and low-car development* (2014) av Melia kommer det frem at de fleste byene som tilrettelegger for bilfri utvikling holder til under venstre side av skalaen. Det er fordi planleggere ofte inngår kompromisser med bilen, ved bruk av enkelte restriksjoner mot bil. Enten ved fjerning av parkeringsplasser, eller ved å redusere fremkommeligheten. Det vil da fremdeles være tilgjengelighet for bilen. Enkelte bilfrie områder har til og med beboerparkering, noe som tyder på at området ikke

er helt fritt for biler. Kompromissene kommer av at bilen er en integrert del av samfunnet. Det å etablere bilfrie områder i sentrum hvor bedriftene er helt avhengige av varelevering ville derfor vært ugunstig. Begrepet *bilfritt* er fremdeles mye brukt som faguttrykk av politikere og planmyndigheter. Begrepet brukes til å beskrive den type utvikling som gir restriksjoner og som reduserer bilbruken (Melia, 2014, s.106).

Oppsummering

I denne delen av kapittelet har vi fått et innblikk i den bilfrie utviklingen fra et historisk perspektiv. Under modernismen var det et økt fokus på bilens fremkommelighet og tilgjengelighet. Dette var en utvikling som følge av “top-down” planlegging. Flere kjente teoretikere argumenterer for hvordan planleggingen bør tilrettelegge for byliv fremfor bilen.

Byliv defineres som summen av menneskelig aktivitet i byrommet og det fremmes flere kriterier som planleggere bør tilrettelegge for, når det kommer til å skape byliv. Disse kriterier vil brukes videre i analysen.

I tillegg er det bevist at bilen ikke bare påvirker bylivet, men også miljøet og luften vi puster inn. I dag er det derfor et økt fokus på å planlegge bilfrie byer. Grunnlaget for denne utviklingen er å gjøre det mer fotgjengervennlig for de menneskene som beveger seg rundt i byen, men også for å redusere klimagassutslipp som bilen medfører. Bilfrie områder er sjelden. Begrepet *bilfritt* i plansammenheng betyr nødvendigvis ikke at et område er helt fri for biler. Det er en betegnelse for bilreduert eller privatbil-reduert planlegging. Det finnes flere måter å planlegge for et bilfritt sentrum, men i de fleste byer ser man at planleggere ofte inngår kompromisser med bilen. Det fremgår også at det finnes ulike grader av bilfrie tiltak og rapporten *Car-free development* (2005) har kategorisert den bilfrie utviklingen i en skala. Denne skalaen skal videre trekkes frem i analysen for å belyse hvilken grad av bilfri utvikling prosjektet *Bilfritt byliv* legger opp til.

Trygghet

Funksjonell diversitet

Korte kvartaler, variasjon i bygninger

Tetthet av mennesker

Samlede aktiviteter

Inviterende rom, åpne fasader

DEL 2

Betingelser for prosjektgjennomføring

Teorier om gjennomføring også kalt implementering eller iverksetting har lenge vært et diskusjonstema blant planteoretikere, men forskningsfeltet blomstret for fullt på starten av 1970-tallet. Teoriene fikk navnet implementeringsteori. Trolig var interessen for dette temaet en reaksjon på flere ambisiøse planer eller offentlige tiltak, som ofte endte med en lav grad av gjennomføring (Kjellberg & Reitan, 2003, s. 138). Teoriene satte lys på det som fant sted etter et politisk vedtak var fattet og prosessen mot det endelige resultatet (Ibid, 2003, s.131). Det er denne prosessen vi skal se nærmere på i denne delen av kapittelet. Ved hjelp av nyere fagartikler, rapporter og andre liknende prosjekter skal det sees nærmere på viktige betingelser for gjennomføring av offentlige prosjekter knyttet til bilfrie konsepter. Formålet med dette er å få et innblikk i hva som menes med gjennomføring og hvilke betingelser som skal til for å oppnå bilfrie konsepter som *Bilfritt byliv* i Oslo.



Fig. 18

Hva menes med gjennomføring?

Ordet gjennomføring er synonymt med implementering, iverksetting, sette i gang, realisere etc. Det å sette i gang et mål betyr ikke nødvendigvis at målet realiseres og det å sette noe i gang betyr ikke at det finnes noen avslutning. Synonymene skaper forvirring, denne forvirringen kan dateres tilbake til 70-tallet da iverksettingsteoriene vokste frem. På denne tiden var det også uenigheter om betydningen av ordet. Flere teoretikere mente at iverksetting var et begrep som betegnet en uendelig prosess der det ikke fantes noen start eller noen ende. Andre mente at begrepet ikke hadde noen betydning dersom det ikke var en plan, politikk eller liknende som skulle realiseres. Altså at det måtte starte med et mål og slutte med en realisering (Kjellberg & Reitan, 2003, s.131-133). I boken *Studiet av offentlig politikk- en innføring* (2003) av Kjellberg og Reitan fremmes det ulike synspunkter på definisjonen av gjennomføring, og det vises til et sitat fra Pressman og Wildavsky:

«Det må finnes et startpunkt. Hvis ingen virksomhet blir påbegynt, kan det heller ikke finne sted noen iverksetting. Men det må også finnes et slutt punkt. Iverksetting kan ikke lykkes eller feile uten at det finnes et mål som den kan vurderes ut fra» (Pressman og Wildavsky, s. 22, I: Kjellberg & Reitan, 2003 s. 133)

Det de fleste teoretikerne kan se seg enige i er at iverksetting er en lang prosess. Kjellberg og Reitan formaliser iverksetting ved å dele prosessen inn i syv ulike faser. Ved å sammenligne fasene med HVPU-reformen (Helsevernet for psykisk utviklingshemmede) som ble vedtatt av stortinget i 1988, forklarer Kjellberg og Reitan de ulike fasene som iverksetting kan kategoriseres i (Ibid, 2003, s.134-135). Vi har i vår oppgave tilpasset fasene til prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo for å avklare hvilke faser vi ønsker å se nærmere på i dette studiet.

Når vi skal sammenlikne *Bilfritt byliv* med de ulike fasene beskrevet i boken til Kjellberg og Reitan er det viktig å påpeke at HVPU-reformen ble vedtatt på stortinget og at det var

en nasjonal reform som gjaldt alle kommuner på landsbasis (Lid, 2014). I likhet med denne reformen er *Bilfritt byliv* også politisk styrt, men det skiller seg fra reformen ved at prosjektet er styrt på kommunalt nivå.

I Oslo har vi en parlamentarisk styringsmodell med både kommunale og fylkeskommunale funksjoner. På samme måte som saker vedtas på stortinget med regjeringen som ansvarlig, har Oslo en styringsmodell der saker som omhandler hovedtrekkene i kommunens utvikling og fordelinger i kommuneøkonomien, vedtas av bystyret. Bystyret er det øverste organ, mens byrådet har ansvaret for at sakene fra bystyret følges opp. Byrådet består av 8 byråder, som er de politiske lederne av de ulike byrådsavdelingene. Byrådsavdelingene kan sammenliknes med de ulike departementer. Byrådet har ansvar for kommunens administrasjon og kan stille saker opp til bystyret. Byrådet og de ulike byrådsavdelingene har myndighet over de underliggende etatene (Oslo kommune, 2017).

Nedenfor vil vi forklare de ulike fasene til iverksetting slik de er beskrevet i boken til Kjellberg og Reitan. Som tidligere nevnt har Kjellberg og Reitan brukt HVPU-reformen til å forklare de ulike fasene. I fremstillingen nedenfor vil prosjektet *Bilfritt byliv* sammenliknes med reformen for å gi en oversikt over hvilke iverksettingsfaser prosjektet inneholder.

Fase 1 - Politisk utforming:

Kjellberg og Reitan viser til den første fasen som en utformingsfase hvor politikere møtes for å diskutere utformingen av HVPU-reformen. Høringsrunder og utforming av endelig forslag hører til under denne fasen (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135).

I henhold til prosjektet *Bilfritt byliv* illustrerer denne fasen bystyrets forhandlinger om byrådssamarbeidet på Østmarkseteren i perioden 25.september - 16. oktober 2015. Det var også under denne forhandlingen at bilfritt sentrum ble diskutert (Byrådet, 2015).

Fase 2 - Beslutning om tiltaket

Her viser Kjellberg og Reitan til beslutningen av HPVU-reformen. De viser til selve vedtaket av reformen som ble fattet i Stortinget (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135).

Fase 2 illustrerer selve Byrådserklæringen. Erklæringen tilsvarer en vedtatt politikk, med mål og ambisjoner som utviklingen i Oslo skal bygge på. Det er her det kommer frem at Bystyret ønsker et bilfritt sentrum. Byrådserklæringen gir føringer for bruk av virkemidler og måloppnåelse, men utføringen er ikke bestemt (Byrådet, 2015).

Fase 3 - Spesifisering sentralt nivå

I boken vises denne fasen til utarbeidelsen av forskriftene for den nye HPVU-reformen, med påbud og retningslinjer fra departementet. Kommunene ville etter denne fasen være politikernes viktigste aktører i gjennomføringen av reformen (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135).

Denne fasen kan sammenliknes med selve bestillingen av prosjektet *Bilfritt byliv*, sendt av Byråd for Miljø- og samferdsel til prosjektleder. Foreløpig oppdragsbeskrivelse inngikk i bestillingen fra MOS (Byrådssak 1080/16). Etter dette er prosjektleder ansvarlig for videre arbeid med prosjektets fremgang.

Fase 4 - Spesifisering lokalt nivå

I denne fasen beskrives kommunenes utarbeidelse av egne planer for å opprettholde forskriftene for den nye HPVU-reformen. Kommunen tilpasser HPVU-reformen med annen virksomhet i kommunen, men reformen var på ingen måte gjennomført i denne fasen (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135).

Denne fasen kan sammenliknes med prosjektleders arbeid knyttet til styringsdokumentet. Styringsdokumentet er det ledende dokumentet som gir instruks for gjennomføringen av *Bilfritt byliv*. Styringsdokumentet fastslår prosjektets målsettinger, organisering og arbeidsoppgaver med mer (Oslo kommune, 2016).

Fase 5 - Realisering lokalt nivå

I denne fasen ble ansvar for gjennomføring fordelt innad i kommunen. Det vil si den lokale administrative gjennomføringen av tiltaket. Kjellberg og Reitan viser til denne fasen som avgjørende for hastigheten og effektiviteten i den neste fasen (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135).

I prosjektet *Bilfritt byliv* vil denne fasen kunne sammenlignes med fordelingen av etatenes arbeid etter de ulike ansvarsområder. På samme måte som i HPVU-reformen, illustrerer denne fasen Oslo kommunes administrative gjennomføring av tiltaket.

Fase 6 - Gjennomføringspraksis - Resultater av tiltaket

I denne fasen inngikk den fysiske realiseringen av reformen (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135).

Denne fasen kan sammenliknes med de tiltak som foreløpig er utført av kommunen. For eksempel arbeidet med pilotområdene som Bymiljøetaten har satt i gang i 2017 (Oslo kommune, 2016).

Fase 7 - Tilbakeføring av erfaringer

Denne fasen legger grunnlag for en læringsprosess, det er når kommunen dokumenterer og registrerer erfaringer av reformen, og tilbakefører erfaringene til de sentrale organer (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135).

Etter 2019 vil man kunne se resultatene av prosjektet *Bilfritt byliv*. Da vil det også være mulig å se om prosjektet har nådd de mål som er lagt til grunn. Denne fasen kan for eksempel sammenliknes med erfaringene hentet fra pilotprosjektene utført sommeren 2017. Denne fasen representerer derfor en læringsprosess.

Kjellberg og Reitan viser en forenklet fremstilling av iverksetting av offentlig politikk. Enkelte vil argumentere for at en må skille politikk fra administrasjon og derfor utelukke de to første fasene, mens andre vil argumentere for at de to første fasene må sees på i sammenheng til de neste (Kjellberg & Reitan, 2003, s.135). Når det kommer til denne avgrensningen skriver Kjellberg og Reitan at enhver som studerer gjennomføring av offentlig politikk, selv må vurdere innhold i forhold til analysen som senere skal utarbeides (Kjellberg & Reitan, 2003, s.136).

Slik fremstillingen av de ulike fasene viser, vil de være overførbare til prosjektet *Bilfritt byliv*. I denne masteroppgaven skal vi ta for oss kommunens arbeid i gjennomføringen av prosjektet. Da prosjektet er styrt på et lokalt politisk nivå i Oslo kommune, vil det være relevant å se alle fasene for gjennomføring i sammenheng.

Da prosjektet *Bilfritt byliv* fremdeles er under utarbeidelse vil vi ikke kunne konkludere i kommunens grad av gjennomføring i fase 6 - *Gjennomføringspraksis- Resultater av tiltaket* og 7 - *Tilbakeføring av erfaringer*, men her vil de tiltak som foreløpig er utført i forbindelse med prosjektet diskuteres. På bakgrunn av dette vil gjennomføring av *Bilfritt byliv* knyttes til alle fasene som fremstilles i boken til Kjellberg og Reitan.

“Top-down” og “bottom-up” planlegging

Innenfor iverksettingsteorien finnes det ulike tilnærminger. Kjellberg og Reitan deler teoriene innen implementeringsstudiet inn i to retninger (Kjellberg & Reitan, 2003, s.132).

Den ene tilnærmingen kalles “top-down” og er en beslutningsorientert fremgangsmåte. I denne tilnærmingen er det større politisk styring hvor politikken fremmer et behov eller ønske som forvaltningen må tilrettelegge for. Man kan se prosjektet *Bilfritt byliv* som et forsøk på en “top-down” tilnærming, da prosjektet er en politisk bestilling fra Byrådet. I Boken til Kjellberg og Reitan fremgår

det at politiske beslutninger ofte mislykkes når det kom til gjennomføring (Kjellberg & Reitan, 2003, s.139). Kjellberg og Reitan henviser til boken *Implementation: How great expectations in Washington are dashed in Oakland* (1973), hvor Pressman og Wildavsky skriver om selve prosessen og grunnlaget til hvorfor forvaltningen aldri klarte å realisere de politiske målsettingene. Ett av funnene de kom frem til var at klare og tydelige mål var helt nødvendig. De fant også ut at det er viktig med politisk kontroll på prosessene som foregår nedover i de ulike forvaltningsnivå (Ibid, 2003, s.140-141). “Top-down” tilnærmingen har flere ganger blitt kritisert for å være for kontrollerende (Ibid, 2003, s.153). Mange mente at denne tilnærmingen ikke fungerer da alle steder er forskjellige og har ulike behov. I *Del 1: Historie- En innføring til den bilfrie utviklingen* av dette kapitlet, ser vi blant annet Jane Jacobs syn på denne tilnærmingen.

Den andre tilnærmingen kalles for “bottom-up”, hvor man ser et behov fra et nedenfra- og opp-perspektiv. Det er en prosessorientert tilnærming som starter nedenfra, fra en som ønsker å oppnå et mål, opp til det administrative forvaltningsnivå i kommunen og frem til politiske vedtak. Et eksempel på dette kan være når utbyggere og eiendomsutviklere ønsker å utvikle et boligområde. De kommer da med et initiativ som må behandles i den kommunale linjestyringen. “Bottom-up” tilnærmingen kan også være at forvaltningen i kommunen ser et behov som de trenger politisk støtte til å gjennomføre (Kjellberg & Reitan, 2003, s.153).

I prosjektet *Bilfritt byliv* vil vi se nærmere på den beslutningsorienterte tilnærmingen, da det er et politisk styrt prosjekt. Det vil i hovedsak være relevant å se den prosessorienterte tilnærmingen i sammenheng. Å omgjøre et politisk ønske som *Bilfritt byliv* til et fysisk ferdig resultat vil være utfordrende. Prosjektets gjennomføring og ferdige resultat vil i tillegg påvirkes av krefter utenfor forvaltningsnivået. Videre i dette kapitlet skal vi gå nærmere inn på hvilke betingelser som bør ligge til grunn i gjennomføring av offentlige prosjekter som *Bilfritt byliv*.

Betingelser for offentlig prosjektgjennomføring

Et bilfritt prosjekt eller konsept er ofte omfattende og berører både den offentlige og private sektor. Gjennomføringen er derfor kompleks og går via flere ledd i systemet. For å gjennomføre et prosjekt i den offentlige sektor må det til en rekke betingelser.

Det er ofte knyttet bekymring utad for hvordan bilfrie konsepter påvirker samfunnet. Gjennom ulike case-studier har man kommet frem til at politikere og planleggere ofte møter motstand. Mange hevder at redusering av bilbruk i stor grad vil medføre forverring, og at slik type planlegging vil gå utover blant annet varehandelen og næringslivet. I de ulike case-områdene som er presentert i rapportene *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* (European Commission, 2004) og *Car-free Development* (GTZ, 2005), har man i etterkant undersøkt forholdene og kommet frem til at varehandelen i flere tilfeller har blitt bedre og at en bilfri planlegging kan være vellykket (European Commission, 2004, s. 20; GTZ, 2005, s. 67). Dette er det knyttet mye diskusjon rundt, både i den offentlige og private sektor.

Nedenfor vil en rekke betingelser fra de ovennevnte kildene trekkes frem, inkludert artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016) av Tore Malterud, samt andre relevante kilder. Artikkelen til Malterud går nærmere inn på selve organiseringen i offentlig prosjektgjennomføring, og fremmer viktige betingelser basert på ESPA-konkurransen (Europeisk forvaltnings Oscar). Dette er en årlig konkurranse, som har blitt gjennomført hvert annet år siden 1981, hvor den offentlige sektoren kan sende inn ulike prosjekter. Formålet i denne konkurransen er å vurdere og fremme gode eksempler i forhold til offentlig prosjektgjennomføring i Europa (Malterud, 2016, s. 15-16).

En rekke av de samme betingelsene går igjen, men de to ovennevnte kildene (*Car-free Development* (2005) og *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* (2004)) er direkte knyttet til gjennomføring og real-

isering av bilfrie prosjekter eller konsepter. Alle kildene som blir brukt her er relevante og har overføringsverdi i forhold til betingelser for offentlig prosjektgjennomføring.

Car-free Development (2005) utarbeidet av GTZ (Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) er en samling av tekster og artikler om bilfri utvikling og planlegging. Her fremgår blant annet viktige betingelser som skal til når det gjelder realisering av bilfrie sentrumsområder og hvordan man kan planlegge for å oppnå dette. I rapporten diskuteres fem prinsipper for prosjektutvikling og gjennomføring: *prosjektstart og utvikling, design, promotering, gjennomføring, prosjektevaluering* (GTZ, 2005, s. 54). Rapporten tar videre utgangspunkt i flere viktige momenter som kommer frem av Lyon-protokollen fra 1997. Denne protokollen omhandler utforming og gjennomføring av bilfrie byer og ble presentert under «Car-Free cities» konferansen i Lyon i 1997. Her kom man frem til en rekke forhold som måtte på plass i forhold til utviklingen av bilfrie byer eller sentrumsområder. Protokollen danner dermed grunnlaget for de betingelser som fremgår i rapporten *Car-free Development* (Ibid, 2005, s. 54-55).

Flere av de samme betingelser kommer også frem i rapporten *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* (2004) utarbeidet av European Commission. Her fremgår også hvordan det kan tilrettelegges for mindre biltrafikk og hva som er viktig i forhold til gjennomføringen av slike prosjekter. Hensikten er å få frem at det i større grad bør planlegges mindre for biler og heller planlegges ytterligere for menneskets premisser. I kapittel 4 i rapporten presenteres en rekke retningslinjer eller betingelser, som må til for å håndtere ulike utfordringer knyttet til planlegging og gjennomføring av redusert biltrafikk. Dette er basert på kompetanse og erfaring fra ulike case-områder i England, Finland, Tyskland, Frankrike og Belgia (European Commission, 2004, s. 7).

Betingelsene som fremmes i de ulike kildene ovenfor har en tydelig sammenheng og går over i hverandre. Den nevnte litteraturen peker det på følgende faktorer som viktige betingelser:

Klare mål og drivkraft

Først om fremst trekkes det frem at det må være ideer og visjoner i forhold til realisering av bilfrie byer eller sentrumsområder. Med dette menes at det må være noen som ønsker å forbedre tilstanden i bymiljøet. Når en slik visjon etter hvert begynner å ta form, begynner man å se på hvordan en slik visjon kan oppnås, altså hva som skal til. Videre må det være initiativ og pådrivere, prosjektet må ha en drivkraft, hvor noen står bak og driver prosjektet. Drivkraften og initiativet kan for eksempel komme fra den offentlige sektor (GTZ, 2005, s. 55).

Malterud trekker også dette frem som en relevant betingelse i artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016), som tar for seg en rekke viktige betingelser for prosjektgjennomføring. Malterud hevder at visjoner og klare mål må defineres tidlig i prosessen. I de utvalgte prosjektene i ESPA-konkurransen som hadde utmerket seg var målene politiske eller administrativt definert, og fremgikk ut ifra politiske ønsker. Videre er det viktig å dele målene inn og få frem effektene av målene. Målene bør også evalueres underveis, for å få en oversikt over hvordan prosjektet fungerer underveis i prosessene. I tillegg bør det være et klart sluttresultat. Malterud trekker også frem at det er viktig med drivkraft allerede i oppstartsfasen. Det fremgår videre at de personer som var pådrivere hadde skaffet seg legitimitet, med en balanse mellom lederadferd og faglig tyngde (Malterud, 2016, s. 15-16).

Politisk støtte

Politisk støtte og initiativ er svært essensielt i gjennomføringen av offentlige prosjekter og blir trukket frem som grunnleggende. Det hevdes at politiske støtte kan gi større muligheter for realisering av ideer. Politikere bør derfor engasjere seg i prosessen. Uten politisk støtte kan det derimot være en større utfordring å få gjennomført et offentlig prosjekt (GTZ, 2005, s. 57; European Commission, 2004, s. 51; Malterud, 2016, s. 16). Det trenger ikke være slik at initiativet nødvendigvis må komme ovenfra, det kan også komme initiativ nedenfra i den offentlige sektor eller utenfra som privat initiativ. Politikere har derimot en større innflytelse til å påvirke den offentlige sektor, som raskere kan lede til handling. Den politiske og offentlige støtte er til sammen viktig for å realisere visjoner om bilfrie sentrumsområder (GTZ, 2005, s. 57).

Organisering og lederskap

God organisering og lederskap er essensielt. Det er viktig med et godt samarbeid og samspill i forhold til det organisatoriske. Ledelsen må derfor være synlig og ha tillit (Malterud, 2016, s. 16). Det kommer frem i rapporten *Car-free Development* (2005) at det fra oppstart i et bilfritt prosjekt bør etableres en styringsgruppe og prosjektgruppe, som henholdsvis bør være politisk styrt og ledes av den offentlige sektor. Ledelsen av prosjektet bør ha ansvaret for å overvåke prosjektutviklingen, samt administrere ulike forhold rundt planlegging og gjennomføring. To eksempler som blir trukket frem er liknende prosjekter gjennomført i byene Bogotá i Colombia og Curitiba i Brasil, med fokus på realisering av bilfrie områder. Her hadde prosjektene en stor fordel ved at lederskapet involverte seg gjennom hele prosessen og de ulike fasene. Prosjektene fikk dermed prioritet og oppfølging gjennom hele tidsperioden (GTZ, 2005, s. 58-59).

Gode strukturer, prosesser og tydelighet

Gode strukturer, prosesser og tydelighet i organisasjonen er en forutsetning når det kommer til gjennomføring. Disse betingelsene skaper en forutsigbarhet, da slike strukturer ofte er planlagt på forhånd og blitt akseptert. Det å legge frem tydelige strategier for gjennomføring er derfor viktig. Prosessene og de ulike stadier bør derfor være godt definert. Gode strukturer, prosesser og tydelighet handler også om å dele prosessene inn i forskjellige faser og gi et tydelig tidsperspektiv av disse, samt hva slags sluttresultat en ønsker å oppnå (Malterud, 2016, s. 16).

Fleksibilitet, påregnelighet og mulighetsrom

Fleksibilitet i forhold til implementering av delmål er en forutsetning for å lykkes. I et prosjekt kan det oppstå uforutsette momenter og uforutsigbarhet. I forhold til dette er det viktig å være løsningsorientert dersom det oppstår slike hindringer. Et fellestrekk ved de gode prosjektene i ESPA-konkurransen, var at de hadde tatt hensyn til slike uforutsigbarheter. Det var allerede tidlig i prosessene fokus på fleksibilitet, slik at man raskt kunne finne nye løsninger og foreta endringer dersom det oppsto hindringer underveis. Påregnelighet er viktig i forhold til sikkerhet i prosjektet. Dette kan bidra til at det ikke bare kun settes fokus på truslene, men også de sentrale forhold ved prosjektet (Ibid, 2016, s. 16).

Når det gjelder mulighetsrommet, er det viktig å se mulighetene fremfor begrensningene. Mulighetsrommet blir betegnet som at det kan være i form av regler eller strukturer, eller begrensninger som oppfattes av mennesker generelt. Ofte kan det for eksempel oppstå begrensninger i form av lover og regelverk som må følges. Bilfrie konsepter vil som regel berøre eksisterende planer og stå ovenfor juridiske utfordringer, som i noen tilfeller kan være vanskelig å løse. Dette kan føre til at man fort ser begrensninger fremfor muligheter (GTZ, 2005, s. 60-61). De prosjektene som kom godt ut i ESPA-konkurransen hadde evne til å fokusere på mulighetene, fremfor utfordringene eller problemene.

Det er derfor viktig å identifisere handlingsrommet i forhold til nye muligheter. Endringer er blant annet lettere å gjennomføre i prosjekter, hvor det organisatoriske har en aksept for endringer (Malterud, 2016, s. 16).

Effektivitet og gjennomføringskraft

For å oppnå god fremdrift er effektivitet i et prosjekt essensielt. Dette kan være utfordrende i den offentlige sektoren. Grunnen til dette er ifølge Malterud fordi den offentlige sektoren ikke har den tilsvarende sammenhengen mellom effektivitet, kostnadskontroll, måling av kvalitet og krav til lønnsomhet i forhold til den private sektor (Malterud, 2016, s. 14). Gjennomføringskraft handler om at man evner å realisere de vedtak som er satt og henger sammen med mulighetsrommet. Begrepet er påvirket av ulike forhold. Ifølge Malterud omhandler gjennomføringskraft kraften som tilføres i prosjektet, og fører til at man kommer frem til det forventede resultat. Det er derfor viktig at ledelsen av prosjektet tilfører dette via beslutninger. Ledelsen må i denne sammenheng være strategisk. I forhold til gjennomføringskraft bør det blant annet være gode ledelsesstrukturer. Prosjektet må også forankres i organisasjonen, som tidligere nevnt ovenfor. I tillegg må ildsjeler støttes og ikke styres (Ibid, 2016, s. 15-16).

Samarbeid og dialog i det offentlige

I tillegg til de ovennevnte betingelsene kommer det frem i rapporten *Car-free Development* (2005), at det kreves godt samarbeid og dialog innad i den offentlige sektoren på flere ulike nivå. Uten samarbeid og dialog innad i den offentlige sektor kan gjennomføringen bli utfordrende. Politikerne må henvende seg til de som sitter med fagekspertisen innenfor planlegging, arkitektur, miljø, rekreasjon, samt transport- og byplanleggingsutfordringer. Prosjektet faller ofte inn under flere ulike ansvarsområder i det offentlige, hvor det er ulike avdelinger som har forvaltningsansvar. Dette institusjonelle ansvaret bør avklares ved prosjektets begynnelse, over hvem som har

ansvar for hva. Kommunen vil vanligvis gjerne ha et direkte implementeringsansvar av ulike tiltak, altså den fysiske gjennomføring og utarbeidelse av planer med mer (GTZ, 2005, s. 58-60).

For å forklare ytterligere hva som menes med dette, henvises det til deler av organiseringen av prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo. Prosjektet berører flere ulike etater, som har ulikt ansvar ovenfor prosjektet. Hver enkelt etat ivaretar dermed sine spesifikke oppgaver. For eksempel ivaretar Plan- og bygningsetaten de forhold som innebærer kommunens overordnede arealplanlegging med mer. Før enkelte tiltak gjennomføres kreves det som regel godkjenning ovenfra. De kommunale institusjoner bør derfor inkluderes fra oppstart slik at det blir fremgang og god dialog i prosjektet (Ibid, 2005, s. 57-60).

Finansiering

Finansiering er viktig når det kommer til realisering og gjennomføring av et bilfritt konsept. Uten tilstrekkelig med midler kan det bli utfordrende å gjennomføre et slikt prosjekt. Ifølge *Car-free Development* (2005) er kostnadene av et bilfritt konsept forskjellig ut ifra om det er midlertidige eller permanente tiltak som skal gjennomføres. Hvor høye kostnadene vil bli er også avhengig av prosjektets størrelse og omfang. Den offentlige sektoren har ofte et begrenset budsjett og mange forskjellige områder det skal bevilges penger til. I et bilfritt konsept vil det mest sannsynlig gå en del midler til blant annet prosjektering, planlegging, konsulentarbeid, samt gjennomføring av tiltak. Et bilfritt prosjekt har som regel høye kostnader og det er avgjørende at det bevilges tilstrekkelig med penger dersom prosjektet skal oppnå gjennomføringskraft (GTZ, 2005, s. 75-76).

Involvering og samarbeid utad

Involvering av interessenter og aktører, samt samarbeid med disse er svært viktig i et prosjekt. De som berøres av et prosjekt bør involveres allerede i tidlig fase. Det er viktig med god dialog og kommuniseringsprosesser, slik at eventuelle innvendinger, synspunkter og relevant kunnskap fra ulike interessenter og aktører blir tatt i betraktning (European Commission, 2004, s. 50). Det bør utarbeides tydelige strategier for involvering og kommunikasjon, slik at de involverte kan få innsyn i de ulike fasene og stadiene i prosessen. For eksempel har organisasjoner eller foreninger innenfor handel som regel god kunnskap og erfaring om handel, næring, markedsstatistikk med mer, som er relevant i forhold til gjennomføring av et bilfritt prosjekt. Interessentene bør også alltid kartlegges i startfasen, over hvilken rolle de har, hvordan de blir berørt, påvirkningskraft, samt eventuelle utfordringer man står ovenfor i forhold til involvering. For å møte de ulike utfordringer knyttet til interessenter bør det utarbeides strategier for hvordan disse kan løses, samt gjøre evalueringer underveis (Malterud, 2016, s. 15; GTZ, 2005, s. 57-58).

En utfordring i forhold til ulike interessenter og aktører er at mange vil reagere ulikt på slike prosjekter. Noen interessenter vil mest sannsynlig uttrykke bekymring ovenfor endringer som kan ha stor påvirkning, andre vil være positive til endringer. For eksempel kan enkelte butikkeiere uttrykke bekymring ovenfor hvordan et bilfritt konsept eventuelt vil påvirke deres bedrift økonomisk, i forhold til vareleveranse og bilkjørende kunder. Utleiere eller gårdeiere vil sannsynligvis være positive til en slik endring, da det etter hvert kan føre til økte eiendomsverdier. Beboere som eier bil i de områdene som blir bilfrie uttrykker gjerne misnøye og bekymring, ved at de vil miste sin rett til å parkere og tilgang til å kjøre bil. Til tross for dette viser det seg at bilfrie konsepter ofte medført økning i butikkomsetning og eiendomsverdi. Økt eiendomsverdi kan derimot gi økt leie for bedrifter som leier. Et bilfritt konsept kan dermed medføre både fordeler og ulemper for de ulike interessenter. De lokale interessenter og aktører må derfor inkluderes på en god måte

og den offentlige sektor må bygge partnerskap med de som blir berørt av de nye endringene. Uten involvering og samarbeid utad kan det bli utfordrende gjennomføre et bilfritt konsept (GTZ, 2005, s. 61-66).

Malterud trekker også frem partnerskap som essensielt, mellom beslutningstakere og utførere både i den offentlige og private sektor. Den offentlige sektoren makter ikke å levere tjenester etter de forventningene som er stilt uten at det etableres et slikt partnerskap. Et godt samspill mellom offentlig og privat sektor er derfor viktig, slik at prosjektet får et godt utviklingspotensial (Malterud, 2016, s. 16).

Samfunnsstøtte og formidling utad

Samfunnsstøtte er i stor grad essensielt ved gjennomføring av et bilfritt konsept. Dette kan imidlertid være en utfordring, da slike prosjekter ofte medfører endringer i samfunnet. Store forandringer som er initiert ovenfra og ned kan ifølge *Car-free Development* (2005) ofte møte motstand. Endringer som er støttet nedenfra og opp vil som regel møte på ulike synspunkter og meninger ovenfra. Dersom et prosjekt har betydelig positiv innvirkning for samfunnet er det enklere å realisere det (GTZ, 2005, s. 73). Prosjektet bør også være positivt i forhold til kost-nytte-vurdering og samfunnsøkonomisk lønnsomt (Malterud, 2016, s. 15).

Videre trekkes det frem at en ikke må undervurdere borgere som tar initiativ og engasjerer seg. Dette er en verdifull ressurs som ikke alltid får tilstrekkelig oppmerksomhet i planlegging- og medvirkningsprosesser. Et bilfritt konsept har en større sjanse for å nå frem når det har støtte av både den offentlige sektor og samfunnet. For enkelte prosjekter kan det derimot ta noe tid før endringsprosessene oppnår allmenn aksept (GTZ, 2005, s. 73).

Artikkelen *Involving citizens in sustainable development: evidence of new forms of participation in the Danish Agenda 21 schemes* (2010) av Agger, handler om hvordan man kan engasjere og involvere borgere i

bærekraftig utvikling. Agger hevder at borgere ikke bare må se på seg selv som en del av problemet, men også som en del av løsningen dersom man skal oppnå støtte i forhold til bærekraftig utvikling. Med dette mener hun at politikere og planleggere ikke bør pålegge bærekraftig utvikling i form av regler og restriksjoner ovenfra ("top-down"), man må også involvere borgere og interessenter hvis man skal oppnå en holdningsendring (Agger, 2010, s. 541-543). Forfatteren ser dette i forhold til klimaforandringer, noe som også er overførbart når det gjelder bilfrie prosjekter. Gjennom *Del 1* av dette kapittelet kommer det frem at den bilfrie utviklingen er et resultat av økt fokus på byliv og miljø.

Agger trekker frem eksempler fra Danmark, og viser til hvordan myndighetene har involvert borgere og interessenter på en god måte. I formidlingen og involveringen var det blant annet stort fokus på "bottom-up" orienterte metoder, som var tilpasset et bredt spekter av mennesker. Dette var for å fange opp grupper som vanligvis viste seg å være vanskelig å inkludere, på denne måten kunne de nå frem til fler. I tillegg ble det etablert positive kommunikasjonsstrategier og brukt ulike virkemidler for å skape engasjement. Dette handler blant annet om å gi følelsen av at borgernes deltakelse utgjør en positiv forskjell (Ibid, 2010, s. 549-550).

Videre blir formidlingen utad nevnt som essensielt, at mediene bør få et innblikk i det arbeidet som skal utføres. Aktiv bruk av medier er viktig, for å legge til rette for dialog med lokalsamfunnet eller innbyggerne. Det kan ofte oppstå mye negativ omtale om prosjekter som enda ikke har oppnådd allmenn aksept i samfunnet. Negativ omtale kan dermed være utfordrende å motvirke. Det hevdes at: "*If you can get the local media on your side, much of the battle is won!*" Det er dermed viktig å markedsføre prosjektet på en god måte og involvere både offentligheten og mediene i de ulike faser (European Commission, 2004, s. 51).

Gjennomføring av bilfrie sentrumsområder i Europa

I rapporten *Car-free Development* (2005) trekkes det frem at det er ulike måter å markedsføre et prosjekt på. Man kan for eksempel ta i bruk symboler eller logoer som kan fungere som en informasjonsarena. Hensikten med dette er å visualisere, gi et tydelig bilde og en identitet til prosjektet. Et annet eksempel som nevnes er dør-til-dør aksjoner, for å kommunisere med de berørte aktører. Ved å etablere gode markedsføringsstrategier kan man nå ut til borgere på en bedre måte, slik at det blir enklere for allmennheten å forstå endringene og de pågående prosesser. På denne måten kan den offentlige sektor etter hvert skape en lojalitet og omdømme til prosjektet. Til tross for gode markedsføringsstrategier kan det fremdeles være utfordringer å oppnå fullstendig allmenn aksept i samfunnet. Den offentlige sektor kan derimot i større grad øke bevisstheten om prosjektet ved bruk av markedsføringsstrategier (GTZ, 2005, s. 112-114).

Som det er beskrevet i *Del 1* av dette kapitlet, kommer det frem at ordet *bilfri* eller *bilfritt* er et begrep som beskriver den bilfrie utviklingen godt, sett i sammenheng med de intensjonene som ligger bak denne type planlegging. Ofte blir begrepet brukt av planleggere og politikere som faguttrykk til den type utvikling som reduserer bilbruken. Men begrepet *bilfritt* eller *bilfri* er et begrensende ord for allmennheten og det vil derfor ikke være en effektiv markedsføringsstrategi å oppkalle denne typer prosjekter for *bilfri* eller *bilfritt*. I håndboken *Car-free Development* (2005) fremmes det at bilfrie prosjekter bør markedsføre seg med positive begreper som for eksempel “barnevennlig” eller “renere samfunn”. Da positive ladede ord ofte appellerer positivt til innbyggerne vil det også være lettere å oppnå samfunnsstøtte (GTZ, 2005, s.113).

Bilfrie sentrumsområder har blitt implementert flere steder i Europa, hvor omfanget av prosjektet og størrelsen på området er varierende. I noen byer har implementeringen av bilfrie prosjekter blitt gjennomført gradvis over mange år, mens det andre steder har blitt innført over kortere tidsperioder. Spørsmålet er hvordan bilfrie prosjekter eller konsepter rundt omkring i Europa har blitt implementert med tanke på den offentlige prosjektgjennomføringen. Hvilke utfordringer har oppstått underveis i implementeringen? Med dette som bakgrunn skal det videre ses på noen få eksempler på bilfrie prosjekter i andre byer i Europa, og hva som har vært viktige betingelser for prosjektgjennomføringen i disse byene. Avslutningsvis velges det ut noen betingelser som vi vil fokusere videre på, som vil danne deler av grunnlaget for analysen i *Kapittel 5* av masteroppgaven.

I rapportene *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* (2004) utarbeidet av European Commission og *Europeiske byer med bilfrie sentrum* (2016) av Transportøkonomisk institutt, presenteres en rekke case-områder fra ulike byer i Europa. I case-områdene har politikere, planleggere og lokale myndigheter tilnærmet seg bilfrie konsepter ved bruk av ulike strategier og løsninger. Nedenfor følger det noen eksempler for hvordan bilfrie konsepter har fungert i byene Nürnberg i Tyskland, København i Danmark, Groningen i Nederland og Strasbourg i Frankrike. De ulike byene har forskjellig utgangspunkt i planlegging, regulering, organisering og geografisk størrelse. De fleste byene har innført bilfrie konsepter som et forsøk på å blant annet løse miljøutfordringer, og et ønske om å forbedre bylivet med økt tilrettelegging for gående og syklende (Tønnesen et al., 2016, s. 1-2). Som tidligere nevnt i første del av dette kapitlet, innebærer begrepet *bilfritt* som oftest restriksjoner for bilen og ikke fjerning av alle biler i praksis. Dette gjelder også for de eksemplene som er nevnt nedenfor. Det er kun enkelte områder i byene som er gjort bilfrie, og det er fremdeles tillatt med varelevering, bruk av bil til samfunnsnyttige tjenester med mer.

Nürnberg - Tyskland

Nürnberg, er en by i Tyskland som gradvis har innført et bilfritt sentrumsområde siden 1966. Bakgrunnen for endringen var stor trafikkbelastning i sentrum og problemer med luftforurensning. Det bilfrie arealet på 0,3 km² ligger i det historiske sentrum, hovedsakelig på sørsiden av elven Pegnitz (Tønnesen et al., 2016, s. 34). For å realisere prosjektet ble flytting av biltrafikk fra sentrum gjennomført i flere faser, som til slutt medførte fjerning av flere belastede trafikkorridorer gjennom sentrum. Dette ble gjort i 1988 og 1989 og etter hvert ble det innført permanente gågater. Utover 90-tallet har området ytterligere utviklet seg gradvis gjennom flere faser og resultatet har medført mer byliv og bedre tilrettelegging for gående (European Commission, 2004, s. 31).

I Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life? (2004) fremgår noen resultater i forhold til redusering av biltrafikken fra deler av sentrum. De to første månedene etter stenging av de mest trafikkbelastede veiene i sentrum medførte en økning av trafikkbelastningen. Planleggere fryktet at det skulle bli kaos i nærliggende gater, men trafikken i disse gatene økte kun med 20-29% (European Commission, 2004, s. 31-32).

Kommunen ble også møtt med kritikk av offentligheten og fikk negativ omtale i media. Etter tid foregikk det en endringsprosess, hvor folk etter hvert begynte å tilpasse seg de nye endringene. Etter tid oppnådde prosjektet allmenn aksept, trafikken ble redusert i stor grad og man så fordelene med stenging av veien (European Commission, 2004, s. 31-32).

Videre fremgår de viktigste suksessfaktorene for gjennomføringen i Nürnberg. En omfattende offentlig høring var avgjørende for å vinne aksept fra allmennheten. Dette innebærer blant annet at innbyggerne får være med på planleggingsprosessen, komme med tilbakemeldinger, erfaringer og innvendinger. I tillegg ble tiltakene for realiseringen av det bilfrie konseptet gjennomført gradvis. Dette ga dermed større rom for offentlig aksept og gjorde det lettere for borgerne å tilpasse seg. Det ble også gjennomført evalueringer og overvåkning både før og etter implementeringen, for å vurdere virkningen av stenging for biltrafikk. Dette var essensielt for å senere kunne bevise støtte til prosjektet (European Commission, 2004, s. 34).



Fig. 19 Gamlebyen i Nürnberg (Foto: Gellinger, 2014)



Fig. 20 Ludwigsplatz, Nürnberg (Foto: Bahnfreund, 2014)

København - Danmark

København i Danmark blir flere steder trukket frem som et eksempel på en by med en vellykket realisering av bilfrie områder i sentrum. København har implementert bilfrie områder gradvis siden 60-tallet og hatt en tydelig strategi for å redusere biltrafikken og skape økt byliv i sentrum. Det bilfrie arealet er på 0,6 km² med beliggenhet i sentrumskjernen. Noen steder er det tillatt med enveiskjøring og varelevering innenfor et begrenset tidsrom (Tønnesen et al., 2016, s. 17-19).

I 1962 ble Strøget gjort om til en gågate og etter tid har flere gater blitt omregulert til gågatesoner gjennom ulike faser. De samme reaksjoner oppsto når det var snakk om stenging av gater for biltrafikk, mange mente i starten at gågater ikke ville fungere (European Commission, 2004, s. 16). For å realisere de bilfrie områdene ble det utarbeidet en trinn-for-trinn plan med omforming av byrom og tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende. I planen ble det lagt opp til at reduksjon av biltrafikk og parkering skulle skje gradvis. Planen var konkret og utformet med klare mål. Gjennom tiden er flere gater omgjort til gågater og det er etablert sykkelveier. Gående og syklistene har fått høy prioritet i planleggingen, noe som har ført til et mer attraktivt sentrum (Tønnesen et al., 2016, s. 17-19).

I tillegg har København kommune et fokus på at byen skal oppleves i en menneskelig skala, at det skal tilrettelegges for menneskets premisser. Det hevdes at man registrerer flere detaljer dersom man beveger seg til fots. Det er derfor viktig å tilrettelegge for et variert byliv. *Bylivsregnskab* (2015) er en undersøkelse utført av Københavns kommune, som viser at omforming og reovering av gater har ført til økt antall fotgjengere. Undersøkelsen viser tendenser av bylivet i København, hvor det har blitt foretatt jevnlike målinger siden 2010. Målingene viser hvordan mennesker i København bruker, oppholder seg og ferdes i byen. Fra 2010 til 2015 har antall fotgjengere økt med 20 % og antall syklistene økt med 45%.

Disse undersøkelsene blir gjennomført årlig og viser status på målsetningene København har satt seg i forhold til visjonen: «Metropol for mennesker» (Københavns kommune, 2015, s.10-11). Ved å gjøre slike evalueringer ser man virkningen av planleggingen tydeligere, som i dette tilfellet har hatt en positiv effekt for bylivet. Dette bidrar til at de gjennomførte tiltak får en større troverdighet utad.

Videre hevder den kjente arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl at den gradvise implementeringen over 40 år har vært en suksessfaktor for København. Jan Gehl mener at drastiske endringer kan føre til sterke reaksjoner både i næringslivet og blant befolkningen. Dette medfører at det blir vanskeligere for den offentlige sektor å oppnå legitimitet. En mer gradvis tilnærming vil gi innbyggerne tid til å tilpasse seg endringer. Dette har medført at det senere har vært mer støtte og oppslutning blant befolkningen når større endringer skal gjennomføres (GTZ, 2005, s. 82).



Fig. 21 Strøget i København (Foto: Petersen S., 2014)



Fig. 22 Vimmelskaftet i København (Foto: Louie K., 2008)

Groningen - Nederland

Groningen er en by som ligger nord i Nederland. Det bilfrie arealet er på 0,3 km² og er sentrert i den historiske delen av sentrum. Implementering av det bilfrie området startet på 60-tallet, hvor målet har vært å redusere bilbruk og motvirke køutfordringer. I 1993 ble deler av sentrum stengt for privatbil og det var ikke lengre tillatt med gjennomgående trafikk (Tønnesen et al., 2016 s. 45-47). Målet har vært å skape en kompakt og fullstendig by med fokus på mennesker, med blant annet inkludering av barnefamilier i byens sentrale områder (Melia, 2009 s. 76-77).

Utover 70-tallet ble det utarbeidet en trafikkplan, hvor målet var å redusere store deler av biltrafikken. Planen innebar blant annet økt tilrettelegging for kollektivtrafikk og et sammenhengende sykkelnettverk. Fokuset har vært å planlegge slik at de fleste funksjoner skal ligge innenfor sykkelavstand. Den offentlige sektor har i stor grad oppfordret folk til å bruke sykkel fremfor bilen (Ibid, 2009 s. 79-80). I dag er det størst andel mennesker som sykler. Basert på tall fra rapporten *Europeiske byer med bilfrie sentrum* (2016) er det 31 % syklende og byen har den høyeste sykkelandelen i Nederland. Enkelte gater er i dag åpne for bil i bestemte tidsrom og det er parkeringshus utenfor det bilfrie sentrumsområdet, hvor biler kan parkere (Tønnesen et al., 2016 s. 44, 46).

Mye av de samme holdningene oppsto også med innføringen av trafikkplanen på 70-tallet. Mange var imot endringene i starten og ønsket å reversere planene (Melia, 2009 s. 79). I artikkelen *How Groningen invented a cycling template for cities all over the world* (2015) fremgår det at intensjonene om å gjøre deler av Groningen bilfritt skapte reaksjoner innad i bystyret og det var flere politikere som var uenige i endringene. Politikere som var ansvarlig for byens trafikk og byutviklingspolitikk mottok også trusler for innføringen av trafikkplanen. Mange mente at trafikkplanen var for kontroversiell. Butikkeiere var redde for konsekvensene av de nye endringene og at dette ville påvirke deres bedrift i en negativ retning. Til tross for dette var det flere som var positive til endringene (Van der Zee, 2015).

Stenging for biltrafikken skjedde relativt raskt og i ettertid ble det tilrettelagt for sykkelveier og byliv i sentrum. Sykkelveinettet er etablert slik at det blir enklere å bruke sykkel som fremkomstmiddel fremfor bilen. Parkeringsområder ble omgjort til torg og det ble innført strenge parkeringsrestriksjoner. En suksessfaktor i forhold til implementeringen var at trafikkplanen var tydelig med klare mål og i tillegg var det en sterk politisk visjon om å tilrettelegge for en mer kompakt by, samt tilrettelegge for sykkel. Den offentlige sektor oppfordret folk til å bruke sykkel fremfor bilen og dette har i stor grad fungert (Van der Zee, 2015).



Fig. 23 Groningen (Foto: Revensbergen H., 2014)



Fig. 24 Sykler i Groningen (Foto: Anon, u.å)

Strasbourg - Frankrike

Strasbourg er en by med beliggenhet øst i Frankrike og ligger ved grensen mot Tyskland. Det bilfrie arealet er på 0,3 km² og ligger i den historiske delen av sentrum (Tønnesen et al., 2016 s. 49). Utviklingen av bilfrie områder skjedde noe senere enn i de ovennevnte eksemplene. Utover 80-tallet begynte byen å få store utfordringer med biltrafikken i sentrum i forhold til luftforurensning, høy ulykkesrate og støy. Dette førte til at det utover 90-tallet ble innført nye planer om reduisering av biltrafikken og tilrettelegge i større grad for gående, syklende og kollektivtransport. Deler av sentrum ble dermed stengt for gjennomkjøring for bil og det ble etablert to trikkelinjer (European Commission, 2004 s. 35). Utover 90-tallet ble gågatearealet utvidet og gjennomfartstrafikken ble ledet til større veier utenfor sentrumskjernen. I dag er det i stor grad tilrettelagt for kollektivtrafikk, trikkelinjene er utvidet ytterligere og det er god busstilgang (Tønnesen et al., 2016 s. 46).

I rapporten *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* (2004) fremgår det at byen opplevde nedgang i antall biler som kjørte til sentrum, etter gjennomføringen av de ulike tiltakene. På 1990-tallet var det rundt 240 000 biler per dag og på 2000-tallet var antall biler redusert til 200 000, dette tilsvarer en nedgang på 16%. I tillegg har flere begynt å sykle og reise med offentlig transport, fremfor å kjøre bil (European Commission, 2004 s. 35, 37).

Nedenfor fremgår de viktigste suksessfaktorene for realisering av bilfritt sentrumsområde i Strasbourg. En sterk politisk visjon og et ønske om å finne bærekraftige løsninger blir trukket frem som sentralt. Videre trekkes frem at det var essensielt med omfattende høringsprosesser. Regelmessige opplysninger om prosjektets fremgang var også en sentral suksessfaktor. I innføringen av prosjektet og bygging av trikkelinjene kom det innvendinger fra butikkeiere, som var bekymret over at utbyggingen ville medføre nedgang i bedriften (European Commission, s. 36-38).

Det ble etter hvert utarbeidet en omfattende kommunikasjonsstrategi, hvor ulike medier og aviser ble brukt til å formidle om prosjektets fremdrift og endringer. Denne strategien hadde et eget symbol eller maskot, kalt «Bruno the bear». Formålet var at dette skulle fungere som en slags visuell guide i arbeidet med prosjektet. På denne måten kunne man tydeligere veilede og informere bilførere og fotgjengere om de ulike endringene i sentrum. I tillegg til ble det satt opp en telefonlinje, hvor folk kunne ringe inn å stille spørsmål relatert til prosjektet og eventuelt komme med klager eller innvendinger (European Commission, s. 36-38).

I Strasbourg ble det i tillegg innført fordelers dersom veier eller gater ble stengt av for bilførere. Et eksempel på dette var at man kompenserte bilistene med pendlerparkering i nærhet av trikkelinjene. Det ble gjort slik at parkeringsbilletten også kunne brukes som billett på kollektivtransport inn til sentrum, dette ble kalt «Park-and-Ride». De ulike sonene i byen fikk også forskjellige priser på parkeringen ettersom hvor i sentrum man befinner seg. Innføringen av prosjektet har i ettertid ført til en positiv utvikling i Strasbourg og innbyggerne har tilpasset seg de nye endringene (Ibid, 2004 s. 37-38).



Fig. 25 Kollektivtrafikk i Strasbourg (Foto: Platonov, I, 2016)

Oppsummering

Gjennom teorien kommer det frem at begrepet gjennomføring forstås som en prosess som kan deles inn i syv ulike faser. Da *Bilfritt byliv* er et politisk styrt prosjekt vil det være relevant å se alle fasene i sammenheng. Oppgaven skal derfor belyse prosjektets gjennomføring fra det politiske til utformingen av de foreløpige tiltakene. Basert på den ovennevnte litteraturen om betingelser og de ulike eksemplene på bilfrie konsepter i andre europeiske byer, har vi kommet frem til de viktigste betingelser for gjennomføring av et offentlig prosjekt. Artiklene og rapportene presentert fremmer flere av de samme suksesskriterier som er trukket frem i de ulike europeiske byene. Sterk politisk visjon, klare mål, god organisering, involvering, samarbeid, medvirkningsprosesser og formidling utad står blant annet som sentrale faktorer.

Nedenfor fremgår de viktigste betingelsene som tas med videre i *Kapittel 5: Analyse*:

Klare mål

Drivkraft

Politisk støtte

Organisering og lederskap

Gode strukturer, prosesser og tydelighet

Fleksibilitet, påregnelighet og

mulighetsrom

Effektivitet og gjennomføringskraft

Finansiering

Samarbeid og dialog i det offentlige

*Involvering og samarbeid utad -
medvirkningsprosesser*

Samfunnsstøtte og formidling utad

Disse betingelsene bør implementeres i de ulike fasene for gjennomføring. Når det kommer til finansiering er dette en betingelse som er avgjørende for alle faser.

Fase 1: *Politisk utforming*, 2: *Beslutning om tiltaket* og 3: *Spesifisering sentralt nivå* av gjennomføringen representerer det politiske arbeidet av gjennomføringen. Byrådets utarbeidelse av byrådserklæringen, selve bestillingen og utarbeidelsen av styringsdokumentet nevnes som eksempel. følgende betingelser vil være relevant i denne fasen:

Klare mål

Drivkraft

Politisk støtte

Lederskap

Fase 4: *Spesifisering lokalt nivå* representerer kommunens egne planer og fase 5: *Realisering lokalt nivå* representerer den administrative organiseringen av gjennomføringen. I disse fasene vil det være viktig implementere følgende betingelser:

Organisering

Gode strukturer, prosesser og tydelighet

Fleksibilitet, påregnelighet og mulighetsrom

Effektivitet og gjennomføringskraft

Samarbeid og dialog i det offentlige

*Involvering og samarbeid utad -
medvirkningsprosesser*

Samfunnsstøtte og formidling utad

Fase 6: *Gjennomføringspraksis- Resultater av tiltaket* representerer de fysiske tiltak som er etablert og fase 7: *Tilbakeføring av erfaringer* representerer læringsprosessen ved gjennomføringen. Ved enkelte av de europeiske byene kommer det frem at analyser og evalueringer underveis er en viktig betingelse for denne fasen.

Kapittel

4

PRESENTASJON AV PROSJEKTET *BILFRITT BYLIV*

Dette kapitlet presenterer prosjektet *Bilfritt byliv*. Prosjektbeskrivelsen gir et innblikk i prosjektets bakgrunn og formål, samt kommunens fremgangsmåter. Videre forklares det hvordan prosjektet er organisert, hvem som er involvert og endringer som er blitt foretatt underveis.

Bakgrunn for prosjektet

Under Valgkampen 2015 var det flere partier som hadde miljø som en av sine kjernesaker. Miljøpartiet De Grønne (MDG) var blant annet forkjemperne for et bilfritt sentrum. I deres valgprogram kommer det frem at de ønsker en strengere samferdselspolitikk, fordi biltrafikken utgjør store deler av forurensningen i Oslo. Ett av punktene de kjempet for var at Oslo sentrum skulle bli fri for private biler innen 2017, dette som del i å begrense biltrafikken (MDG, 2017, s.1). Sammen med Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt vant de kommunevalget i Oslo i 2015.

Gjennom Byrådserklæringen forhandlet Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo frem en politisk plattform for et byrådssamarbeid fra 2015-2019. I Byrådserklæringen hevdes det at Oslo er en av Europas raskest voksende byer og at det er et stort potensial for en utvikling med gode klima- og miljøløsninger (Byrådet, 2015, s.16). Oslo som miljøhovedstad i 2019 er også et sentralt fokus hos det nye Byrådet. Sammen ønsker partiene å trappe opp klimapolitikken og gjøre slik at Oslo kan fremstå som et godt eksempel for andre internasjonale storbyer. Nedenfor følger målene for den nye klimapolitikken som Byrådet ønsker å oppnå (Byrådet, 2015, s.15-16):

- *Redusere klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030, sammenliknet med 1990-nivå*
- *Redusere klimagassutslippene med 50 prosent sammenliknet med 1990- nivå innen 2020, forutsatt ferdigstilling av karbonfangst på Klemetsrudanlegget i samarbeid med staten*
- *Redusere NOx-utslippene med 60 prosent i forhold til 2013-nivå innen 2022, og holde lokale utslipp som svevestøv under helsemyndighetenes anbefalinger*

I dag opplever flere av Oslo's innbyggere en helseskadelig luft. Det hevdes i Byrådserklæringen at folk med astma og lungesykdommer tvinges til å holde seg innendørs. Dette ønsker Byrådet å gjøre noe med. For å nå klimamålene ønsker Byrådet å prioritere byliv, kollektivtrafikk, sykkel og gange på bekostning av den private bilbruken. Dette skal gjennomføres gjennom prioritert planlegging, finansiering, avsetning av arealer og nye prosjekter (Ibid, 2015, s.15-16). Biltrafikken betegnes i Byrådserklæringen som den største kilden til klimagassutslipp i byen. Et av målene er derfor å redusere biltrafikken i Oslo sentrum med 20% innen bystyreperioden (Ibid, 2015, s. 16). For å nå klimaambisjonene og målet om redusert biltrafikk i Oslo sentrum ønsket Byrådet å skape et bilfritt sentrum innenfor Ring 1. Ved å opprette et nett av bilfrie gater i hele indre by, vil Byrådet skape bedre tilgjengelighet for kollektiv, sykkel og gange og det er disse transportformene som skal vektlegges og prioriteres i byrådets budsjett (Ibid, 2015, 15-17).

Som nevnt innledningsvis i *Kapittel 1* så Byrådet det nødvendig å se prosjektet i sammenheng med *Handlingsprogram for økt byliv* (2014). Dette er et prosjekt som PBE startet arbeidet med i 2014. På bakgrunn av målene i Byrådserklæringen og handlingsprogrammet opprettet Byråd for miljø og samferdsel sammen med Byråd for byutvikling, et prosjekt med navn *Bilfritt byliv*. Bestillingen av prosjektet ble formelt opprettet den 04.04.2016 (Byrådssak 1080/16 av 30.06.2016). Dermed er prosjektet politisk styrt og kommunen startet arbeidet med gjennomføring april 2016.

Prosjekt Bilfritt byliv

Områdeavgrensning

Byrådet ønsker en bilfri sone innenfor Ring 1 i Oslo. Prosjektets områdeavgrensning har ført til at *Bilfritt byliv* har fått stor internasjonal oppmerksomhet. Størrelsen på den bilfrie sonen kan ikke ifølge *Styringsdokument* (2016) sammenliknes med noen andre byer i Europa (Oslo kommune, 2016, s.21). Det er imidlertid foretatt endringer av områdeavgrensningen underveis i prosjektet, hvor Oslo S og Jernbanetorget ikke lenger inngår i prosjektet. Det fremgår i styringsdokumentet at Oslo kommune vil foreta skjønsmessige vurderinger av utvidelser eller innskrenkninger i avgrensningen (Oslo kommune, 2016, s. 8). Ifølge rapporten *Bilfrie sentrumsløsninger i tre nordiske byer* (2017) av Transportøkonomisk institutt er arealet innenfor Ring 1 ca. 1,5 km², dersom Vippetangeten og sporområdet på Oslo S ikke er medtatt (Hagen et al, 2017). Bildet nedenfor viser dagens avgrensning:

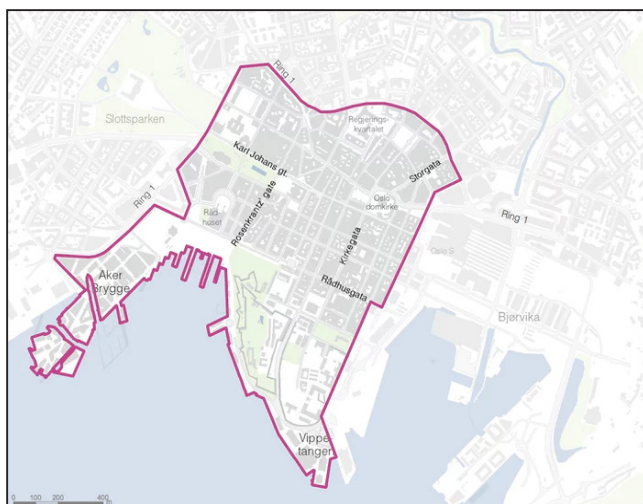


Fig. 26 Viser områdeavgrensningen til Bilfritt byliv. (Styringsdokumentet, 2016, s. 56)

Området defineres som Oslos sentrumskjerne, Karl Johans gate og Aker brygge er blant de mest besøkte områdene innenfor Ring 1. Her er det ifølge *Bylivsundersøkelsen* (2014) mange åpne fasader som bidrar til å skape byliv. Store deler av området er også lite besøkt, dette gjelder i hovedsak områdene i Kvadraturen, hvor bygningene er preget av lukkede fasader (Gehl Architects, 2014, s. 45).

Prosjektets visjon og målsetting

Oslo kommune har en visjon om at Oslo skal bli en mer tilgjengelig, attraktiv og mer miljøvennlig by. Prosjektet *Bilfritt byliv* bygger på denne visjonen og kommunen ønsker derfor å etablere et mer attraktivt byliv (Oslo kommune, 2016, s. 13). Prosjektet skal bidra til å skape økt byliv og bedre bymiljø med renere luft, samt tilrettelegge for gående og syklende. Det politiske fokuset på klimagasutslipp og bedre luftkvalitet i Oslo sentrum blir sett på som et effektmål fremfor et hovedmål (Ibid, 2016, s.8).

Hovedmålsettingen i prosjektet er å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden 2015-2019. I *Styringsdokument* (2016) fremgår det at det er et svært krevende prosjekt, da Oslo kommune innenfor en kort tidsramme skal legge fram en plan for gjennomføring av konseptet, samt sørge for at nødvendige tiltak blir iverksatt for å tilfredsstille den politiske forventningen (Ibid, 2016, s. 3). Det er et stort prosjekt som berører arbeidsoppgaver på tvers av etater. *Bilfritt byliv* er derfor avhengig av et samarbeid med flere etater som kan bidra med ressurser og andre virkemidler for gjennomføring.

Prosjektet skal arbeide for et bilfritt byliv innenfor Ring 1 ved å blant annet aktivisere flere områder og frigjøre områder for parkeringsplasser. Et av virkemidlene er å redusere bruken av privatbiler i sentrum. Redusert tilgjengelighet for bil, vil føre til bedre tilgjengelighet og attraktivitet for gående. Oslo kommune henviser til internasjonale bilfrie byer som eksempel. I *Byrådserklæringen* kommer det frem at hensyn til enkelte trafikanter skal ivaretas. Dette gjelder: *forflytningshemmede, varetransport, kollektivtransport, beboere og transport til viktige samfunnsfunksjoner* (Byrådserklæringen, 2015, s.15-17). Det fremgår i styringsdokumentet at det ikke vil være realistisk at området blir helt bilfritt, da det må foretas hensyn til de ovennevnte unntak (Oslo kommune, 2016, s.8).

I styringsdokumentet er hovedmålet definert ved bruk av effektmål og resultatmål. Effektmålene bygger på prosjektets hovedmål og viser ønsket måloppnåelse av de tiltak som iverksettes. I prosjektet *Bilfritt byliv* er effektmålene kategorisert i følgende tema: *Byliv, mobilitet, miljø og brukertilfredshet* (Oslo kommune, 2016, s.14-16). Under hvert tema er det beskrevet konkrete resultatindikatorer som gjør effektmålene målbare. Disse resultatindikatorer presenteres ytterligere i *Kapittel 5: Analyse*.

Resultatmålene er konkrete mål som skal være oppnådd ved gjennomføringen av prosjektet. resultatmålene er knyttet til følgende kriterier: *Kvalitet, tid, omdømme og kostnad*. I tillegg er det utført en risikoanalyse over de nevnte resultatmål, som fanger risikoene knyttet til måloppnåelse (Ibid, 2016, s. 14-16).

Nedenfor vises en fremstilling av prosjektets mål og målstruktur, basert på informasjon fra styringsdokumentet:

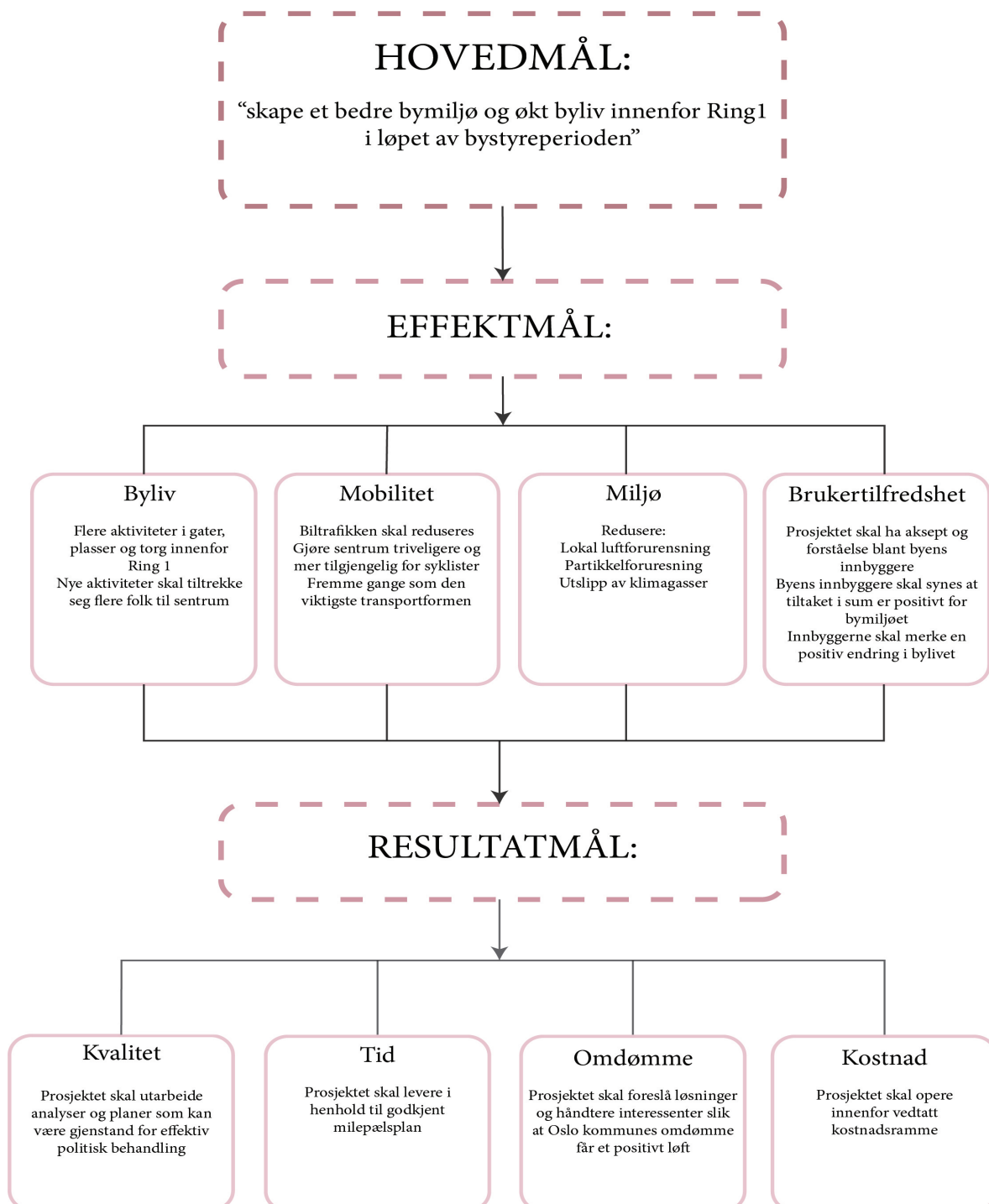


Fig. 27 Viser en fremstilling av prosjektets overordnede målsetting med hovedmål, effektmål og resultatmål. Illustrasjonen er egenprodusert. Informasjon hentet fra Styringsdokumentet (Oslo kommune, 2016, s. 13-16)

Risikoforhold for måloppnåelse

I styringsdokumentet er det utarbeidet en risikoanalyse, hvor risikoer knyttet til resultatmålene er kartlagt. Her kommer det frem at det er flere risikoer som kan true prosjektets måloppnåelse. Det hevdes derfor at prosjektets målsettinger må være under kontinuerlig overvåking. Dersom risikoene knyttet til resultatmålene utgjør en stor trussel for prosjektet, skal prosjektet rapportere om dette til prosjektets styringsgruppe. Der kommunen ser behov for avbøtende tiltak, vil dette også iverksettes (Oslo kommune, 2016, s. 46-47).

Nedenfor følger risikoer knyttet til de ulike resultatmål:

Kvalitet: Manglende etablert samarbeid med viktige aktører, nevnes som en risiko knyttet til prosjektets kvalitet. I styringsdokumentet nevnes Statens vegvesen, politiet, statsforvaltningen med flere. Det er også en risiko for prosjektet dersom byrådsavdelingen ikke er konkrete og gir tilstrekkelig med føringer og klargjøringer av de forventninger som stilles av prosjektet (Ibid, 2016, s.46).

Tid: Lange politiske beslutningsprosesser nevnes som en risiko for prosjektets måloppnåelse. Kommunens egne arbeidsoppgaver og prosesser knyttet til prosjektet er avhengig av raske beslutningsprosesser dette utgjør en ytterligere risiko for prosjektet. Dersom etatene ikke har kapasitet til å prioritere arbeidet med prosjektet skaper dette også en ytterligere risiko, da prosjektet er avhengig av etatenes arbeid. Interessenters synspunkter kan også føre til at kommunen må utarbeide ytterligere analyser som ikke er medregnet i prosjektets tidsrammer (Ibid, 2016, s.46).

Omdømme: I styringsdokumentet blir prosjektets kommunikasjon og formidling utad nevnt som en viktig faktor for måloppnåelse av omdømme. En risiko er om tiltakene knyttet til prosjektet ikke er i samsvar med folks forventninger og om prosjektet ikke evner å kommunisere godt nok med innbyggerne (Ibid, 2016, s.46-47)

Kostnad: Kommunens manglende kunnskap av konsekvenser prosjektet kan medføre, gjør det nødvendig å bestille analyser og kartlegginger fra eksterne aktører. Dersom kommunen ser behov for utvidet bruk av eksterne aktører, kan dette medføre risiko knyttet til kostnadene i prosjektet (ibid, 2016, s.47).

Prosjektets oppbygging og de ulike faser

I styringsdokumentet fremgår det at prosjektet er delt inn i tre ulike faser, hvor arbeidet med disse fasene skal foregå parallelt. Målet er at fase 1 skal gjennomføres i 2017, fase 2 i 2018 og fase 3 i 2019. *Bilfritt byliv* skal innføres gradvis og etter hver fase skal det foretas en evaluering av fremdriften (Oslo kommune, 2016, s. 21-24).

Fase 1: Redusere trafikk og skape rom for aktiviteter (2017)

Denne fasen startet sommeren 2017, hvor første steg i prosessen var å fjerne en del av gateparkeringen og deretter omdisponere områdene til andre formål og aktiviteter, som generer økt byliv. Målet i denne fasen har vært å redusere behovet for å kjøre bil i sentrum. I forbindelse med dette ble det sommeren 2017 gjennomført ulike pilotprosjektet i de frigitte arealene (Ibid, 2016, s. 21-24).

Fase 2: Utvidelse av gågatenettet (2018)

Effektene av tiltakene i fase 1 vil bli evaluert, for å se hvordan disse har fungert. I løpet av 2018 skal ulike områder utvides og arbeidet med å tilrettelegge for økt byliv fortsetter. Målet er at flere gater skal gjøres om til gågater, økt tilrettelegging for sykling og at det skal innføres "shared space" i enkelte områder (Ibid, 2016, s. 21-24).

Fase 3: Gjennomføring av permanente bylivstiltak (2019→)

I denne fasen skal det gjennomføres mer permanente tiltak og ombygging av gater og plasser. Privatbilen skal fjernes fra sentrumskjernen og det skal opprettholdes parkeringshus i randsonen. Dette gjelder ikke de som har fått unntak til å kjøre i den bilfrie sonen. Gjennomføringen i fase 3 krever en del endringer i forhold til lovverket (Ibid, 2016, s. 21-24).

De involverte etater

Prosjektet er et tverretatlig samarbeidsprosjekt, hvor Bymiljøetaten (BYM), Plan- og bygningsetaten (PBE), Eiendom- og byfornyelsesetaten (EBY) og Kulturetaten (KUL) er involvert. I styringsdokumentet fremgår det at prosjektet er avhengig av de ovennevnte etatene når det kommer til gjennomføringen av prosjektet. Det er det derfor nødvendig at det tilføres ressurser og at det prioriteres bistand til prosjektet. Det fremgår videre at de involverte etatene blant annet skal bidra til ulike utredninger, planlegging, gjennomføring og finansiering av tiltak som gir økt byliv (Oslo kommune, 2016, s. 3, 31).

BYM, PBE, EBY og KUL har fremdeles samme rolle som de har i utgangspunktet. Arbeidsoppgavene er fordelt etter ansvarsområdene til etatene. PBE har ansvaret for kommunens overordnede arealplanlegging, samt plan- og byggesaksbehandling med mer. De har blant annet ansvar for å utarbeide diverse planer knyttet til prosjektet i tråd med plan- og bygningsloven. BYM har ansvar for å forvalte fellesarealer som gater, torg, plasser med mer. I tillegg har de ansvar for luft, støy, vann og jord. EBY er kommunens grunneier og har ansvar for å utarbeide utbyggingsavtaler, samt utvikle arealer for bygging av boliger, næring og andre offentlige formål. KUL er med på å utvikle kulturtilbudet i Oslo og gir tilskudd til kunst- og kulturtiltak (Oslo kommune, u.å).

Utarbeidelse av planer gjøres i samarbeid med BYM, EBY og KUL. PBE har en aktiv rolle når det kommer til planleggingen og utarbeidelse av planer. BYM har en viktig rolle når det kommer til gjennomføringen av de ulike tiltak (Oslo kommune, 2016, s. 3).

Kommunens handlingsrom og planlagte leveranser

Kommunen har satt seg målet om bedre bymiljø og økt byliv og har derfor planlagt ulike leveranser for å oppnå dette målet. Nedenfor fremgår kommunens handlingsrom i prosjektet og hvilke virkemidler og muligheter de har til rådighet for å oppnå prosjektets hovedmålsetning. I *Del 2* av teorien trekkes det frem at handlingsrommet handler om både muligheter og begrensninger. Her vil det først og fremst presenteres hvordan *Bilfritt byliv* definerer prosjektets handlingsrom gjennom det som fremgår i *Styringsdokumentet* (2016) og virkemidler kommunen har tilgjengelig. Deretter presenteres de viktigste leveranser knyttet til prosjektet, som er essensielle når det kommer til gjennomføringskraft.

I styringsdokumentet defineres handlingsrommet slik: "*Som en avgrensning av de muligheter prosjektet har for å nå spesifiserte mål*" (Oslo kommune, 2016, s. 8). Handlingsrommet setter begrensninger i form av at prosjektet står ovenfor juridiske rammer og vil berøres av lover, forskrifter, rammebetingelser. Dette innebærer ulike planer med mer, som har en påvirkning for prosjektets handlingsrom og som prosjektet må forholde seg til. Ifølge styringsdokumentet vil prosjektet i et langsiktig perspektiv arbeide for å endre enkelte av disse juridiske rammene for å oppnå prosjektets målsetning (Ibid, 2016 s. 8-9). I tillegg til dette påvirkes handlingsrommet også av økonomiske, organisatoriske og politiske forhold. Prosjektet er blant annet avhengig av økonomiske ressurser, og handlingsrommet kan begrenses dersom det er mangel på dette. Når det gjelder organisatoriske forhold fremgår det at Oslo kommune ikke har beslutningsmyndighet når det gjelder riksveiene, her er det Staten som har forvaltningsansvaret. Videre er det flere politiske vedtak som berører prosjektet, hvor det fremgår at enkelte av disse vedtakene bør oppheves eller endres. Dette gjelder for eksempel endring av gateparkering og det nåværende kjøremønsteret (Ibid, 2016, s. 58-59).

Kommunen fungerer hovedsakelig som tilrettelegger og har muligheter til å tilgjengeliggjøre areal. Et av de viktigste virkemidlene kommunen har i prosjektet er å utarbeide planer, reguleringer med mer som bidrar til å sette rammer og retningslinjer for utviklingen. Finansiering er et avgjørende virkemiddel og en viktig forutsetning når det kommer til gjennomføringen. Uten tilstrekkelig med midler blir det vanskelig å oppnå gjennomføringskraft. Prosjektet krever ifølge Byrådssak 53/17 av 06.04.2017 og *Styringsdokument* (2016) betydelige ressurser og det er hittil avsatt en rekke midler til prosjektet. Blant annet skal en del av disse midlene brukes av de involverte etater og prosjektledelsen til arbeidsoppgaver som er tilknyttet prosjektet (Byrådssak 53/17, s. 6; Oslo kommune, 2016). I *Handlingsprogram for økt byliv* (2017), som er en del av prosjektet *Bilfritt byliv* fremgår det blant annet at kommunen ikke har mulighet til å finansiere alle tiltak. I henhold til forutsigbarhetsvedtaket i Kommuneplanen skal utbyggere bære alle utbyggingskostnadene med tilrettelegging av teknisk og blå/grønn infrastruktur i det enkelte prosjekt. Dermed må grunneiere og utbyggere bidra til opparbeidelse og finansiering av ulike tiltak som fremgår i handlingsprogrammet. Utbyggingsavtaler trekkes frem som et eksempel som kan bidra til å sikre privat finansiering av tiltakene (Oslo kommune, 2017 s. 127-128).

I tillegg til de overnevnte virkemidler er det viktig at kommunen bruker det handlingsrommet de har, når det gjelder involvering og medvirkning av private interessenter og aktører. Dette skal nærmere presenteres og diskuteres i *Kapittel 5: Analyse*. Når det gjelder de planlagte leveranser har *Bilfritt byliv* en rekke leveranser som skal foretas. Det er flere relevante dokumenter som inngår og har en tilknytning til prosjektet. Disse er blant annet: *Handlingsprogram for økt byliv* (høringsutkast av 31.10.2017), *Planprogram – Områderegulering for sentrums gater og byrom-Bilfritt byliv* (høringsutkast av 23. 05.2017), *Prinsippplan for gatebruk (2010)- (forslag til nytt kjøremønster)*.

I tillegg til dette er det presentert en rekke andre leveranser i *Styringsdokumentet* (2016) som ikke har vært mulig å hente frem, som enten fremdeles er under utarbeidelse eller er under revidering. Dette gjelder kommunikasjonsstrategien, gjennomføringsplanen for *Bilfritt byliv*. Disse dokumentene var planlagt ferdigstilt i 2016/2017 (Oslo kommune, 2016, s. 30). Navnene på dokumentene vil for øvrig være *Strategi og plan for mobilisering- og kommunikasjon, Bilfritt byliv 2018-2019* (kommunikasjonsstrategien) og *Handlingssplan for 2018* (gjennomføringsplanen for *Bilfritt byliv*) (Informant 2).

Nedenfor presenteres de viktigste leveransene som fremmes i styringsdokumentet, samt andre pågående prosjekter som vil ha påvirkning for prosjektet. Til sammen vil disse leveransene være viktig for å oppnå målene i prosjektet *Bilfritt byliv*.

Styringsdokumentet

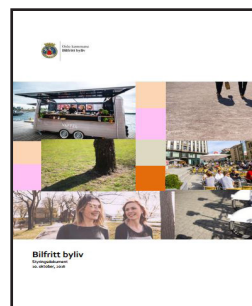


Fig. 28 (Oslo kommune, 2016)

Styringsdokumentet er utarbeidet som grunnlag for gjennomføring av *Bilfritt byliv* og er førende for gjennomføringen av prosjektet. Styringsdokumentet fra 2016 beskriver prosjektets målsetting, faser, organisering, forutsetninger, rammebetingelser, arbeidsoppgaver, metode for medvirkning og involvering av aktuelle parter og aktører (Oslo kommune, 2016). Da det er foretatt en rekke endringer i prosjektet, er det nå et nytt styringsdokument under utarbeidelse, som ikke enda er offentliggjort. Det henvises derfor kun til det eksisterende styringsdokumentet fra 2016 videre i denne masteroppgaven.

Handlingsprogram

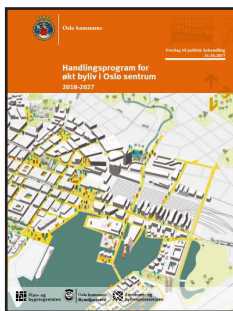


Fig. 29 (Oslo kommune, 2017)

Handlingsprogrammet er i utgangspunktet bestilt av byrådet for å følge opp bylivsundersøkelsen av 2012-2014. Da prosjektet *Bilfritt byliv* ble opprettet fant kommunen ut at det var sammenfallende målsettinger mellom prosjektet og *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum*. Derfor ble det bestemt at dette dokumentet skulle inngå som en del av prosjektet. Videre er handlingsprogrammet ledet av Plan- og bygningsetaten (PBE), i et samarbeid med bymiljøetaten (BYM) og Eiendom- og byfornyelsesetaten (EBY). Handlingsprogrammet ble sendt ut på høring våren 2017 og siste versjon av 31.10.17 er sendt over til politisk behandling (Oslo kommune, 2017 s. 7-9). Nedenfor presenteres handlingsprogrammets virkning, formål, tidsperspektiv, samt den geografiske avgrensningen.

Virkning og formål

Handlingsprogrammet er en av flere satsninger som skal bidra i utviklingen om å øke bylivet i Oslo sentrum. Dokumentet er ikke hjemlet i plan- og bygningsloven, men er et redskap for å stimulere til økt byliv i gater, på torg og plasser i sentrum og skal brukes både av kommunen og andre aktører for å skape økt byliv, aktivitet, mangfold, bedre fremkommelighet med mer. Programmet har også et lengre tidsperspektiv og har en tidsramme frem mot 2030. Gjennomføringsperspektivet går fra 2018 og frem mot 2027, mens Prosjektet *Bilfritt byliv* har en tidsramme frem til 2019. I tillegg omfatter handlingsprogrammet et større geografisk område enn *Bilfritt byliv* og er delt inn i 13 ulike delområder (Ibid, 2017, s. 7-9). Disse delområdene er: *Aker Brygge/Tjuvholmen, Vika, Rådhuskvar-talet, Spikersuppa/Nationaltheatret, Høysko-len/Tullinløkka, Hammersborg, Youngstorget/Storgata,*

Kvadraturen, Festningen, Vippetangen Grøn-land/Vaterland, Oslo S, Bjørvika/Bispevika/Sørenga (Ibid, 2017 s. 45).

Hensikten er at dokumentet skal fungere som et faglig grunnlagsdokument, hvor det blant annet fremgår overordnede strategier for økt byliv i Oslo sentrum, samt strategier og tiltak innenfor de ulike delområdene for hvordan man kan legge bedre til rette for byliv. I tillegg fremgår det ulike anbefalinger for gjennomføring av de ulike tiltak. Strategiene er utarbeidet innunder de ulike bylivsfaktorene; *byøkonomi, kunst og kultur, mobilitet, folk, arkitektur, innovasjon og natur*, og skal blant annet fremme et helhetlig, multifunksjonelt og mangfoldig byliv. De overordnede strategiene ser på områder hvor det er forbedringspotensial. Det fremgår at det er et økt behov for forbedring av forbindelsene i og gjennom sentrum, samspill og synergieffekter mellom målpunkter, samt fremheving og aktivering av skjulte byrom. Videre går enkelte av strategiene ut på å omgjøre gater for å tilrettelegge for opphold aktivitet, slik at de gående blir prioritert i større grad. Dette innebærer blant annet at gater og byrom rustes opp, gågatenettet utvides og at det tilrettelegges for flere sambruksarealer ("shared-space") (Ibid, 2017, s. 7, 33, 40).

Definisjon av byliv i handlingsprogrammet

Det fremgår i handlingsprogrammet at: "*Byliv kan forstås som livet i en by. Dette livet kan tilnærmes og operasjonaliseres på ulikt vis.*" (Ibid, 2017 s. 17) Utgangspunktet for denne forståelsen er hentet fra *Bylivsundersøkelsen* (2014), hvor handlingsprogrammet har utvidet denne definisjonen med syv ulike bylivsfaktorer som til sammen definerer hva Oslo kommune legger i begrepet byliv (Ibid, 2017 s. 17-22).

Disse bylivsfaktorene er:



Fig. 30 Viser de ulike bylivsfaktorene i handlingsprogrammet (Oslo kommune, 2017, s. 18)

Nedenfor er utdrag hentet fra handlingsprogrammet som viser hva disse bylivsfaktorene innebærer:

Byøkonomi: “handler om markedskreftenes rolle som drivkraft i bylivsutviklingen. På et overordnet nivå dreier det seg om tilbud og etterspørsel: hvor ulike typer næringsaktører velger å lokalisere seg, og hvor kunder er interessert i å reise for å få dekket sine behov.” (Oslo kommune, 2017, s. 19)

Kunst og kultur: “handler først og fremst om summen av menneskelig utfoldelse og aktivitet. Kultur er også holdninger, normer og verdier. Dermed er kultur også den praksis som knytter oss sammen og gir fellesskapsfølelse.” (Ibid, 2017, s. 19)

Mobilitet: “dreier seg om bevegelse - om å forflytte seg fra ett sted til et annet, om reisen, om transportmiddel, effektivitet og opplevelse.” (Ibid, 2017, s. 20)

Folk: “er selve kjernen i byen og vår forståelse av den. Folk er i grunnleggende forstand unike, selv om mange deler preferanser, verdier, drømmer, interesser, smak og så videre.” (Ibid, 2017 s. 20)

Arkitektur: “er bygget kultur. Arkitektur huser funksjoner og er materialiserte verdier, fysiske strukturer og historie. Arkitektur er en tilrettelegger for bylivet.” (Ibid, 2017 s. 21)

Innovasjon: “er først og fremst det nye, eller det kjente tenkt nytt og anvendt på nye måter. Innovasjon gir framtidsrettet utvikling.” (Ibid, 2017 s. 21)

Natur: “er byens naturgitte rammer. Natur kan også være kultur, i den grad naturen iscenesettes eller tas i bruk av mennesker på bestemte måter.” (Ibid, 2017 s. 22)

Områderegulering

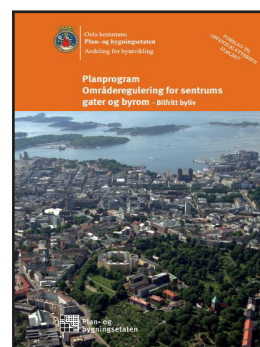


Fig. 31 (Oslo kommune, 2017)

For å kunne gjennomføre flere av de planlagte tiltak så kommunen tidlig et behov for å etablere en områderegulering. Det fremgår i *Styringsdokumentet* (2016) at gjennomføringen av fase 2 og 3 i prosjektet vil kreve utarbeidelse av reguleringsplaner. Blant annet vil fjerning av regulerte parkeringsplasser og ny bruk av de frigjorte arealer som ikke er dekket av reguleringsplanen medføre et behov for ny regulering (Oslo kommune, 2016, s. 24, 58). Det fremgår videre i *Planprogram - Områderegulering for sentrums gater og byrom* (2017) at både prosjektet *Bilfritt byliv* og *Handlingsprogram for økt byliv* (2017) utløser et behov for omregulering av gjeldende reguleringsplaner. Dette begrunnes med at prosjektet og handlingsprogrammet forutsetter en annen bruk av gater, parker, torg og plasser enn det gjeldende reguleringsplaner legger til rette for. Dermed er det ifølge planprogrammet et behov for å endre de nåværende juridiske rammene og utarbeide en områderegulering (Oslo kommune, 2017 s. 4-5). Områdereguleringen berøres også av en rekke planer som legger

føringer og bestemmelser. Disse planene fremgår i planprogrammet og må tas hensyn til ved utarbeidelse av den nye områdereguleringen (Ibid, 2017, s. 13).

Områdereguleringen er per i dag under utarbeidelse og skal etter planen på offentlig ettersyn sommeren 2018. Foreløpig er det utarbeidet forslag til planprogram for områderegulering for gater og byrom og oppstart av planarbeid ble kunngjort 29.05.2017 (Ibid, 2017, s. 4-5). Nedenfor presenteres områdereguleringens virkning og formål.

Virkning og formål

Områdereguleringen har som formål å legge til rette for økt byliv og langsiktig utvikling i Oslo sentrum. Denne er viktig når det kommer til gjennomføringen av prosjektet *Bilfritt byliv* og vil være en juridisk bindende plan, som skal tilrettelegge for utvikling av Oslo sentrum i tråd med målene om et bilfritt byliv. Kommunen ønsker blant annet å utvikle sentrums gater og byrom og legge til rette for ytterligere opphold og aktivitet innenfor planområdet. Dette er blant annet et forutsetning for å nå målet om økt byliv. Det er lagt vekt på at gående skal prioriteres fremfor privatbilen. I tillegg skal det også tilrettelegges for syklende, kollektivtransport, samt vare- og servicetransport (Oslo kommune, 2017, s. 4-5)

For å oppnå dette skal allmenn tilgjengelig gateparkering fjernes og flere gater skal stenges for gjennomkjøring for privatbilen. Flere av gatene og byrommene skal også rustes opp ved fysisk ombygging av gater og plasser. Videre legger forslag til planalternativ opp til enten å redusere den private bilbruken ved å begrense fremkommeligheten eller å stenge helt for innkjøring for privatbilen. Det skal blant annet innføres ulike trafikkregulerende tiltak og en endring av det nåværende kjøremønsteret. Det er ikke konkret avklart hvilke trafikkregulerende tiltak som skal iverksettes (Ibid, 2017, s. 5, 25).

Kjøremønsteret vil bestemmes gjennom *Prinsippplan for gatebruken* (2010), som er en av planene som legger føringer for områdereguleringen. Et nytt forslag til kjøremønster ble kunngjort januar 2018 og er nå på høring. I forslaget fremgår prinsipper for det nye kjøremønsteret og det er oversendt en rekke forslag fra BYM om skilting innenfor planområdet (Oslo kommune, 2018).

Pilotområdene

I startfasen av prosjektet ble det av byrådet valgt ut en rekke pilotområder innenfor prosjektets områdeavgrensning. Formålet med de enkelte pilotprosjektene har vært å frigjøre parkeringsarealer og tilrettelegge for økt byliv. Fokuset til prosjektet er at sentrum skal tilrettelegges for mennesker og ikke biler. For å frigjøre parkeringsarealer ble det søkt om en toårig dispensasjon, det vil si at pilotprosjektene kun er midlertidige.

I *Styringsdokumentet* (2016) fremgår det at det i dag er ca. 600 offentlige parkeringsplasser på gateplan, innenfor områdeavgrensningen. I tillegg er det totalt 8 700 parkeringsplasser som inngår i private parkeringshus. Mange av parkeringshusene er ikke fullt utnyttet, og i en undersøkelse utført av BYM kom det frem at parkeringshusene rundt og innenfor Ring 1 har en reservekapasitet på 5 500 parkeringsplasser. På bakgrunn av dette fremgår det at parkeringsbehovet fremdeles vil være tilstrekkelig til tross for at gateparkeringen fjernes (Oslo kommune, 2016, s. 22).

Sommeren 2017 ble ulike tiltak gjennomført i pilotområdene, hvor det ble blant annet tilrettelagt for gratis sitteplasser, utekontorer, sykkeltilrettelegging med mer. Det har også vært mulig å leie gateareal for en rimelig sum, med muligheter for tilrettelegging av ulike aktiviteter og arrangementer (Oslo kommune, 2016). Pilotområdene vil presenteres ytterligere i *Kapittel 5: Analyse*.

Prosjektorganiseringen

I *Styringsdokumentet* (2016) er prosjektorganiseringen forklart ytterligere, men fra det tidspunktet prosjektet ble opprettet og frem til nåværende tidspunkt har det blitt foretatt en rekke endringer i organiseringen og styringen. Nedenfor vil disse endringene forklares ytterligere, hvor den tidligere og den nåværende organiseringen vil bli presentert. Endringene fremgår av Byrådssaker 1036/17 av 20.04.17 og 1092/17 av 21.09.17. Den siste og største endringen fremgår av Byrådssak 1092/17. Først og fremst vil den tidligere prosjektorganiseringen beskrives.

Prosjektets etablering og den tidligere organiseringen

Prosjektet ble etablert gjennom vedtak i Byrådet den 04.04.2016, hvor Byrådet er prosjekteier. Prosjektet er ifølge Byrådssak 1080/16 organisert som et selvstendig prosjekt med egne mål- og resultatkrav. Byrådet har som oppgave å avklare viktige saker og spørsmål etter vanlige saksbehandlingsregler. Ifølge *Styringsdokumentet* (2016) utarbeidet av Oslo kommune var Byråd for Miljø og Samferdsel (MOS) overordnet bestiller. Prosjektet var derfor tidligere lagt til MOS. Videre går prosjektet på tvers av Byråd for Miljø og Samferdsel og Byråd for byutvikling, som sammen leder dette prosjektet. Byråd for byutvikling var tidligere nestleder i prosjektet. Videre er det etablert en egen styringsgruppe bestående av begge disse byrådene (Oslo kommune, 2016 s. 38-39). I tillegg består styringsgruppen av byrådssekretærer fra Byrådsavdeling for finans (FIN), Byrådslederens kontor (BLK), Byrådsavdeling for næring og eierskap (NOE), Byrådsavdeling for kultur, idrett og frivillighet (KIF), Byrådsavdeling for kunnskap og oppvekst (OVK) og Byrådsavdeling for eldre, helse og sosiale tjenester (EHS). Disse byrådsavdelingene har en representant fra administrasjonen. Det sistnevnte er fremdeles gjeldende (Byrådssak 1080/16).

Oppgaven til denne styringsgruppen er blant annet å sikre god informasjonsflyt, samarbeid på tvers og påse at styringsdokumentet følg-

es. Relevante planer om fremdrift, tematiske tiltaksområder, arrangementer med mer skal legges frem til styringsgruppen (Byrådssak 1080/16, s. 3).

Det var etablert en prosjektorganisasjon innunder Byrådet for miljø og samferdsel (MOS), som skulle ivareta den daglige driften med ansvaret for prosjektstyringen. Dette innebar blant annet å koordinere og planlegge de konseptuelle grepene som skal til for å oppnå målet i prosjektet. Prosjektet ble ledet av en prosjektdirektør som var ansatt i MOS, men som også var leder for den etatskoordinerende gruppen (EKG-gruppen) presentert nedenfor. Prosjektdirektøren hadde blant annet ansvar for prosjektstyringen, rapportering til kommunaldirektøren i MOS, planlegging av strategier, gjennomføring av møter med mer (Oslo kommune, 2016; Byrådssak 1080/16).

Videre var det etablert en etatskoordinerende gruppe (EKG) for å skape et godt samarbeid på tvers av etatene. I EKG-gruppen satt etatsdirektørene fra de ulike etatene: Bymiljøetaten (BYM), Plan- og bygningsetaten (PBE), Eiendom- og byfornyelsesetaten (EBY), Kulturetaten (KUL), samt Næringsetaten (NAE). EKG ble ledet av prosjektdirektøren for *Bilfritt byliv*. Gruppen skulle blant annet sørge for effektiv gjennomføring av bestillingene fra byrådsavdelingene. I tillegg skulle EKG gi rapporteringer om status og innspill til arbeidet med styringsdokumentet og til statusrapporteringen. Etatsdirektørene hadde videre ansvar for å ha løpende dialog videre ned i etatene (Oslo kommune, 2016, s. 38-39).

Oversikt over den tidligere organiseringen:

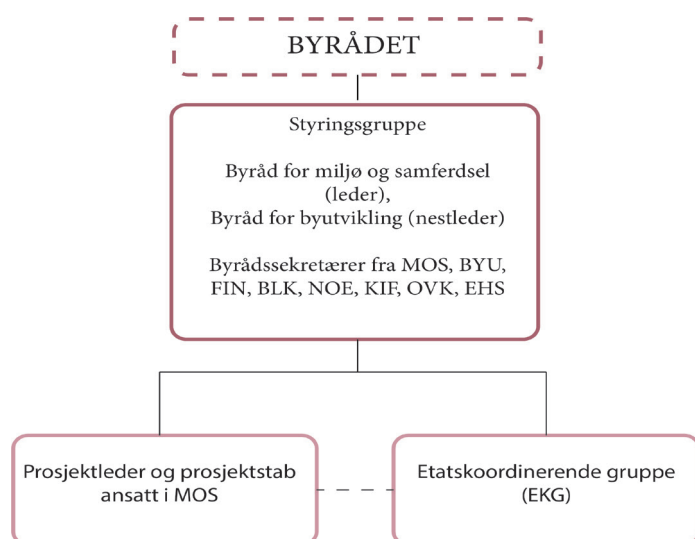


Fig. 32 Viser organisasjonskartet slik organiseringen var da prosjektet ble opprettet i 2016. Oversikten er hentet fra Styringsdokumentet av 2016, men illustrert med andre farger. (Oslo kommune, 2016, s. 38)

Endringer som er foretatt i prosjektet Bilfritt byliv i 2017

Endring i prosjektet av Byrådssak 1036/17 - Våren 2017

I Byrådssak 1036/17 av 20.04.17 kommer det frem at prosjektet går over fra planleggingsfase til gjennomføringsfase, hvor det er et økt behov for linjestyring. I tillegg var det et behov for en tettere involvering av byrådsavdelingene. Denne endringen blir altså grunnlagt med at prosjektet gikk over i en ny fase. På bakgrunn av dette var det behov for en reorganisering, hvor styringsmodellen for *Bilfritt byliv* ytterligere ble tilpasset kommunens ordinære styringsystem, dette vil si at prosjektet legges i linjen. Det ble derfor utarbeidet et forslag til en ny styringsmodell, hvor det ble vedtatt at den tidligere Etatskoordinerende gruppe (EKG) skulle gjøres om til en styringsgruppe. Denne styringsgruppen er fremdeles etablert under Byrådet, som er prosjekteier og har ansvar for å behandle viktige beslutninger. I den nye styringsgruppen sitter MOS, BYU, samt de ulike byrådsavdelingene, som tidligere er nevnt under *Prosjektets etablering og den tidligere organiseringen*. Den nye styringsgruppen består også av etatssjefene fra PBE, BYM,

KUL, EBY og NAE (Byrådssak 1036/17). EKG-gruppen er dermed flyttet opp til den nye styringsgruppen, slik det forstås ut ifra Byrådssak 1036/17.

Den nye styringsgruppen sitt ansvar er ifølge Byrådssak 1036/17 blant annet å beslutte hvilke saker som skal opp til Byrådet for avgjørelse, samt påse at styringsdokumentet følges. Kommunaldirektørene i de ulike byrådsavdelingene skal påse at bestillinger blir gitt i linjen, det vil si ned til byrådsavdelingens tilhørende etat (Byrådssak 1036/17).

Den styringsgruppen som tidligere ble etablert jf. Byrådssak 1080/16 ble videreført som en politisk referansegruppe. Denne gruppen består av de samme medlemmer som den tidligere styringsgruppen (se organisasjonskartet nedenfor, fig.33). Byrådsavdelingene sitter dermed både i den nye styringsgruppen og den politiske referansegruppe. MOS var fremdeles leder av prosjektet og hadde de samme oppgaver, ivaretagelse av den daglige koordineringen av prosjektet med mer. Den politiske referansegruppen skal ifølge Byrådssak 1036/17 få forelagt statusrapporteringer, utkast til saker som Byrådet skal vedta, oppdatert kommunikasjonsplan og annen informasjon av politisk interesse (Byrådssak 1036/17).

Oversikt over organiseringen etter endring i prosjektet våren 2017 (Byrådssak 1036/17):

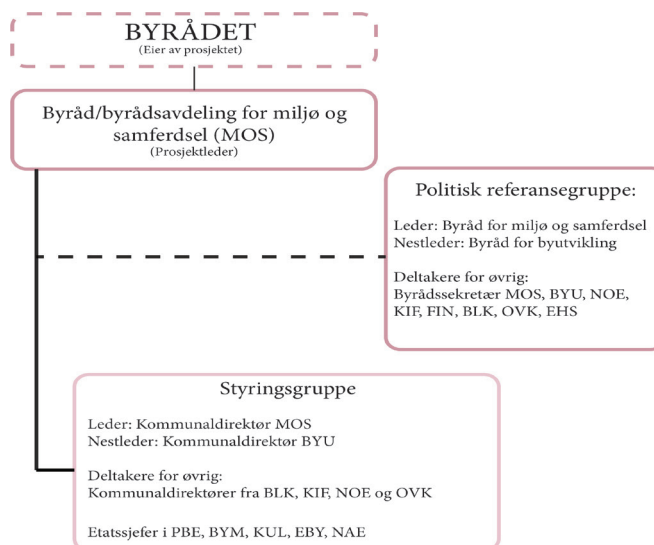


Fig. 33 Viser organisasjonskartet slik organiseringen var etter den første endringen i prosjektet foretatt våren 2017. Organisasjonskartet er hentet fra Byrådssak 1036/17 av 21.04.17, illustrert med andre farger.

Endring i prosjektet av Byrådssak 1092/17 - Høsten 2017

Videre fremgår det i Byrådssak 1092/17 av 21.09.17 at prosjektet har blitt omgjort til et program. Det ble av Byrådslederen vurdert at det var hensiktsmessig å opprette et program for *Bilfritt byliv*, som skal være organisert i linjen. Behovet for å organisere *Bilfritt byliv* som et prosjekt ble vurdert til å ikke lengre være tilstede. Dermed er prosjektet erstattet med et program, kalt program for *Bilfritt byliv*. Dette begrunnes med at prosjektet går over fra planleggingsfasen til gjennomføringsfasen. Det er dermed et behov å sikre helhetlige og langsiktige planmessige grep i henhold til plan- og bygningsloven. Programmet er derfor lagt til Plan- og bygningsetaten og oppfølgingen er flyttet fra Byråd for miljø og samferdsel (MOS) til Byråd for byutvikling (BYU). Kommunaldirektør for Byråd for byutvikling er nå leder av styringsgruppen, og kommunaldirektør for Byråd for miljø og samferdsel er nå nestleder (Byrådssak 1092/17, s. 1-2). Dermed har lederrollen blitt byttet om mellom byrådene, BYU og MOS. Både styringsgruppen og politisk referansegruppe er ifølge Byrådssak 1092/17 fremdeles opprettholdt som før, slik det er presentert ovenfor i *Endring i prosjektet av Byrådssak 1036/17 - Våren 2017*. Det eksisterende organisasjonsskart per dags dato kan ikke fremvises her, da det nye styringsdokumentet ikke er offentliggjort. Endringene som er foretatt i organiseringen vil ytterligere presenteres og diskuteres i *kapittel 5 - Analyse, Del 3 - Organisering*.

Hvem berøres av prosjektet?

Interessenter og aktører

I styringsdokumentet fremgår det at det er en rekke interessenter og aktører som berøres av prosjektet. Det skilles videre mellom aktør og interessent. Aktør defineres som: "*Personer, organisasjoner, bedrifter og lignende som har beslutningsmyndighet og som prosjektet er avhengig av for å kunne nå målsettinger på en effektiv måte*" (Oslo kommune, 2016, s. 26). Interessenter defineres som "*Personer, organisasjoner, bedrifter som i positiv eller negativ grad blir berørt av prosjektet*" (Ibid, 2016, s. 26). Kommunen ser på de ulike interessentene og aktørene som en viktig del i gjennomføringen og måloppnåelsen av prosjektet. De ønsker derfor å tilrettelegge for involvering og samarbeid med de ulike interessentene og aktørene (Ibid, 2016, s. 26).

I styringsdokumentet kategoriseres ulike interessenter under: *Interesseorganisasjoner, kollektivtrafikk, private personer med reisebehov, næringsvirksomhet, kulturinstitusjoner, transportrelatert næringsliv, varedistribusjon, beboere, offentlige aktører, bygg- og anleggsvirksomhet, samt andre*.

Det fremgår i styringsdokumentet at listen ikke er uttømmende. Interessenter som nevnes her er generelle og krever ytterligere kartlegging (Oslo kommune, 2016, s. 26).

Kapittel 5

ANALYSE

I kapittel 5 fremgår analysen. De ovennevnte kapitler, samt intervjuer og relevante dokumenter utgjør kunnskapsgrunnlaget til analysen. På bakgrunn av dette skal vi se hvordan Oslo kommune arbeider med prosjektet *Bilfritt byliv* i forhold til de betingelser som anses som viktige for gjennomføring. Det skal også ses nærmere på hvilken grad av bilfritt kommunens prosjekter legger opp til og hvordan de utførte pilotprosjektene foreløpig har bidratt til økt byliv.

Introduksjon

De ovennevnte kapitlene presenterer ulike temaer som skal trekkes frem i denne analysen. I *Kapittel 3: Teoretisk tilnærming* Fremmes det historiske perspektivet av den bilfrie utviklingen og viktige betingelser for gjennomføring. I *Kapittel 4: Presentasjon av prosjektet Bilfritt byliv*, presenteres prosjektet *Bilfritt byliv* samt virkemidlene og de leveranser prosjektet har. Denne informasjonen vil sammen med intervjuer og andre dokumenter utgjøre kunnskapsgrunnlaget for denne analysen. Gjennom teorien kommer det frem at gjennomføring kan forstås som en prosess som deles i syv faser. I denne analysen skal det fokuseres på prosjektets gjennomføring fra den politiske beslutningen til utformingen av de foreløpige tiltakene. Betingelsene som trekkes frem er viktig for gjennomføringen i de ulike fasene. På bakgrunn av dette skal vi se hvordan Oslo kommune arbeider med prosjektet *Bilfritt byliv* i forhold til de betingelser som anses som viktige for gjennomføring.

Hovedsakelig vil betingelsene fremmet i artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016) av Malterud, rapportene *Car-free development* (2005) av GTZ og *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* (2004) av European Commission, sammenlignes med kommunens arbeid i gjennomføringen av prosjektet. Av den foretatte vurderingen av kildebruk presentert i *Kapittel 2: Metode*, anser vi betingelsene presentert i disse dokumentene som overførbare til prosjektet *Bilfritt byliv*. Gjennom intervjuer kom det frem at betingelsene presentert i teorien også er viktige når det kommer til prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo. I styringsdokumentet trekkes mange av betingelsene frem som risikofaktorer for prosjektets gjennomføring, blant annet effektivitet, involvering, kommunikasjon, formidling utad. Dette styrker argumentene for videre bruk av betingelsene. Informantene la hovedvekt på involvering og samarbeid, politisk støtte og finansiering som viktige betingelser. Disse betingelsene skal derfor inkluderes i analysen.

Det skal også ses nærmere på i hvilken grad av bilfritt kommunens prosjekter legger opp til og hvordan de utførte pilotprosjektene foreløpig har bidratt til økt byliv. Tiltakene

vil ses opp mot de kriterier for byliv som Jane Jacobs og Jan Gehl fremmer. Videre vil det trekkes frem vurderinger utført av eksterne aktører. Hovedsakelig er disse vurderingene fremmet i rapportene *Reprogramming the city Norge-Kvadraturen Kva?draturen // Behovskartlegging* (2017) og *Bilfritt byliv Mellomundersøkelse 2017* (2017). Som nevnt i *Kapittel 1: Innledende del* vil vi ikke systematisk gå i dybden av de faktorer som bør ligge til grunn for økt byliv. Det vil likevel være relevant å diskutere hvordan pilotområdene samsvarer med målene om økt byliv som kommunen ønsker å oppnå i prosjektet.

Flere av betingelsene som er presentert i *Kapittel 3: Teoretisk tilnærming* har en klar sammenheng og er derfor vanskelig å skille fra hverandre. På bakgrunn av dette er betingelsene omstrukturert slik det vises nedenfor. For at analysen skal fange opp det som skal belyses, har vi valgt å dele den inn i fem deler:

DEL 1: Visjon og mål

DEL 2: Drivkraft, politisk støtte og lederskap

DEL 3: Organisering

DEL 4: Samarbeid og formidling utad

DEL 5: Vurdering av Bilfritt byliv

DEL 1

Visjon og mål

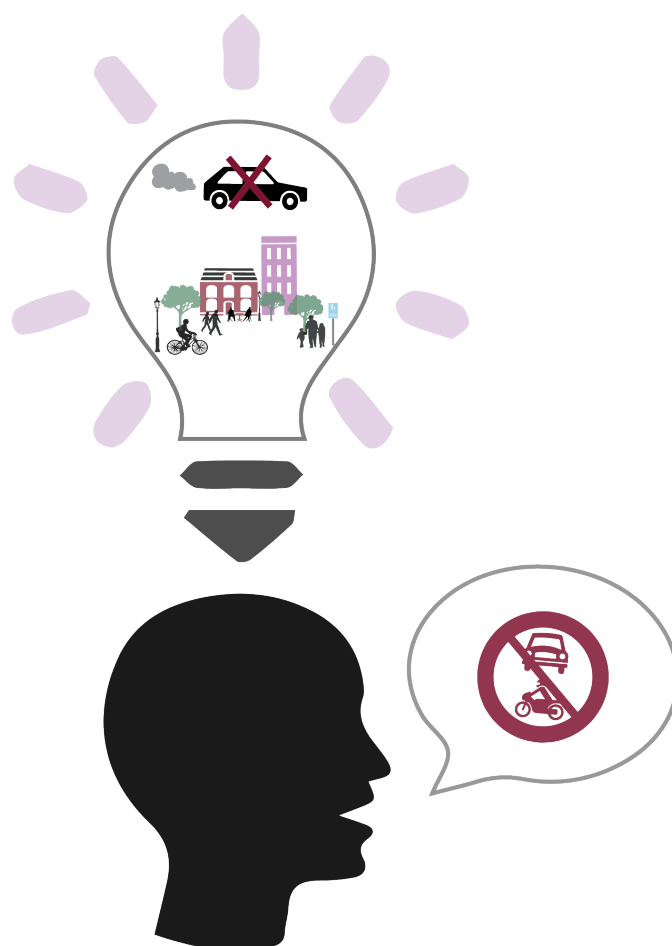


Fig. 34

KLARE MÅL OG VISJONER

I teoridelens beskrivelse av viktige betingelser trekker Malterud frem at klare mål er viktig for prosjektgjennomføring (Malterud, 2016 s. 15-16). For å utforme et klart mål er det viktig med en visjon som tydelig viser at man ønsker å oppnå forbedringer. Visjonen bør som nevnt fremmes tidlig i prosessen (GTZ, 2005 s. 55).

Spørsmål: *Har politikerne i Oslo kommune en sterk visjon som gjenspeiles i målet og er målene i prosjektet Bilfritt byliv klart formulert?*

Politisk visjon

Ut i fra den informasjonen som kommer frem av *Kapittel 4: Presentasjon av prosjektet* vises det til MDG's visjon om å bedre Oslo's klima og miljøpolitikk under valgkampen 2015. Her trekkes den politiske bakgrunnen til prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo frem, hvor politikerne tidlig viste interesse for byens klima og miljø. Ønsket eller visjonen om et bilfritt sentrum ble i *Byrådserklæringen* (2015) presentert under *Klima, Miljø og Samferdsel* punkt 2, *Trygg og ren luft*. Hovedmålet med ønsket om bilfritt sentrum var i byrådserklæringen et ønske for å nå de ambisiøse klima- og miljømålene som presenteres under *Klima, miljø- og samferdsel* punkt 1, *Europas miljøhovedstad*. Visjonen om å bedre miljøet og luftkvaliteten i byen har i senere tid fått mindre fokus, da hovedmålet i selve prosjektet er å tilrettelegge for et økt byliv. Miljø trekkes i prosjektet frem som et effektmål og det presiseres at det ikke er en hovedmålsetting (Styringsdokument, 2016, s. 14) Dette viser at den politiske visjonen slik de ble presentert under valgkampen 2015 og i *Byrådserklæringen* (2015) har endret seg til å ha mer fokus på byliv. I sitatene nedenfor hevder flere av informantene det samme:

“Ja, men i valgkampen så snakket vi om bilfritt sentrum...Når vi snakket om det så var det nok kanskje enda mere fokus på miljø og luftforurensning, enn det er nå” - Informant 1.

“I Oslo så begynte Bilfritt byliv prosjektet som et klimatiltak, det var da utgangspunktet. Det var dette man argumenterte for, for å få ned klimagassutslippene” - Informant 4.

Ved spørsmål om hvorfor Byrådet har gått over til å ha et større fokus på byliv, svarer representanten for BYU og MOS at Byrådet hele tiden har hatt et ønske om økt byliv (Informant 1, 2017). Informanten viser til Byrådserklæringen hvor det står: *“Sentrum blir triveligere og mer tilgjengelig uten biltrafikk”* (Byrådet, 2015, s.16). På en annen side viser informanten også til at *Bilfritt byliv* er et tiltak inngått i en større pakke (Informant 1, 2017). Utslipp fra privatbiler er et miljøproblem i hovedstaden og Byrådet ønsker å redusere utslippene, bilfritt sentrum sammen med andre klimatiltak vil bidra til å nå målene (Byrådserklæringen, 2015, s.16). I tillegg viser informanten til trenden som følger Europa, med fokuset på bilfrie sentrumsområder. Informanten hevder at bilfrie områder gjør det tryggere og livligere for menneskene som bruker byen, ettersom det blir frigjort arealer som kan nyttes til annen aktivitet (Informant 1, 2017).

Når politikerne i etterkant av valgkampen satt seg ned for å diskutere løsninger til hvordan Oslo kommune skulle realisere det politiske ønske, fant de ut at de måtte se ønsket om *Bilfritt sentrum* i sammenheng med *Handlingsprogram for økt byliv* som allerede var igangsatt i 2014 (Oslo kommune, 2017). Det var etter dette at fokuset på økt byliv fikk en sterkere oppslutning i den politiske visjonen.

“...Så bilfritt byliv er egentlig en kombinasjon av bilfritt sentrum, som ligger i erklæringen og det handlingsprogrammet for økt byliv som allerede var satt i gang. Så derfor så er fokuset enda mer over på byliv enn det det var da vi satt i gang prosjektet” - Informant 1

Dette viser at Byrådets bruk av begrepet bilfritt sentrum var et miljørettet tiltak, men sammen med handlingsprogram for økt byliv er fokuset nå rettet mot bylivet. Selv om visjonen har endret seg kommer det frem at politikerne i Oslo har en sterk visjon om å bedre bymiljøet både når det kommer til miljø, men også når det kommer til å bedre det urbane liv i sentrum. Dette nevnes som en viktig betingelse i *Car-free development* (2005). Flere av informantene hevder at den politiske visjonen er sterk, og at dette er en viktig faktor for prosjektets gjennomføring.

“Det er en veldig tydelig politisk visjon og det var lett å lese og lett å se. Også det at det kom fra et lite parti (MDG)..., men med veldig tydelighet. MDG har klart å lage seg en veldig klar profil, de har vært veldig flinke til det”- Informant 4

Ut ifra dette kommer det frem at den politiske visjonen startet i valgkampen med et økt fokus på klima- og miljø. Den politiske visjonen har senere implementert byliv, og det er dette fokuset som politikerne nå ønsker å fremme. Endringen i politikernes visjoner vises også i deres omtale av prosjektet, fra *Bilfritt sentrum* til *Bilfritt byliv*. Det kan dermed se ut til at begrepet *bilfritt* representerer et miljøtiltak. Den politiske visjonen kan for mange oppfattes som uklar grunnet disse endringene. Likevel er det et stort politisk engasjement og flere av etatene hevder at det er en sterk og tydelig visjon fra politisk hold.

Prosjektets mål

Den politiske visjonen fremstilles i prosjektets målsetting som først ble presentert i Byråds-sak 1080/16 : *å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1*. Det presiseres her at bilfritt sentrum som politikerne fremmet i *Byrådserklæringen* (2016) kun er et virkemiddel for å oppnå målet (Byråds-sak 1080/16, s.1). På denne måten vil prosjektet bedre både byliv og bymiljøet. Begrepene som brukes i målformuleringen: *Bymiljø* og *Byliv* har en vid betydning og består av flere variabler. Dette kan gjøre at målet blir noe uklart, men

fordelen ved dette er at handlingsrommet i realiseringen av målet ikke begrenses. Videre er målene ytterligere beskrevet i Styringsdokumentet (2016), med hovedmål, effektmål og resultatmål (Oslo kommune, 2016, s. 13-15).

Hovedmål:

Å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden.

Effektmål:

Byliv, mobilitet for sykkel og gange som viktigste transportform, miljø, brukertilfredshet

Resultatmål:

Kvalitet, tid, omdømme og kostnad

I prosjektet *Bilfritt byliv* har målsettingen vært den samme gjennom alle foretatte endringer siden prosjektet først ble opprettet den 04.04.2016. I Byråds-saker 1080/16 av 30.06.2016, 1036/17 av 20.04.17, 1092/17 av 21.09.17 fremgår det at målsettingen for prosjektet er å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 og at et bilfritt sentrum er et virkemiddel for å oppnå dette. Per dags dato har målet altså ikke endret seg, selv om prosjektet nå er omgjort til et program (Byråds-sak 1092/17).

Hovedmålet er utformet med et spesifikt ønske om å bedre bymiljøet og skape økt byliv. Politikerne er tydelige på at dette skal realiseres innen bystyreperioden 2019, og det er også spesifisert at prosjektet skal finne sted innenfor Ring 1 i Oslo. Ved intervju av de ulike etatene kom det frem at prosjektets mål er klart. Målet viser tydelig hva som skal oppnås i prosjektet og alle informantene som ble intervjuet har en felles forståelse for prosjektets hovedessens.

Følgende sitater ble uttalt om dette:

“Man (politikerne) gikk i starten veldig hardt ut og sa at man ønsket å gjøre det bilfritt innenfor Ring 1 . Tanken er at man skal gjøre

det vanskeligere å kjøre i sentrum og legge til rette for økt byliv” - Informant 2

“Hovedtiltaket er å prøve å få mindre biler og mer byliv. Det er dette som er hovedessensen i hele prosjektet” - Informant 3

“Når det gjelder bilfritt byliv, er det et ønske om byliv og mer plass til folk” - Informant 4

Dette viser at hovedmålet ikke nødvendigvis handler om å gjøre Oslo sentrum innenfor Ring 1 helt fri for biler. Sitatene ovenfor viser at det er en felles forståelse for at mindre biler og økt byliv er prosjektets hovedmål. Det viser også at begrepet *bymiljø* er mindre vektlagt fordi hovedmålet er å tilrettelegge for byliv. Dette fremgår også i styringsdokumentet hvor det presiseres at renere luft ikke er en hovedmålsetting i seg selv, men likevel relevant som effektmål (Oslo Kommune, 2016, s.14).

I artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016), hevder Malterud også at målene bør vurderes underveis i prosjektet. Dette forutsetter at målene er målbare slik at Oslo kommune har variabler de kan vurdere underveis i prosjektet (Malterud, 2016 s. 15-16). Effektmålene består av begreper med vide betydninger, men disse er som tidligere nevnt i *Kapittel 4: Presentasjon av Prosjektet* utarbeidet til spesifikke resultatindikatorer som kan måles. Dette gjør at prosjektets mål blir klarere i forhold til hva som er ønsket måloppnåelse samtidig som det gir konkrete vurderingsgrunnlag. Videre presenteres prosjektets effektmål og de resultatindikatorer som skal måles underveis i prosjektet:

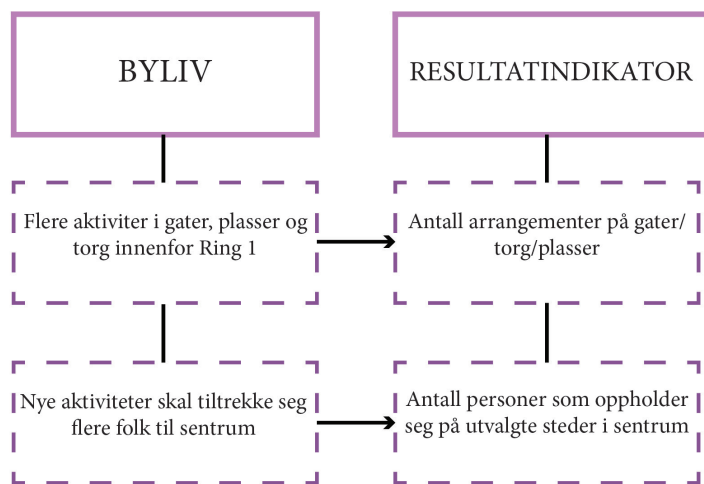


Fig. 35 Viser resultatindikatorene for effektmål: Byliv (Oslo kommune, 2016, s. 14)

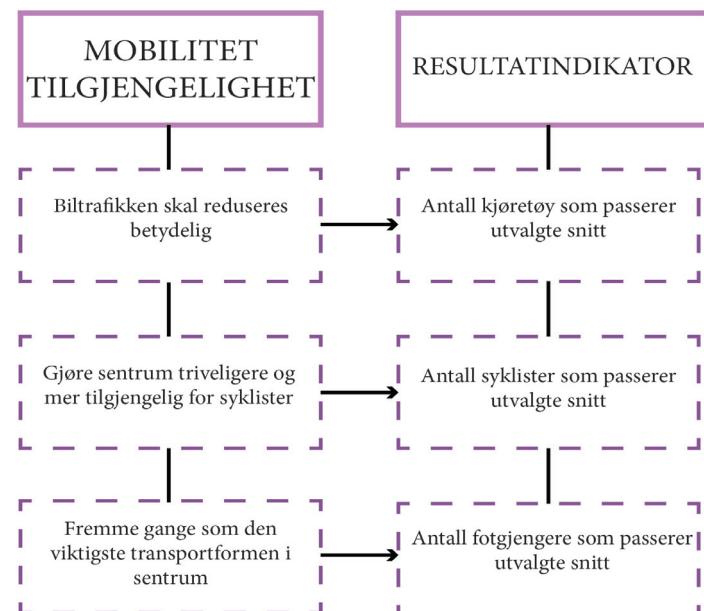


Fig. 36 Viser resultatindikatorene for effektmål: Mobilitet/tilgjengelighet (Oslo kommune, 2016, s. 14)

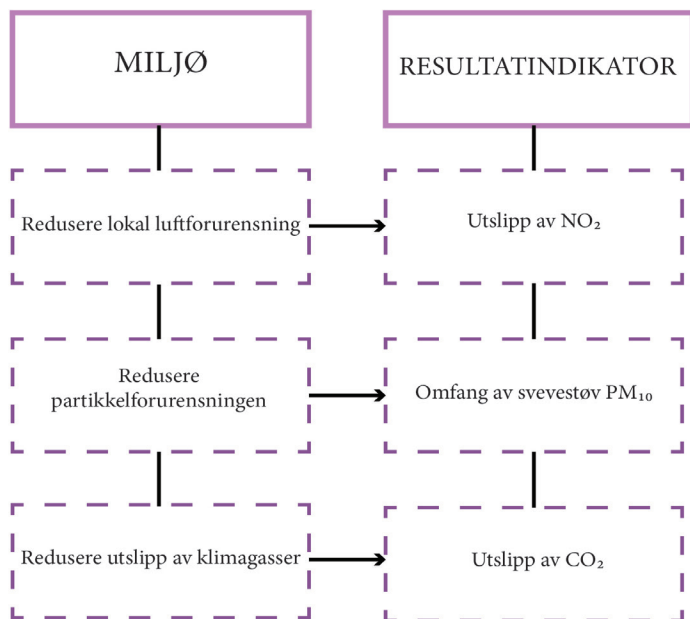


Fig. 37 Viser resultatindikatorene for effektmål: Miljø (Oslo kommune, 2016, s. 15)

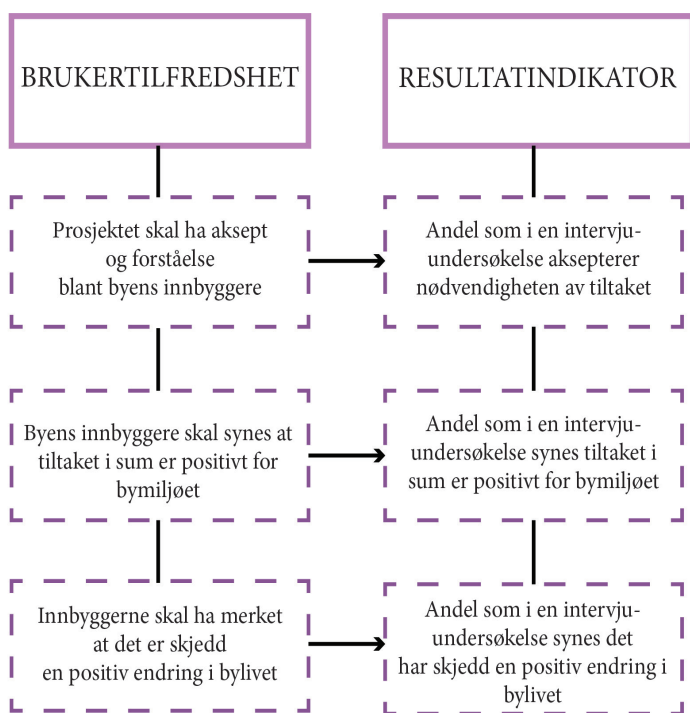


Fig. 38 Viser resultatindikatorene for effektmål: Brukertilfredshet (Oslo kommune, 2016, s. 15)

Kommunen har gjort om målene til tellbare data som fysisk kan måles. Spørsmålet er om disse resultatindikatorer fanger de dimensjonene som fremmes i hovedmålet om bedre bymiljø og økt byliv. Jacobs og Gehl hevder at byliv kan defineres som menneskelig aktivitet i gatene (Gehl, 2007; Jacobs, 1961). Ved å måle antall mennesker som beveger seg i de ulike gatene vil kommunen fange opp det viktigste aspektet ved bylivet. Telling av antall arrangementer vil kunne si noe om aktivitetsnivået disse spesifikke dagene, men dette forutsetter at Oslo kommune bidrar til og engasjerer arrangementer i området. Måling av CO₂ nivåer og svevestøv, samt intervjuundersøkelser vil også fange opp de kriterier som stilles i effektmålene. Dette viser at kommunen har klare og målbare mål i henhold til det Malterud trekker frem i *Betingelser for gjennomføring* (2016) (Malterud, 2016 s. 15-16).

For at kommunen selv skal kunne ha grunnlag for å se endringer, har de engasjert Sweco, et eksternt byrå til å utarbeide en statusrapport. I rapporten *Statusrapport 2017 – før tiltak er igangsatt* (2017) har Sweco gjort observasjoner og samlet inn kvantitativ data. Disse resultatene vil av kommunen brukes videre som referanse, slik at de senere kan se om tiltakene har fungert etter ønsket måloppnåelse (Sweco, 2017).

Det er også utarbeidet en rapport *Bilfritt byliv Mellomundersøkelse* (2017), som viser hvilken påvirkning de ulike pilotområdene har hatt etter gjennomføringen (Sweco, 2017). Denne evalueringsrapporten er kun basert på deltakende observasjon og er ikke evaluert etter de konkrete resultatindikatorene. Undersøkelsene viser hvilken effekt de ulike pilotområdene foreløpig har hatt.

I desember 2017 utlyste Oslo kommune et konsulentoppdrag knyttet til *Bilfritt byliv*, med ønske om å utarbeide et bylivsregnskap. Som det nevnes i *Kapittel 3: Del 2* av denne oppgaven har København kommune utarbeidet et bylivsregnskap for å følge opp målene systematisk. Dette er noe av det samme Oslo kommune nå etterlyser. Oslo kommune øn-

sker at bylivsregnskapet skal ta for seg byliv, bymiljø og byøkonomi (Byggeindustrien, 2017). Ved å gjøre slike evalueringer ser man virkningen av planleggingen tydeligere og man ser om tiltakene har positiv eller negativ effekt for bylivet. Dette gir kommunen et viktig grunnlag for å se om de når målene de har satt seg, som også bidrar til en større troverdighet utad. Man ser da virkningen av tiltakene i form av statistikk og tall.

Ut ifra den ovennevnte informasjonen ser vi at den politiske visjonen har endret seg fra å bedre miljøet, til en visjon om å skape bedre byliv. Denne endringen kan skape forvirringer til hva politikerne egentlig ønsker, men til tross for dette fremgår det av intervju at visjonen er tydelig og sterk. Hovedmålet i selve prosjektet reflekterer den politiske visjonen, selv om begrepene har en vid betydning har prosjektledelsen utformet spesifikke resultatindikatorer som gjør at de er målbare. Flere av informantene hevder at målene tydelig kommer frem og er klare. Resultatindikatorene gir vurderingsgrunnlag for måloppnåelse og Oslo kommune har planer om å gjennomføre jevnlig kontroll og analyser for å vurdere målene. Dette viser at kommunens mål har de kvaliteter som trekkes frem som viktige betingelser i teorien.

DEL 2

Politisk støtte, drivkraft og lederskab

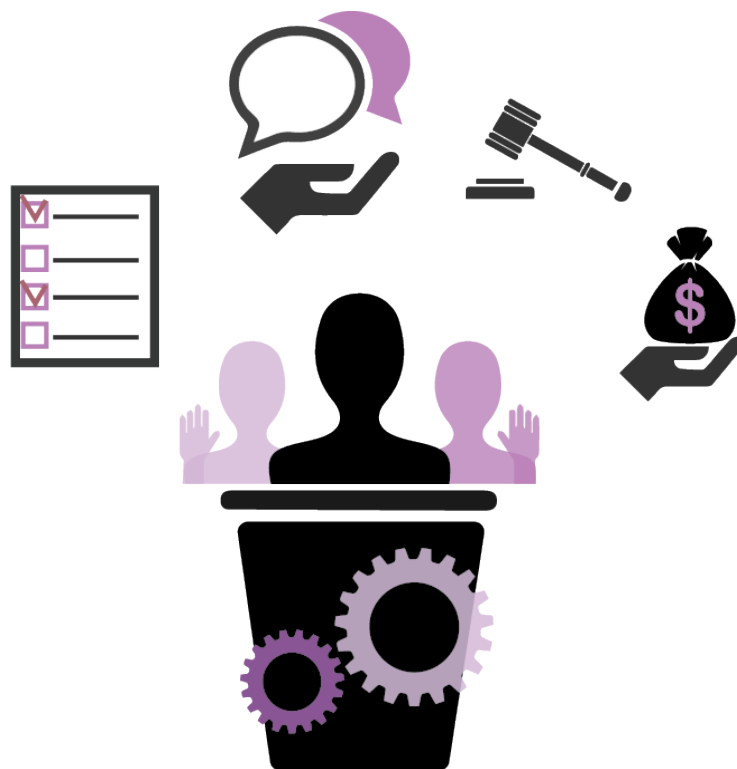


Fig. 39

Artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016) og rapporten *Car-free development* (2005) trekker frem drivkraft, politisk støtte og ledelse, som viktige faktorer for gjennomføring. Uavhengig av om et prosjekt er initiert ovenfra eller nedenfra i forvaltningen, vil høy grad av politisk støtte føre til raskere prosesser som leder til handling. For at *Bilfritt byliv* skal kunne realiseres innen den ambisiøse tidsfristen 2019, vil det derfor være viktig at prosjektet støttes politisk. Engasjert ledelse som følger prosjektet gjennom hele tidsperioden og i de ulike faser av prosjektet, trekkes også frem som en betingelse (GTZ, 2005 s. 58-59). Som nevnt i *Kapittel 4: Presentasjon av prosjektet Bilfritt byliv* utgjør lange beslutningsprosesser også en risikofaktor for prosjektets måloppnåelse, når det kommer til prosjektets tidsperspektiv (Oslo kommune, 2016, 46).

Spørsmål: *Hva driver prosjektet og har prosjektet Bilfritt byliv sterk politisk støtte? På hvilken måte jobber politikerne for at etatenes arbeid raskere skal føre til handling? Er det et tydelig lederskap?*

Når det kommer til prosjektet *Bilfritt byliv* var det et ønske fra politisk hold om mer involvering i planleggingen av prosjektet. I et internt notat sendt fra Byrådet til PBE den 24.06.2016, ble det sendt en bestilling hvor Byrådet etterspør løsninger til hvordan de kunne involveres mer i prosjektet *Bilfritt byliv*. PBE svarte på denne bestillingen ved å sende tre ulike forslag til hvordan Byrådet kunne involveres mer. Avslutningsvis i dette dokumentet fremmes det en anmodning til at Byrådet bør gå for det andre forslaget som ble presentert. Dette forslaget gikk ut på at BYU måtte ansette en som kunne representere Byrådet og sørge for at byrådets ønsker ble ivaretatt i etatenes tverrettlige samarbeid. Dette med direkte deltakelse i møter, samarbeidsforum, diskusjoner med mer (Oslo kommune, 2016). Forslaget var et tiltak som gikk imot den originale linjestyringen i kommunen.

Anmodningen fra PBE ble fulgt og MOS ansatte en prosjektdirektør som fikk ansvar for å ivareta byrådets interesser i EKG (*Etatskoordinerende gruppe*). Prosjektdirektøren fikk også ansvar for å formidle relevante saker opp til ledelsen i styringsgruppen (Byrådssak 1080/16, s.3). På denne måten fikk byrådet direkte kontakt med etatenes tverrettlige samarbeid, slik at de kunne forankre de politiske ønsker i prosjektet.

Ledergruppen sammen med den utnevnte prosjektdirektøren sto for utarbeidelsen av *Styringsdokumentet* (2016). Dokumentet er førende for planleggingen av prosjektets gjennomføring. Det viser at Byrådet har en klar lederrolle som driver prosjektet.

Det fremmes også i rapporten *Car-free Development* (2005) at ledelsen av prosjektet bør ha ansvar for å overvåke og administrere forholdene rundt planlegging og gjennomføring. I tillegg er det viktig at lederskapet har tillitt og at de er synlige (Malterud, 2016, s. 16). Ved å ansette en prosjektdirektør til å lede prosjektet og koordinere det tverrettlige samarbeidet viser Byrådet synlighet og tilstedeværelse i prosjektet, samtidig som de kunne overvåke og administrere gjennom hele planleggingsfasen.

Byrådet har en sterk visjon og ønske om måloppnåelse innen 2019. De er klare på hva de ønsker og de følger prosjektet tett fremover i form av bestillinger, oppfølging og beslutninger. Byrådssakene 1080/16 av 30.06.2016, 1036/17 av 20.04.17, 1092/17 av 21.09.17, viser at den politiske ledelsen i prosjektet har en sterk drivkraft.

I tillegg er det en stor lokal og internasjonal interesse for prosjektet *Bilfritt byliv* i Oslo. Det at Oslo er kåret til Europas miljøhovedstad i 2019 gir politikerne større motivasjon til å gjennomføre tiltak knyttet til *Bilfritt byliv* innen 2019.

“I 2019 er det både lokalvalg og kanskje enda viktigere så er vi jo European Green Capital. Da har vi lyst til at hele byen skal være veldig grønn, at det skal være masse kult som skjer på miljøfronten det året. Da er det veldig kult at Bilfritt byliv også er planlagt til å være ferdig da. Vi har lyst til å vise byen fra sin beste side, da er det viktig at vi har mye konkret på plass i 2019” -Informant 1.

Når politikerne gir prosjektet drivkraft, tyder dette på at prosjektet har en høy grad av politisk støtte. Den politiske støtten blir spesielt synlig ved at prosjektet kommer ovenfra og er politisk styrt. Det fremgår av intervju med BYU og MOS at prosjektet er en tydelig bestilling fra Byrådet, og at de fleste politiske partiene i bystyret har en formulering av bilfritt sentrum i sine partiprogram. Det hevdes også at byrådspartiene er samlet i beslutningen om prosjektets bestilling og gjennomføring.

“Det er en tydelig bestilling fra politisk ledelse, altså byrådet står veldig samlet i dette. Det står også i arbeidsprogrammene til de fleste partiene, at de vil ha bilfritt sentrum” -Informant 1.

Tydighet og klarhet i politikernes bestilling av prosjektet *Bilfritt byliv* viser etatene hva som prioriteres i byutviklingen i den gjeldende bystyreperioden. Politikerne styrer også kommunebudsjettet, og har bevilget flere millioner kroner for at prosjektet skal realiseres. Dette gjør at de har en stor innflytelse på forvaltningens arbeid i gjennomføringen. Flere etater som er intervjuet hevder også at bestillingen er tydelig fra politisk hold. Det er derfor et forsøk fra etatenes side å handle raskt slik at prosjektet når måloppnåelse innen bystyreperioden.

“Bilfritt byliv er et tydelig politisk initiert prosjekt, så vår jobb er på mange måter å hjelpe politikerne til å lykkes” -Informant 2.

Det at den politiske støtten er så sterk kan også gi et større press hos forvaltningen. Politikerne er tydelige på at de ønsker gjennomføring innen bystyreperioden, noe som gjør at de normale prosessene innad i kommunen må skje fortere. Ved intervju med BYU og MOS ble det bekreftet at Byrådet er fornøyd med de tiltak de har klart å få gjennom. Informanten presiserer at tiltakene ble iverksatt på relativt kort tid, i forhold til kommunens normale prosesser (Informant 1, 2017).

“... Selv om det følte som det tok ganske lang tid så er det ganske imponerende at vi har klart å fjerne parkeringsplasser så tidlig og at vi har klart å få på plass en del benker og andre tiltak i sentrum, på så kort tid. For slike ting tar vanligvis veldig lang tid i kommunen, det skal det jo også gjøre” - Informant 1.

Ved intervjuer kom det frem at dette tidspresset også kan være en utfordring i forhold til at etatene må jobbe raskere enn tidligere. Flere hevdet ved intervju at målet innen 2019 oppleves noe ambisiøst i forhold til prosjektets størrelse.

“Det kan være en utfordring at det (Prosjektet) er så sterkt knyttet til bystyreperioden. Dette gjør at vi fort kan bli presset på fremdrift. Saker må ofte raskt ut med korte frister for å få avklaringer vi trenger for å komme videre i arbeidet og holde framdriftsplanen, i ytterste konsekvens kan fagligheten bli satt på prøve.” - Informant 2

“Utfordringen har vært at det tar tid fra å utvikle idé, snakke med virksomheter, gjøre de nødvendige anskaffelsene og etablere tiltakene. Det er ganske komplisert og tar en del tid” - Informant 4

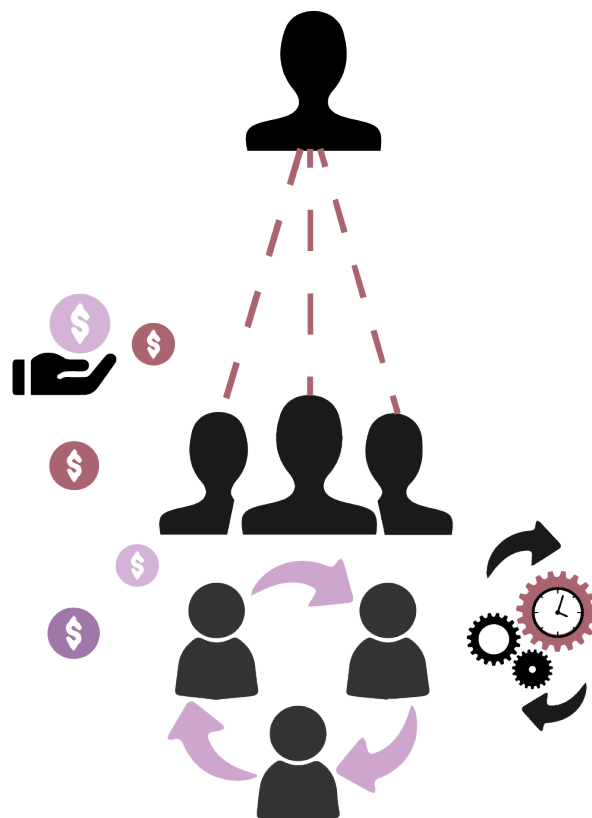
På bakgrunn av dette ser vi at prosjektet *Bilfritt byliv* har sterk politisk støtte ved at det er byrådene som driver prosjektet fremover. Byrådet jobber tett til prosjektet, noe som medfører at forvaltningens arbeid også skjer raskere. Ettersom prosjektet nå er i gjennomføringsfasen, er organiseringen av prosjektet endret. Under *Del 3: Organisering* vil disse endringene forklares ytterligere. I forhold til den politiske ledelsen innebærer endringen at BYU nå leder *Program for Bilfritt byliv*, hvor programmet er lagt til PBE. Politikernes oppfølging vil følge den originale linjestyringen. I en merknad sendt fra BYU til PBE angående planforslag til ny områderegulering, kommer det frem at Byrådet følger prosjektet som observatører i etatenes egne arbeidsgrupper (Oslo kommune, 2018).

Denne informasjonen viser at ledelsen av prosjektet *Bilfritt byliv* har de kvaliteter knyttet til lederskap som nevnes i *Car-free Development* (2005) og i artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016).

DEL 3

Organisering

I *Kapittel 3: Del 2* av teorien blir betingelsen organisering trukket frem i artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016) av Malterud, som omhandler en rekke ulike forhold. Organiseringen i prosjektet *Bilfritt byliv* må derfor ses i forhold disse betingelsene: *samarbeid og dialog i det offentlige, gode strukturer, prosesser og tydelighet, fleksibilitet, påregnelighet, mulighetsrom, samt effektivitet og gjennomføringskraft*. Disse betingelsene går over i hverandre og har en tydelig sammenheng med betingelsen organisering. For å få gjennomføringskraft kreves det blant annet at organiseringen er hensiktsmessig strukturert og samordnet. Dette forklares ytterligere nedenfor. I denne delen skal organiseringen i *Bilfritt byliv* belyses i forhold til samarbeidet i prosjektet, endringene som er foretatt og innvirkningene dette har fått for effektiviteten. Først presenteres samarbeidet i den offentlige sektoren, slik det er i dag.



SAMARBEID I DEN OFFENTLIGE SEKTOR

Ut ifra informasjon gjennom intervjuer og dokumenter fremgår at det er et samarbeid i den offentlige forvaltningen, både på det politiske nivå mellom de ulike byrådsavdelingene og nedover i den offentlige sektoren mellom etatene i Oslo kommune. Samarbeid og god dialog på flere ulike forvaltningsnivå trekkes frem av *Car-free Development* (2005) som essensielt og er svært viktig for prosjektgjennomføringen (GTZ, 2005, s. 58). Nedenfor presenteres samarbeidet mellom etatene og det politiske nivå, samt det tverretatlige samarbeidet.

I *Handlingsprogram for økt byliv* (2017) og *Styringsdokumentet* (2016) fremgår det at gjennomføring av de ulike tiltakene er avhengig av organisatoriske forhold. Ifølge handlingsprogrammet innebærer dette at det må være et kontinuerlig samarbeid mellom de ulike etatene. Dette krever god koordinering, hvor samarbeidet mellom etatene må være tettere slik at prosessene blir tydelige og effektive (Oslo kommune, 2017, s. 128; Oslo kommune, 2016, s. 3).

Spørsmål: *Hvordan er samarbeidet i prosjektet Bilfritt byliv med de involverte etater og Byrådet? Hvordan har dette samarbeidet fungert så langt?*

Samarbeid mellom etatene og det politiske nivå

I *Kapittel 4* er prosjektorganiseringen og de ulike rollene og arbeidsoppgavene beskrevet ytterligere. Som tidligere nevnt består den nåværende organiseringen av en styringsgruppe hvor BYU (leder og ansvar for prosjektstyringen), MOS (nestleder) og de ulike byrådsavdelingene sitter, samt etatssjefene fra PBE, BYM, KUL, EB, NAE. I tillegg er det en politisk referansegruppe, som også består av BYU, MOS og de ulike byrådsavdelingene (Byrådssak 1036/17, 1092/17). Ved at etatene nå er inkludert i styringsgruppen får de en direkte kommunikasjonslinje med Byrådet og samarbeidet mellom etatene og politikerne blir tettere, enn slik det var når prosjektet først ble etablert. Som tidligere nevnt under *Kapittel 4: Presentasjon av prosjektet Bilfritt byliv* og i *Del 2* av analysen har styringsgruppen ansvar for å beslutte hvilke saker som skal opp til Byrådet for avgjørelse, og kommunaldirektørene i byrådsavdelingene skal påse at bestillinger blir gitt i linjen ned til den tilhørende etat. Den politiske referansegruppe skal blant annet motta statusrapporteringer fra prosjektet, utkast til saker som Byrådet skal vedta, samt annen informasjon av politisk interesse (Byrådssak 1036/17, s. 3).

I henhold til *Car-free Development* (2005) er det viktig at lederskapet involverer de kommunale institusjoner fra oppstart. De ulike kommunale sektorene har fagkunnskap og sitter med det direkte implementeringsansvar, hvor de blant annet står for den fysiske utførelsen av planer og gjennomføring av ulike tiltak med mer (GTZ, 2005 s. 58-60). Flere av informantene hevder også at det er spesielt viktig med en god dialog mellom etatene og det politiske nivå (Byrådet) for å oppnå gjennomføring og gode beslutninger (Informant 2 & 4, 2017). God dialog trekkes også frem som viktig av BYU og MOS, hvor de er opptatt av at dialogen mellom det politiske nivå og etatene skal være tett. For å få til dette er det viktig med gode kommunikasjonslinjer (Informant 1, 2017).

«Politikerne er avhengige av den fagkunnskapen som sitter i etatene, for å ta gode beslutninger. En del av vår jobb er å hjelpe politikerne til å ta gode faglig begrunnede valg. Vi er på en måte rådgivende for politikerne.» – Informant 2

Ifølge PBE fungerer det slik at de ulike etatene sender signaler opp om ulike behov til den politiske forvaltning (Byrådet m/byrådsavdelinger og Bystyret), som da må ta stilling til disse forslagene. Dette blir da vurdert på det politiske nivå og blir som regel sendt ned igjen som en bestilling til etatene. Et eksempel som blir trukket frem var i starten av prosjektet når politikerne ønsket å fjerne alle parkeringsplassene innenfor Ring 1 sommeren 2017. Da så blant annet PBE at dette ikke var mulig fordi det ville være i strid med gjeldende reguleringsplan. PBE sendte dermed signaler opp til politikerne om at det var behov for å lage en områderegulering og forankre ulike forhold i en plan (Informant 2, 2017).

Det kan også være slik at politikerne sender signaler ned om ulike ønsker i forhold til prosjektet, som etatene da må ta stilling til slik at de kan sende forslag opp til politikerne. Deretter blir det eventuelt vedtatt på det politiske nivå og sendt ned til etaten som en bestilling igjen (Informant 2, 2017). I forhold til dette trekker BYU & MOS frem at det er viktig at politikerne er tydelig på hva de vil og ønsker, og at de må forhøre seg med etatene som sitter på fagekspertisen før ulike saker blir vedtatt (Informant 1, 2017). Det er ikke alle forhold som byrådet ønsker å vedta og det kan være slik at for eksempel Plan- og bygningsetatens anbefalinger ikke blir fulgt ifølge informanten fra PBE. Til tross for dette slutter ikke etatene å anbefale av den grunn (Informant 2, 2017).

Samarbeid mellom etatene

I styringsdokumentet fremgår det at prosjektet er helt avhengig av et tverrsektorielt samarbeid mellom etatene, da prosjektets omfang berører alle de ulike ansvarsområder (Oslo kommune, 2016, s.3). PBE, BYM, KUL og EBY har et tverretattlig samarbeid, hvor det er opprettet tverrsektorielle arbeidsgrupper som har ansvar for ulike oppgaver i prosjektet. I oppstart av prosjektet sto den enkelte etat fritt til å opprette slike arbeidsgrupper ned i sin etat (Byrådssak 1080/16, s.2) Ifølge intervjuer har samarbeidet mellom etatene vært tett, hvor de involverte parter i den offentlige sektor har vært enig om at et tett samarbeid

og gode samarbeidsrutiner er viktig i forhold til gjennomføringen. For å få til en raskere behandling med blant annet de tiltak som ble gjennomført sommeren 2017, har spesielt PBE og BYM hatt et tettere samarbeid enn det de vanligvis har. Det ble blant annet holdt en rekke møter mellom PBE og BYM underveis i prosessen i forhold til søkeprosessen med de ulike tiltak som skulle gjennomføres (Informant 2 & 3, 2017).

«For å gjøre dette raskere og smidigere, så har det vært en rekke møter mellom BYM og PBE, hvor de fikk se planene våre før de var ferdige slik at de da kunne komme med tilbakemeldinger. Etatene har dermed hatt et slags samarbeid, hvor man forhåndssender saker underveis i prosessen.» - Informant 3

PBE var klar over de ulike saker og forhold på forhånd. De var derfor godt informert, noe som har gjort saksgangen enklere. På denne måten har PBE hatt mulighet til å komme med eventuelle innvendinger underveis, slik at BYM fikk muligheten til å foreta endringer før de sendte over saken for godkjenning. Godkjennelsen gikk derfor fortere og etatene kunne dermed gjennomføre de ulike tiltakene raskere (Informant 3, 2017). På denne måten har enkelte av etatene fått til en god struktur som skaper en effektivisering av saksbehandlingen. Dette er blant annet viktig i forhold til å få en fortgang i prosessene, noe som kreves i et prosjekt med korte tidsrammer. Arbeidsgruppene fungerte også godt med tanke på pilotområdene som ble utført sommeren 2017, hvor det var et behov for raske avklaringer og saksbehandling i forhold til tiltakene som skulle gjennomføres.

PBE trekker videre frem at de tverrsektorielle arbeidsgruppene har hatt en god funksjon i arbeidet med handlingsprogrammet og områdereguleringen. Her ble det etablert en arbeidsgruppe hvor aktuelle etater, samt andre relevante statlige aktører ble invitert. I følge PBE ble det ca. hver andre uke gjennomført møter med de involverte etater (PBE, BYM, EBY, KUL), knyttet til problemstillinger rundt handlingsprogrammet og områdereguleringen. PBE hadde ansvaret for å sette opp en agenda for møtene, hvor de problemstillinger det var

et behov for å få avklaring på ble diskutert. I tillegg kunne de ulike etatene sende inn innspill på forhånd dersom det eventuelt var behov for å diskutere andre forhold (Informant 2, 2017).

«I disse koordineringsgruppene skjer det veldig mye viktig koordinering i prosjektene. Basert på erfaring fungerer disse arbeidsgruppene ofte veldig godt, fordi det er et litt mer uhøytidelig forum» - Informant 2

Flere av informantene virker til å være tilfredsstillt med samarbeidsprosessene mellom etatene i prosjektet, men det trekkes også frem at det er utfordrende og at det alltid kan ønskes mer tid i forhold til samarbeid og dialog. KUL hevder blant annet at:

«Det er utfordrende å finne ut hvordan etatene skal samarbeide fordi prosjektet er nytt og fordi prosjektet ble etablert som en prosjektorganisasjon utenom etatenes etablerte linje» - Informant 5

Informanten presiserer at det er viktig med et tverretattlig samarbeid som er basert på felles klare mål med god forankring i alle ledd, men at prosjektet har utfordret kommunen til å jobbe på tvers av sektorene (Informant 5, 2017).

Informanten fra EBY og Levende Oslo trekker også frem at det er en utfordring fordi det mange mennesker involvert og sterke kulturer knyttet til de ulike sektorene i kommunen. Videre mener informantene at det kan være utfordrende å jobbe på tvers i en slik linjestruktur og at prosessene ofte tar lang tid. Det er flere ulike forhold ved prosjektet som provoserer den fastlagte måten å tenke på i kommunen, som kan gjøre det vanskelig. Informanten hevder at det er viktig å være klar over utfordringene når det gjelder samarbeid på tvers av etatene, og at selv om man ønsker et samarbeid åpner ikke systemet tilstrekkelig opp for dette (Informant 4, 2017).

«Selv om man ønsker det og man ser at verdien av å samarbeide er større, så åpner ikke systemet opp for dette. Du blir alltid målt på den arbeidsplanen som allerede er bestemt, at fremdriften, kvaliteten og budsjettet blir holdt.

Det finnes det sterke systemer for. Man blir aldri målt på hvor god man er til å samarbeide med andre om å få til en merverdi. Det er ingen indikator som sier dette. Kommunen har bygget en struktur som er veldig vanskelig.» - Informant 4

Informanten påpeker her at den formelle linjestrukturen i Oslo kommune ikke åpner opp for tverrsektorielt samarbeid i stor nok grad. Det er derfor vanskelig å få til den gode strukturen for det samarbeidet man ønsker mellom etatene, da samarbeidskulturen varierer. Prosjektet er avhengig av god dialog og kommunikasjon for at prosjektet skal fungere, slik Malterud også trekker frem i artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016).

Ut ifra informasjonen når det gjelder samarbeid i den offentlige sektoren, fremgår det at de fleste informantene mener godt samarbeid er en viktig betingelse. Kommunen har etablert et samarbeid både på tverrsektorielt nivå mellom etatene og politisk nivå, mellom byrådsavdelingene og etatene. Styringsgruppen har en direkte kommunikasjonslinje mellom politikerne og de ulike etatene. Gjennom dokumenter og intervju fremgår det at både etatene og politikerne mener dette samarbeidet er viktig. Politikerne ønsker at tiltakene som vedtas skal være forankret i fagkunnskap, og at etatene skal bidra med anbefalinger.

Videre mener flere av informantene at samarbeidet mellom etatene stort sett har fungert bra i de tverrsektorielle arbeidsgruppene, hvor samarbeidet har vært tettere enn vanlig. Informantene fra PBE og BYM trekker spesielt frem dette, hvor det var en stor fordel ved at man var informert om ulike saker på forhånd for å få til raskere prosesser og saksgang. Til tross for dette trekkes det også frem at det har vært utfordrende, fordi etatene må jobbe på tvers av den etablerte linjestrukturen. Etatene er stort sett vandt med å jobbe ned i sin etat fra før, det kan derfor være utfordrende å bryte ut av de allerede etablerte strukturer, slik EBY, Levende Oslo og KUL trekker frem ovenfor. Det kan dermed være vanskeligere for etatene å koordinere seg. Dette viser at det både er fordeler og utfordringer ved å samarbeide på tvers av etatene, men at det også generelt har vært et behov å arbeide enda tettere enn vanlig i prosjektet *Bilfritt byliv*.

ENDRING I ORGANISERINGEN OG INNVIRKNING

Nedenfor vil utfordringer knyttet til den tidligere organiseringen, samt hvorfor det var et behov for å gå tilbake til den ordinære linjestyringen presenteres videre.

Spørsmål: *Har endringene i organiseringen som er foretatt underveis fått en innvirkning i forhold til effektiviteten? Hvilke utfordringer trekkes frem ved den tidligere organiseringen? Er den nåværende organiseringen mer hensiktsmessig?*

Som tidligere beskrevet i *Kapittel 3: Del 2*, fremgår det at det er viktig med gode strukturer, prosesser og tydelighet, hvor det bør fremlegges en strategi for gjennomføring (Malterud, 2016, s. 16). Dette gjelder både i forhold til organiseringen, men også når det kommer til de ulike fasene i prosjektet. De ulike fasene er presentert i *Styringsdokumentet* (2016) med en strategi for gjennomføring, som viser ønsket prosess og fremgang (Oslo kommune, 2016, s. 21-24). Dette viser at kommunen har strukturert prosjektet etter ulike faser, slik Malterud hevder er viktig.

Fra det tidspunktet prosjektet ble opprettet og frem til nåværende tidspunkt, har det som tidligere nevnt i *Kapittel 4: Presentasjon av prosjektet Bilfritt byliv* blitt foretatt en rekke endringer i organiseringen og styringen av prosjektet. Dette fremgår av Byrådssak 1036/17, 1092/17 og informasjon gjennom intervjuer. Prosjektet har nå blitt omgjort fra prosjekt til program, hvor BYU nå er leder og MOS nestleder. Programmet er lagt til Plan- og bygningsetaten og kalles nå *Program for Bilfritt byliv*. Det er altså to endringer som har blitt foretatt, en omorganisering og at prosjektet er omgjort til et program. Dette ble også nevnt av de ulike informanter i prosjektet gjennom intervjuer.

Byrådssakene forklarer endringene i prosjektorganiseringen tydelig. Ved å studere disse dokumentene fremgår det argumenter og begrunnelser for hvorfor endringene ble foretatt. Først og fremst innebærer den første endringen som ble foretatt våren 2017 et økt behov for linjestyring og en tettere involvering av byrådsavdelingene. Dette innebærer at

forhold legges mer inn i linjen som ordinær drift, slik Oslo kommunes styringssystem fungerer fra før. Hver enkelt etat har dermed sin byrådsavdeling som de forholder seg til, noe som de i utgangspunktet også gjorde i starten av prosjektet (Byrådssak 1036/17). Når det gjelder omgjøringen fra prosjekt til program, fant Byrådsleder ifølge Byrådssak 1092/17 det mer hensiktsmessig å legge det til PBE. Dette for å sikre helhetlige og langsiktige grep i de kommende faser (Byrådssak 1092/17). Substansen i prosjektet blir dermed tatt med videre i driften av programmet. På denne måten legger man opp til en annen kontinuitet, hvor det skal være et mer langsiktig perspektiv. Et prosjekt er noe som er midlertidig, det vil si at prosjektet forholder seg til en mer avgrenset tidsramme i forhold til et program som er mer langsiktig.

Flere av de samme begrunnelser fremgår også gjennom intervjuer med de ulike informanter, ved spørsmål om hvorfor prosjektet ble reorganisert og lagt inn i linjen. Det trekkes blant annet frem at når ulike tiltak skal gjennomføres i de kommende faser, var det et større behov for at prosjektet ble linjestyrt og følger den kommunale saksbehandlingen som eksisterer fra før. Det var i gjennomføringsfasen derfor et behov å tilpasse prosjektet den ordinære styringen, slik at etatsdirektørene får mer myndighet i forhold til hvordan det var i den første fasen av prosjektet. Følgende sitat ble uttalt om prosjektets endringer i organiseringen:

«Dette begrunnes med at man nå går fra en planleggingsfase og over i en mer gjennomføringsfase. Man ønsker dermed å bruke kommunens mer normale styringsstruktur. I denne fasen gjøres ting mer ned i den enkelte etat. Man er fremdeles inneforstått med at det er et behov for en overordnet koordinering og samhandling, som man da prøver å få til gjennom et program.» – Informant 3

Utfordringer ved den tidligere organiseringen

Ved spørsmål om hva som var utfordringene ved den tidligere organiseringen trekker både PBE, EBY og Levende Oslo frem at organiseringen ikke fungerte og ble så funksjonell, slik man i utgangspunktet ønsket. Det ble etter hvert som prosjektet gikk over fra første fase til gjennomføringsfasen mer naturlig å endre den tidligere organiseringen, slik det også kommer frem av byrådssakene nevnt ovenfor. Derfor ble blant annet tidligere etatskoordinerende gruppe (EKG-gruppen) omgjort til styringsgruppe i stedet, som tidligere beskrevet i *Kapittel 4*. Denne prosjektorganisasjonen (EKG) var etablert utenfor kommunens ordinære etatsorganisering med en prosjektdirektør. Det fremgår at etatene allerede har sin organisasjonsstruktur fra før, hvor etatene må følge sin linje. Man måtte dermed uansett gå internt via sin etat og det var derfor mer hensiktsmessig å gå tilbake til linjestyring (Informant 2 & 4, 2017). PBE forklarer nærmere om den tidligere organiseringsstrukturen hensikt:

Det jeg kan si litt om er at den overordnede organiseringen har det blitt gjort en endring. Da Bilfritt byliv prosjektet ble etablert, så ble det etablert en prosjektorganisasjon utenfor kommunens ordinære etatsorganisering med en prosjektdirektør.» - Informant 2

Tanken var ifølge PBE at denne prosjektorganisasjonen skulle ha funksjon som direkte bindeledd mellom politikerne, byrådsavdelingene og etatene, hvor de blant annet skulle arbeide med koordineringen i forhold til prosjektet (Informant 2, 2017). Videre trekkes det frem av informantene fra PBE, EBY og Levende Oslo at etatene er avhengig av at bestillinger forankres tilstrekkelig i linjen (Informant 2 & 4, 2017).

«Jeg rapporterer til min leder, som igjen rapporterer til sin direktør, som igjen rapporterer til øverste direktør for PBE. Deretter går det videre til rådhuset. Det er på en måte en beslutningslinje som er etablert i alle etatene, slik at det er ikke er en måte å styre rundt dette. Jeg må gå veien via lederne i PBE uansett. Man (etatene) innså vel egentlig at man (EKG) ikke hadde noen beslutningsmyndighet og man (EKG) kunne ikke kreve at PBE (etatene) skulle rapportere direkte til dem, fordi vi måtte gå vår vei internt i etatene. Det ble sånn sett bare et slags ekstra mellomledd.»
– Informant 2

En annen utfordring som blir trukket frem var effektiviteten ved den tidligere organiseringen. Effektivitet fremgår i teorien som viktig i forhold til gjennomføringen, slik at prosjektet får fremdrift. Dette må ifølge Malterud blant annet tilføres via beslutninger (Malterud, 2016 s. 15-16). Informanten fra EBY og Levende Oslo mener at den tidligere organisasjonsmodellen ikke var effektiv nok.

«Jeg tror man kanskje så behovet for at den organisasjonsmodellen man hadde ikke var effektiv nok. Det som endringen består av nå, er at i stedet for at det er et mer selvstendig prosjekt, så er det mer en del av en etatsproduksjon.» - Informant 4

Effektivitet er spesielt viktig i prosjektet *Bilfritt byliv* for å oppnå gjennomføringskraft, da flere av de ulike fasene skal ferdigstilles innen 2019. Gjennomføringskraft handler om at man evner å realisere de vedtak som er satt (Malterud, 2016 s. 14). BYU og MOS presiserer at det er stramme tidsrammer, noe som gjør at det er spesielt viktig at det arbeides raskt i linjene (Informant 1, 2017). Desto viktigere er det at organiseringen er strukturert på en måte som gjør den så effektiv som mulig. I forhold til arbeidsoppgaver og prosesser er det et stort tidspres og mange arbeidsoppgaver skal gjennomføres på kort tid. Dette nevnes også i *Del 2* av analysen, hvor flere informantene hevder at tidsperspektivet er en utfordring.

Fordeler og ulemper ved å omstrukturere organiseringen

Endringene i organiseringen kan gjøre at det tar lengre tid å få satt strukturene i organiseringen, som kan føre til diskontinuitet. Det kan potensielt sett være en ulempe at det blir flytting og omstruktureringer i organisasjonen, spesielt med tanke på at det eventuelt kan gå utover effektiviteten. Det kan igjen være flere fordeler ved å omstrukturere og legge prosjektet inn i linjen og gjøre det om til et program, for det viser at Oslo kommune har evne til å være fleksible når det kommer til endringer. Dette fremgår som essensielt i teorien, hvor det Malterud trekker frem at det er viktig med fleksibilitet i offentlige prosjekt, slik at man raskt kan finne løsninger tidlig i prosessen og foreta endringer dersom det oppstår hindringer eller utfordringer underveis (Malterud, 2016 s. 16). Det kan derfor være en fordel ved at prosjektet ble omorganisert og lagt inn i den ordinære linjestyringen, slik flere av informantene også hevder gjennom intervjuer.

Informanten fra EBY og Levende Oslo trekker frem at det er fordeler ved å omstrukturere organiseringen og gjøre om prosjektet til program for da blir forholdene klarere,

slik det fremgår av sitatet nedenfor:

«Dette er ikke et prosjekt, men et program. Det ligger til en etat, det har en veldig klar og tydelig politisk ledelse, samt en veldig klar beordringslinje ut over hva som skal skje. Egentlig er det bare en sterkere satsning på gjennomføringen.» – Informant 4

Videre hevdes det av informanten at det i den første fasen av prosjektet mest sannsynlig var hensiktsmessig med en prosjektorganisasjon, for å etablere planer for gjennomføring, styringsdokumentet, idè- og konseptinnholdet med mer (Informant 4, 2017). En prosjektorganisering har større rom for fleksibilitet, noe som kan være en fordel i etableringsfasen av et prosjekt. I gjennomføringsfasen er det ifølge EBY og Levende Oslo en større fordel ved at det ligger i linjen (Informant 4, 2017).

«Men når det skal gjennomføres, så er det mange ting som skal bygges. Det skal også evalueres, det er mange midlertidige tiltak som skal vurderes om skal gjøres permanente eller ikke. Da er det mer kommunal saksbehandling knyttet til dette. Sånn sett er det da bedre at det ligger i linjen ned i hver enkelt etat.» – Informant 4

PBE hevder det samme, at den tidligere organiseringen ble komplisert fordi prosjektorganiseringen var etablert utenfor den vanlige linjestyringen. Det er også ifølge PBE mer fordelmessig å organisere i linjen, slik det fremgår i sitatet nedenfor:

«Kommunen er gode på det de kan og hvis vi plutselig skal begynne å forskyve på dette og lage en ny prosjektorganisering utenfor den vanlige linjestyringen som allikevel er kommunal, kan det fort bli litt komplisert. Det er jo en juss i det, politikk med mer og da ble dette litt vanskelig. Derfor valgte man heller å legge det inn i linjen, for da blir det tydeligere og mer ryddig i forhold til hvordan beslutningene tas. Da blir det ikke noen spørsmål om hvem som skal ta hvilke beslutninger.» – Informant 2

Informanten fra EBY og Levende Oslo påpeker videre at det er en fordel ved at det ligger i linje i forhold til prosjektets størrelse og de involverte aktører. Et slikt prosjekt omfatter forskjellige kommunale etater og flere ulike private interesser, det er derfor viktig med tydelighet slik at det ikke blir uklart for de involverte parter (Informant 4, 2017).

«Prosjektet kan bli litt isolert og dersom et prosjekt ikke ligger i linje så må prosjektet hele tiden selv argumentere og få ting til. Når det er et så stort prosjekt, som involverer så mange forskjellige kommunale etater og mange ulike private interesser, så er det lett for at ting blir litt ugreit og ullent (uklart). Både utad til det private, men også innad i kommunen.» - Informant 4

Det ovennevnte gjenspeiles også av Oslo Handelsstands Forening (OHF) når det gjelder linjestyring, hvor OHF mener at tiltak og forhold bør forankres ytterligere i linjen. Ved spørsmål om deres synspunkter i forhold til prosjektets gjennomføring så langt, hevder OHF at det var vanskelig å forholde seg til den tidligere organiseringen på grunn av at det ikke var etablert i linjen. OHF mener at det er vanskelig å forholde seg til de midlertidige tiltakene (pilotprosjektene). Grunnen til at OHF mener denne fremgangsmåten ikke egners seg, er fordi midlertidige tiltak ikke skaper forutsigbarhet for næringene eller bedriftene i de aktuelle områdene. Informanten sier videre at det er vanskelig for bedriftene å forholde seg til plutselige endringer som kan påvirke deres økonomiske inntekter. De er opptatt av at prosjekter som fremmer endringer i bybildet skal være mer langsiktige ved at de legges inn i den ordinære linjestyringen (Informant 6, 2017).

“Det å separere seg vekk fra linja kan være gøyalt, men det er ikke substansielt. Det er forskjellen med prosjekt og det å ta det inn i linja, vi søker alltid det som følges i linja og som gir resultater i det lange løp.”
- Informant 6

Informanten viser videre til planer der ønsket utvikling av *Bilfritt byliv* bør integreres. Kommuneplan, knutepunksplan, plan for gater og torg blir nevnt som eksempler. OHF ønsker konkrete planer som gir føringer for utviklingen av byen, som investorer og utbyggere kan rette seg til ved utarbeidelse av områdereguleringer eller detaljreguleringer (Informant 6, 2017). Synspunktet OHF har til kommunens fremgangsmetoder sier ikke så mye om deres meninger knyttet til selve prosjektets mål om økt byliv. I likhet med Oslo kommune, ønsker også OHF økt byliv i sentrum. Informanten tydeliggjør at selve prosjektet *Bilfritt byliv* kan være positivt for byen i det lange løp. Spørsmålet er hvordan det gjennomføres og på hvilken måte bedriftene tilpasser seg endringene.

I rapporten *Car-free Development* (2005) trekkes det også frem at drastiske endringer kan skape reaksjoner blant aktører og interessenter i næringslivet, fordi det kan være vanskelig å forholde seg til store endringer over kort tidsrom (GTZ, 2005 s. 73). Til tross for at både den offentlige og private sektor ønsker byliv, så er de private aktører og interessenter opptatt av at ulike tiltak ikke bør gjennomføres for raskt, for da kan det eventuelt få en negativ innvirkning for næringslivet. Det betyr ikke nødvendigvis at man ikke er positiv til endringer, men at man ønsker mer tid før ulike tiltak realiseres. Slik som OHF også poengterer, at de ønsker konkrete, helhetlige planer å forholde seg til og ikke midlertidige tiltak.

Ved spørsmål om det er noe i den nåværende organisasjonsoppbyggingen som kan være vanskelig for prosjektet trakk informanten fra BYU og MOS frem at det kan være utfordrende dersom det oppstår uenigheter mellom etatene som gjelder mindre saker eller forhold. Dersom enkelte etater er uenig i en sak må det løftes videre opp til Byrådet for å få en avklaring på det, hvor byrådene da må bli enige. Det er ikke sikkert at saken eller forholdet alltid trenger å løftes opp til Byrådet, men allikevel må den det fordi det er slik linjestyring fungerer. Dette er forhold som potensielt sett kan bremse prosessene og påvirke effektiviteten i prosjektet (Informant 1, 2017).

«Men, det er jo alltid det at hvis BYM og PBE er veldig uenige om en ting, så må det løftes veldig høyt for at man skal få en avklaring på det. Da må byrådene bli enige. Det kan også være en liten ting, som ikke trengs å løftes så høyt, men så må den det allikevel. Slike ting kan bremse prosjektet litt.» – Informant 1

Dette viser at kommunikasjonslinjene i linjeorganisering noen ganger kan bli lange og tungvinte. Derfor krever linjeorganisering en god samordning, da den ikke gir like stort rom for fleksibilitet.

De ulike informantene mener stort sett at den nåværende organiseringen fremstår tydeligere og klarere, når ulike tiltak og bestillinger forankres mer i linjen. Da blir det også tydeligere hvor de ulike ansvarsområdene ligger. Oslo kommune tilpasser seg dermed i forhold til hvilken fase de er i og er åpen for endringer. Dette viser rom for fleksibilitet. Når prosjektet gjøres om til et program og legges til en etat (PBE) blir strukturen ifølge informantene tydeligere. Ved å legge programmet til PBE sikrer kommunen en mer helhetlig planlegging med hensyn til plan- og bygningssloven. De planmessige grep bidrar til å styrke gjennomføringskraften i forhold til målsettingen, slik det fremgår i Byrådssak 1092/17 og gjennom informasjon fra intervjuer. Dette styrker forutsigbarheten i prosjektet, både innad i kommunen, men også utad til de private aktører.

Den nåværende organiseringen - Prosjektets tidsperspektiv og prosess

Spørsmål:

Hvordan er den nye organiseringen strukturert? Vil endringene ha en innvirkning for tidsperspektivet og prosessene i prosjektet?

Når det gjelder den nye organiseringen har det som tidligere nevnt ikke vært mulig å få oversendt et organisasjonskart eller fullstendig oversikt over hvordan denne organiseringen kommer til å være, annet enn det som fremgår av byrådssakene (1036/17 & 1092/17). Disse byrådssakene tydeliggjør endringene. Et nytt styringsdokument er under utarbeidelse, som foreløpig er unntatt fra offentlighet. Endringene vil ikke ha betydning for det tverretatlige samarbeidet eller ansvarsområder innad i de ulike etatene, dette vil videreføres i programmet. Videre vil ikke endringen i organisasjonen ifølge informantene heller ha noen betydelig innvirkning for prosjektets faser og gjennomføringen av de ulike tiltak. De ulike fasene følges fremdeles i henhold til *Styringsdokumentet* (2016) med forbehold om mindre justeringer underveis ifølge BYU og MOS (Informant 1, 2017). At ulike forhold kan justeres i fasene underveis ved behov viser også at kommunen er fleksibel, noe som er viktig i forhold til gjennomføringen.

Informanten fra EBY og Levende Oslo nevner at det handler om å gjøre alle fasene mer tydelige og etterprøvbare. Informanten hevder at det er en sterkere satsning på gjennomføringen og at dette bidrar til å styrke gjennomføringsmodellen av prosjektet (Informant 4, 2017).

«Det har ikke noe med innholdet i det bilfrie å gjøre, så det vil ikke påvirke hva som skal skje eller når dette skal skje. Det vil dermed ikke påvirke fasene i noen særlig grad. Det er egentlig bare å gjøre alle fasene mer tydelige, etterrettelige og etterprøvbare, slik at det blir tatt referat ifra møtene og at det er flere

systemer for medvirkning og kvalitetssikring, før man faktisk gjør noe. Dette går på fremdrift, budsjett osv. Så det er egentlig bare for å styrke gjennomføringsmodellen av prosjektet.» – Informant 4

Ved spørsmål om ytterligere informasjon når det kommer til endringene og hvilken påvirkning dette har fått kunne ikke informantene si så mye om, da kommunen høsten 2017 fremdeles var i prosessen med omorganiseringen. Det er ifølge informanten fra PBE en del avklaringer og funksjoner som ikke enda er konkret bestemt, slik det fremgår av sitatet nedenfor:

“Det er litt tidlig å si, fordi vi står midt oppi omorganiseringsprosessen nå. Man skal få en kommunikasjonsgruppe, en ny programleder. Det er en rekke funksjoner og stillinger som skal gå inn i dette her. Dette er en kabal som vi jobber med nå og er ikke enda helt konkret bestemt. Det kan jeg derfor ikke si så mye om.” – Informant 2

Når det gjelder tidsperspektivet for *Bilfritt byliv* nå som det er gjort om til et program, ble det informert om at det fremdeles er de samme tidsrammer, men at prosjektets rammer ikke avsluttes etter 2019. I følge PBE har en prosjektorganisasjon tydeligere tidsavgrensning. Ved å gjøre om *Bilfritt byliv* fra prosjekt til program blir ikke denne tidsavgrensningen like tydelig. Ved spørsmål om det fremdeles er et mål om å gjennomføre flere av de ulike tiltakene innen 2019, svarer PBE følgende:

«Jo, det har det, men det blir kanskje ikke så tydelige rammer. Det er ikke noe som skal legges ned i 2019. Vi jobber veldig mot valget i 2019, fordi det er det som er den politiske bestillingen.» – Informant 2

Det nye programmet vil dermed fortsette videre utover 2019 og det er tilrettelagt for langsiktige planer som går over en lengre tidsperiode. Oslo kommune er nå i gjennomføringsfasen og utover 2018 skal det ifølge informantene og *Styringsdokumentet* (2016) tilrettelegges for flere tiltak som skal bidra til økt byliv. De ulike tiltakene vil evalueres og eventuelt justeres underveis. Permanente

tiltak med fysisk ombygging av gater vil først etableres etter 2019, etter at områdereguleringen er ferdigstilt. Men først og fremst må det ifølge EBY og Levende Oslo etableres en prioritering eller rekkefølge over hvilke tiltak som skal gjøres permanente, og hvilke gater som fysisk skal bygges om før man går i gang med endringer (Informant 4, 2017).

Som det fremgår av endringene i organiseringen presentert ovenfor, er informantene stort sett enig i at det å gå tilbake til linjestyring var mer hensiktsmessig enn slik prosjektet først var organisert. Ved å se muligheter for endring av organiseringsstrukturen, fremfor å forholde seg til de begrensninger den daværende organisering hadde, viser kommunen rom for fleksibilitet. Samtidig er det også et behov for å være effektiv, da det er stramme tidsrammer og frister når det gjelder gjennomføringen. Kommunikasjonslinjene i linjeorganisering kan ofte være lange og det kan ta lengre tid å vedta ulike saker. Derfor kan dette potensielt sett også være en utfordring med tanke på effektiviteten. I utgangspunktet var det et behov for å gå vekk fra linjestyringen, fordi kommunen blant annet hadde behov for å jobbe tettere og mer tverrsektorielt. Det var derfor EKG-gruppen ble opprettet, som skulle hadde til hensikt å skape et godt samarbeid på tvers av etatene og sørge for effektiv gjennomføring av bestillingene fra byrådsavdelingene ned i etatene. Av ulike årsaker fungerte ikke EKG-gruppen med den hensikten det i utgangspunktet var tenkt.

Spørsmålet blir om etatene fremdeles klarer å jobbe tverrsektorielt i den grad de ønsker nå som prosjektet er omorganisert, da linjestyring krever god samordning innad i den offentlige sektor. Til tross for dette bidrar endringene som er foretatt til å satse mer langsiktig på *Bilfritt byliv*, noe som er viktig i forhold til gjennomføringen. Hvilken påvirkning endringene har fått når det gjelder omorganiseringen, kan som nevnt ikke diskuteres her, da kommunen høsten 2017 fremdeles var i prosessen med omorganiseringen. Det gjenstår derfor videre å se hvordan prosessene og fremdriften vil utfolde seg i de neste fasene.

Finansiering

En sentral betingelse for gjennomføringen er finansiering, som trekkes frem som essensielt i *Car-free Development* (2005). Prosjektet er avhengig at det bevilges tilstrekkelig med midler. Uten tilstrekkelig finansiering blir det vanskelig å oppnå gjennomføringskraft (GTZ, 2005 s. 75-76). Et av de viktigste virkemidlene Byrådet har tilgjengelig er bevilgning av penger til prosjektet. Dette fremgår også gjennom intervjuer med de ulike informantene. PBE presiserer at det er avgjørende at det bevilges penger over budsjettene tidsnok, fordi det tar tid å planlegge og bygge om byen (Informant 2, 2017).

«Penger og avklaringer må komme tidsnok til at prosjekter kan iverksettes når det er ønsket, her ligger mye ansvar hos politikerne og i byrådsavdelingene. I tillegg til at fagetatene må spille inn behov gjennom ordinære budsjettprosesser.» – Informant 2

Som tidligere nevnt i *Kapittel 4* får *Bilfritt byliv* egne midler som etatene bruker på de arbeidsoppgavene som er tilknyttet prosjektet. Dette går over det ordinære kommunebudsjettet, hvor det på forhånd er bestemt av Byrådet hvor mye den enkelte etat skal sette av til prosjektet (Informant 1, 2017). I tillegg til dette må også hver enkelt etat bruke midler utenom det som direkte er satt av til prosjektet, når det gjelder organisering og arbeidstid til ansatte innenfor prosjektet i den enkelte etat (Informant 2, 2017). Hittil er det brukt flere millioner på prosjektet, som både har gått til administrasjon, gjennomføring av tiltak med mer. Blant annet har BYM fått en del midler til gjennomføring av pilotområdene og PBE har fått midler til utarbeidelse av planer med mer (Informant 2, 2017). KUL har fått hevet rammen for etatens tilskuddsordning med 2,5 millioner øremerket til uteromsprosjekter (Informant 5, 2017).

DEL 4

Samarbeid og formidling utad

I denne delen av analysen skal vi se på hvordan Oslo kommune jobber i forhold til involvering og samarbeid utad, men også hvordan de jobber med formidlingen utad for å oppnå større samfunnsstøtte. Del 4 av denne analysen er derfor delt i to deler: *Del 4-1 Involvering og samarbeid utad* og *Del 4-2 Samfunnsstøtte og formidling utad*.



Fig. 41

DEL 4.1- INVOLVERING OG SAMARBEID UTAD

Det skilles her mellom involvering og samarbeid. Involvering vil si i hvor stor grad kommunen inkluderer allmennheten, interesseorganisasjoner og andre inn i offentlige planene som utarbeides i forbindelse med *Bilfritt byliv*, med formål å tilrettelegge for økt byliv. Med Samarbeid menes hvordan det offentlige jobber sammen med det private for å nå målene de har satt om økt byliv.

Involvering

Medvirkning er kommunenes ansvar og det handler om å involvere interessenter og aktører tidlig i en prosess, slik at all relevant kunnskap om den aktuelle sak kan fremstilles. Dette er lovpålagt i plan- og bygningsloven av 2008 jf. §5-1. Loven sier her at alle som fremmer forslag til planer skal tilrettelegge for medvirkning i planleggingen (Plan- og bygningsloven, 2008). I prosjekter som *Bilfritt byliv* er utformingsfasen helt essensiell, men loven sier ingenting om medvirkning i denne fasen. I artikkelen *Betingelser for gjennomføring* (2016) av Tore Malterud og i rapporten *Car-Free Development* (2005) utarbeidet av GTZ kommer det frem at tett samarbeid og involvering av interessenter og aktører er spesielt viktig i utformingen av bilfrie konsepter. Byliv er som nevnt tidligere ikke noe som skapes av seg selv. Det vil derfor være ekstra viktig at kommunen følger opp, registrerer hvordan interessenter blir berørt, deres rolle og påvirkningskraft til prosjektet (Malterud, 2016, s. 15; GTZ, 2005 s. 57-58).

Spørsmål: Har kommunen kartlagt hvem som berøres, interessentenes og aktørenes roller og påvirkningskraft? Er det utarbeidet tydelige strategier til hvordan utfordringene skal løses? Har de jobbet godt nok med involvering?

I *Styringsdokumentet* (2016) fremmes det kritiske suksessfaktorer som er helt avgjørende for å nå målene i *Bilfritt byliv*. Blant disse suksessfaktorene kommer det frem at tett dialog med organisasjoner som kan bidra til å skape økt byliv og andre aktører, er viktig for prosjektets måloppnåelse (Oslo kommune, 2016, s.17). Prosjektet skal blant annet sørge for bred medvirkning og involvering med interessegruppene, samt tett samarbeid, åpen, god og effektiv dialog med befolkningen (Oslo kommune, 2016, s.18). Det er også presentert relevante interessenter og aktører som vil være viktige for prosjektet *Bilfritt byliv*.

Videre fremgår det i styringsdokumentet at prosjektet allerede har startet arbeidet med involvering. Da styringsdokumentet ble etablert i 2016 var det gjennomført 14 dialogmøter med flere av de relevante aktører og interessenter som listes opp i styringsdokumentet. Formålet med disse møtene var å

avdekke eventuelle konsekvenser prosjektet ville påføre de ulike interessenter og aktører. Prosjektet ønsket også å få inn synspunkter til hva de bør ha fokus på i prosjektet, samt synspunkter i forhold til tiltak og løsninger som prosjektet bør iverksette. Interessentene og aktørene ble delt inn i grupper, hvor de interessenter som har stor betydning for bylivet ble invitert i egne møter for å diskutere løsningsforslag. Sosiale medier og bylivsseminarer ble holdt i forbindelse med formidling og tilbakemeldinger av alle interesserte (Oslo kommune, 2016, s.28). Under bylivsseminaret ble også gjennomført ulike aktiviteter for å bidra til involvering (Oslo kommune, 2017, s. 9). Dette tyder på at prosjektet har involvert flere aktører tidlig i prosessen for å kartlegge ideer og konsekvenser knyttet til *Bilfritt byliv*.

Involvering utad i arbeidet med pilotområdene

Gjennom intervju av en representant fra EBY og Levende Oslo kom det frem at prosjektledelsen utførte disse dialogmøtene på et initierende nivå hvor prosjektledelsen informerte de ulike næringsaktører om prosjektet og spurte hva deres ønsker var. Summen av disse innspillene skulle dermed innarbeides i styringsdokumentet. Da det ikke er noen opplysninger om disse innspillene i styringsdokumentet er det vanskelig å si om det faktisk er gjort (Informant 4, 2017).

“I utgangspunktet skulle dette dokumentet (styringsdokumentet) inneholde de viktigste innspillene, men det er litt vanskelig å etterprøve fordi det var ikke gjort noen systematikk i det arbeidet... Etterretteligheten og ettersporbarheten av informasjon er viktig”
- Informant 4.

Daværende prosjektdirektør hadde ikke anledning til å stille til intervju, det er dermed uklart i hvilken grad disse møtene bidro til god involvering. Aktørenes og interessentenes roller og påvirkningskraft er ikke beskrevet i *Styringsdokumentet* (2016), men det presiseres at denne kunnskapen vil komme frem gjennom en interessentanalyse, gode dialoger og tett samarbeid. I *Bilfritt byliv* burde denne interessentanalysen blitt utført før utarbeidelsen av styringsdokumentet. Det nevnes også i *Kapittel 3: Del 2* at man i startfasen av prosjektet bør kartlegge interessentenes rolle, påvirkningskraft og eventuelle utfordringer (Malterud, 2016, s. 15; GTZ, 2005 s. 57-58). I styringsdokumentet er det derimot kun kartlagt enkelte konsekvenser av tiltaket, som følge av dialog med interessenter (Oslo kommune, 2016, s.44).

I prosjektet *Bilfritt byliv* inngår pilotområdene, handlingsprogrammet og områdereguleringen, hvor handlingsprogram og områdereguleringen fremdeles er under utarbeidelse. Dette er prosjekter som gir resultater for prosjektet *Bilfritt byliv* og det er derfor viktig at hver av disse prosjektene involverer aktuelle aktører og interessenter tidlig i prosessene. Videre skal det presenteres hvordan prosessene i de ulike prosjektene har vært i forhold til involvering.

Når det kommer til utforming av pilotområdene er det ingen krav til medvirkning i lovverket, men det er fremdeles viktig å involvere næringen, de som driver handel og folket, for å tilpasse bruken av de ulike områdene på best mulig måte. Dette er fordi det er menneskene som bruker byen, samt tilbudene som gis av næring- og handelsvirksomhet som bidrar til byliv. I utformingsfasen er det spesielt viktig at det settes av god tid til involvering, da det er de fysiske tiltak som gir virkning for bylivet.

Ved spørsmål om hvordan BYM jobbet i forhold til medvirkning svarte informantene at selve prosjektledelsen til *Bilfritt byliv* hadde ansvar for involvering og samarbeid med de store interesseorganisasjoner fra et overordnet nivå. BYM bidro til inkludering på et mer detaljert nivå, hvor de snakket med butikkeiere innenfor der pilotområdene skulle etableres. Det ble ikke utført noen systematisk kartlegging av de ulike interessenter eller aktører i denne involveringsprosessen. Informanten fortalte at de brukte dør-til-dør metoden. Spørsmålene de stilte butikkeierne handlet i stor grad om hvor de ulike bedriftene mottok vareleveringen, slik at de kunne sikre at vareleveringen fremdeles kunne finne sted. Det var også spørsmål om hva butikkeierne ønsket i de frigitte arealene og om de ønsket å leie mer gategrunn (Informant 3, 2017).

I tillegg ble det i starten av mai lagt ut et innlegg på facebookside til *Bilfritt byliv*, hvor kommunen oppfordret folk til å sende innspill til hvordan Oslo sentrum kunne bli mer attraktivt. Selve innlegget har mottatt 13 kommentarer, men innlegget viser til at innspillene måtte sendes til BYM sin e-postadresse, det er derfor vanskelig å si hvilke og hvor mange innspill som kom inn.

Til tross for disse involveringsprosessene kom det fram av intervju med BYM at utformingen av pilotområdene var basert på *Bylivsundersøkelsen* (2014) og *Handlingsprogram for økt byliv* (2017). Det var på bakgrunn av disse analysene at BYM valgte å fokusere på gratis sitteplasser og grønnstruktur i utformingen.

“Vi tok utgangspunkt i Bylivsundersøkelsen fra 2014 og Handlingsprogram for økt byliv. Vi har i denne omgang blant annet fokusert på sitteplasser, som er et av de tingene folk savnet. At det skal være mulig å sette seg ned uten at man trenger å kjøpe noe. Mer grønt er også noe som har kommet høyt opp på den listen i forhold til ønsker. Det er det vi har gjort mest med” - Informant 3.

Her kan det fremstå som om BYM på forhånd av involveringsprosessene hadde bestemt seg for hvilke tiltak som skulle etableres, uten å ta involveringsprosessene til etterretning. Det stilles derfor spørsmål om hva som formålet med denne medvirkningen som ble utført av BYM. På en annen side er tiltakene basert på indirekte medvirkning gjennom bylivsundersøkelsen og handlingsprogrammet, hvor ulike behov og ønsker av befolkningen fremmes.

Som en utfordring til involveringsprosessen viser informanten til tidsperspektivet av prosjektet. Det hevdes at pilotområdene måtte på plass sommeren 2017, da dette var det politiske målet. Informanten viser til at de skulle hatt mer tid til involveringsprosessen. Som det fremgår i *Del 2* av analysen er det et sterkt politisk ønske å gjennomføre prosjektet *Bilfritt byliv innen 2019*, dette gir et press på fremdrift. Presset påvirker også prosessene knyttet til involvering (Informant 3, 2017).

“Vi skulle egentlig gjerne hatt litt mer tid til dette (involvering), det har gått litt fort. Derfor har vi også søkt om å etablere fleksible løsninger slik at man kan endre på dette” - Informant 3

Informanten hevder de har brukt fleksible løsninger når det gjelder plasseringen av tiltakene, slik at utformingene kan endres dersom det er behov. Dette viser at de ikke har fått god nok tid til å ivareta alle bedriftenes behov for varelevering før utformingene av pilotområdene. Dette gjenspeiles også i et intervju av Oslo Handelsstand Forening (OHF). Ved spørsmål om hvordan Oslo kommune har tilrettelagt for varelevering i de ulike pilotområdene svarer informanten fra OHF dette:

“Det har ikke vært gjort noe som helst. De prater om at de skal tilrettelegge for varelevering og nyttetransport, men det skjer ingenting i praksis” - Informant 6

Dette viser en svakhet i forhold til involvering i arbeidet med pilotområdene. Etatene blir presset på fremdrift, spesielt når det kommer til pilotområdene som skulle ferdigstilles sommeren 2017. Etatene hevder også selv at tidspresset er forstyrrende for deres arbeid (Informant 2, 3 & 4, 2017). I etterkant har BYM utført grundigere involveringsprosesser.

Høsten 2017 gikk BYM inn i et samarbeid med DOGA som handlet om å finne ut hvordan Kvadraturen i Oslo sentrum kan benyttes på nye måter. DOGA startet et prosjekt som de kalte *Reprogramming the City*, prosjektet handler om å omgjøre et område slik det er til noe nytt. Gjennom dette prosjektet har det foregått en kartlegging av folks meninger og ønsker til de frigitte arealene. Rambøll og Urgent Agency satte opp et utekontor i Kvadraturen fra 2-9 september, slik at folk kunne komme med innspill og formidle sine ønsker til hva som kunne skje i gatene. I denne perioden kom det flere innspill og tanker om byutviklingen. Rambøll og Urgent Agency har på bakgrunn av dette utarbeidet rapporten *Reprogramming the city Norge-Kvadraturen Kva?draturen //Behovskartlegging* (2017), som tar for seg de viktigste funn. Ett av funnene de gjorde i denne perioden var at kommunen bør styrke kommunikasjonen og brukerdialogen, når det kommer til tiltakene som utføres i området (Rambøll & Urgent Agency, 2017, s. 72). Det samme presiseres i rapporten *Bilfritt byliv Statusrapport 2017-Før tiltak er igangsatt* (2017) utarbeidet av Sweco. I rapporten er det foretatt en rekke undersøkelser og her kom det blant annet frem at hele 60% av næringslivet var misfornøyd med informasjonen de hadde fått om *Bilfritt byliv* (Sweco, 2017, s.42).

Denne type utredninger gir stor grad av medvirkning og involvering. Bymiljøetatens samarbeid med DOGA har vært en suksessfaktor som kan tas med videre i andre prosjekter. Når eksterne byråer som Sweco og Urgent Agency utarbeider slike rapporter får kommunen også innsikt i egne arbeidsprosesser. Rapporten viser at det har vært for lite medvirkning og involvering i de ulike prosjektene som ble satt i gang sommeren 2017. Det at det er mange som ikke vet hva formålet med pilotområdene innebærer, tilsvarer at BYM må bruke mer tid på informering og involvering. Som tidligere nevnt mener BYM at dette skyldes de stramme tidsrammene. Det kommer også frem at det er mange som har gode ideer til hva som kan gjøres, men at disse ideene ikke når frem til kommunen på grunn av kompliserte søknadsprosesser. Dette vil belyses ytterligere i *Del 4-2* av analysen, under: *Samarbeid med aktører og interessenter som bidrar til byliv*.

Involvering i arbeidet med nytt kjøremønster

I utarbeidelsen av forslag til nytt kjøremønster har BYM fulgt de ordinære medvirkningskrav i henhold til plan- og bygningsloven, jf. kap. 5. Forslaget kom ut på høring den 17 januar med utsatt høringsfrist frem til 28 februar. Det ble også invitert til et informasjonsmøte den 26 januar, slik at de aktuelle interessenter fikk mulighet til å komme med innspill. Foreløpig ligger denne planen fremdeles på høring (Oslo kommune, 2018, s 2). BYM har også invitert interesseorganisasjoner til møter for å diskutere løsninger til nytt kjøremønster. I mediene ser vi at flere bedrifter, næringsorganisasjoner og håndverkere stiller seg kritisk til forslaget som er fremmet (Babic, 2018). Det er imidlertid vanskelig å si noe om denne medvirkningsprosessen har vært god eller ikke, da forslaget fremdeles er på høring.

Involvering utad i arbeidet med handlingsprogrammet og områdereguleringen

Handlingsprogrammet og områdereguleringen har også fulgt de ordinære medvirkningskrav, som følger av Plan- og bygningsloven (2008). I tillegg jobber kommunen tett med det offentlig-private samarbeidet etablert gjennom Levende Oslo. Levende Oslo samarbeidet representerer kommunale etater og privat næringsliv, samt offentlig aktører. Levende Oslo er med i arbeidsgruppene i handlingsprogrammet og områdereguleringen (Informant 2, 2017). Dette gir Levende Oslo mulighet til å påvirke planene ved at de kommer med innspill, ønsker og løsninger. Representanten for Levende Oslo og EBY hevder de har et godt samarbeid i disse arbeidsgruppene. Informanten forklarer det slik:

“I Handlingsprogrammet har nettverket (Levende Oslo) vært reell medvirkning og strategisk medvirkning. Strategisk medvirkning går mer på hva er det vi vil med dette her. Reell medvirkning innebærer mer om hvordan vi får det til” - Informant 4.

Dette samarbeidet gjør det mulig for de relevante aktører å fremme sine interesser, samt påvirke planene. Ved intervju med PBE kom det frem at det ble holdt ulike workshops og andre medvirkningsprosesser, hvor private aktører ble invitert og involvert i arbeidet med handlingsprogrammet og områdereguleringen. Informanten hevder også at det ble avholdt “en-til-en møter” hvor PBE inviterte interessenter og aktører til møter dersom en aktuell aktør eller interessent så behovet for det (Informant 2, 2017).

“Hvis for eksempel foreningen Byfolk ønsker å ha et møte med oss så har vi et møte med dem” - Informant 2.

Dette bekreftes også gjennom intervju med OHF. Her kom det frem at kommunen også inviterer representerende organisasjoner som OHF og Levende oslo med flere til regelmessige samtaler, hvor generelle planer tas opp for diskusjon. Det nevnes at det ikke nødvendigvis kun er *Bilfritt byliv* som diskuteres, men også andre saker som omhandler byens utvikling.

“...Ja, det finnes formelle, strukturelle og praktiske arenaer og rom for medvirkning og for å dra næringslivet inn i slike type prosjekter. Både på det generelle men også på det spesielle” -Informant 6.

Dette tyder på at kommunen involverer og trekker inn aktører som ønsker det, utenfor den lovpålagte medvirkningen. Da utkastet for handlingsprogrammet kom på høring 31.mars 2017 fikk allmennheten også mulighet til å komme med innspill, ideer og ønsker til programmet. Oslo kommune inviterte også til åpent høringsmøte 3.mai 2017, som en del av høringsrundene av både utkast til handlingsprogrammet og utkast til planprogram for områdereguleringen. I tillegg ble det foretatt en dør- til-dør aksjon hvor Oslo kommune besøkte over 400 virksomheter. Det ble distribuert flyers med utfyllende informasjon om prosjektet *Bilfritt byliv*, *Pilotområdene*, *Handlingsprogram for økt byliv* og *Områdereguleringen* (Informant 2, 2017). I høringsrunden og på høringsmøtet kom det en god del innspill som førte til at PBE ble nødt til å foreta revideringer. Handlingsprogrammet som startet arbeidet i 2014 er nå i den siste revideringsfasen, og programmet ble sendt til Rådhuset i slutten av oktober 2017.

“Det har skjedd en del siden det høring-sutkastet som lå ute. Det har vi hatt mange runder, så det endelige forslaget som sendes over til Rådhuset ser annerledes ut. Det er blitt gjort store endringer, på bakgrunn av de innspillene som kom i høringsrunden og nye runder mellom etatene” - Informant 2

Når PBE hevder at den reviderte versjonen ser annerledes ut enn det første utkastet tyder dette på at kommunen har tatt hensyn til de innspill og ønsker som er fremmet. Kommunen har også brukt metoder utenfor den lovpålagte medvirkningen for å skape god involvering. Likevel fremstår det i det reviderte handlingsprogrammet av 31.10.2017 at det er et ytterligere behov for kommunikasjon og samarbeid mellom Oslo kommune og befolkningen, nærings- og organisasjonsliv (Oslo kommune, 2017, s. 127-128).

Ved intervju med OHF kommer det frem at de har et aktivt og tett samarbeid med kommunen, men at samarbeidet også er omfattende:

“..jeg vil si at vi har et omfattende, aktivt og tett samarbeid med kommunen” - Informant 6.

Som representant for handel- og næringsdrivende ønsker de å fremme at næringsaktiviteten dreier seg om konkurranseaktivitet som forutsetter langsiktighet og forutsigbarhet. Ifølge OHF er dette budskapet vanskelig for politisk hold å forstå (Informant 6, 2017).

“Næringsaktivitet dreier seg om å ha en konkurranseaktivitet som strekker seg mer enn bare noen måneder frem i tid. Det er et fryktelig vanskelig budskap å få politisk hold til å forstå” - Informant 6

Som en utfordring til samarbeidet nevner informant svikt i kommunens medvirkningsprosesser. Fra deres side oppleves mange av medvirkningsmøtene som overfladiske utredningsprosesser, hvor kommunen ikke har til hensikt å samle relevant kunnskap om den aktuelle saken (Informant 6, 2017).

“Det er lett å kvittere ut medvirkning. “Jeg hører og noterer alt det du sier, takk skal du ha..ferdig!”. Så det er ikke noe substanskrav til videre utredninger eller konsekvensvurderinger som følger av medvirkningsprosessene. Så lenge de hører på det du sier så er ting gjort” - Informant 6.

På bakgrunn av dette etterlyser informanten pålagte substanskrav eller utredninger som følge av det som kommer frem i medvirkningssprosessene. På denne måten vil ikke medvirkningen oppfattes som en “kvittering ut”, men som en reell interesse og nysgjerrighet på viktig kunnskap (Informant, 6, 2017).

“Det må være et ønske fra kommunens hold, om å belyse saken og ta til seg medvirkningen/ kunnskapen for å gjøre forslagene eller tiltakene bedre. Dette bør være verdien som den aktuelle saksbehandler tar med seg inn på de møtene og de prosessene han/hun er med på” - Informant 6.

I intervjuet la OHF spesielt vekt på konsekvensutredninger i forhold til tiltakenes påvirkning på byøkonomien. Et forslag til hvordan kommunen kunne måle tiltakenes økonomiske påvirkning ble utarbeidet av OHF 21.mars 2017 (OHF, 2017). I etterkant utlyste Oslo kommune et konsulentoppdrag knyttet til *Bilfritt byliv*, med formål å utarbeide et bylivsregnskap. Som nevnt i *Del 1* av analysen skal dette bylivsregnskapet måle *byliv*, *bymiljø* og *byøkonomi*. Det må også her presiseres at intervjuet med OHF ble holdt før Oslo kommune utlyste et konsulentoppdrag for å utarbeide dette bylivsregnskapet.

Dette tyder på at Oslo kommune lytter til innspillene som kommer av de private interesseorganisasjonene, samt innspill og uttalelser som ble fremmet i høringsrunden. Likevel kommer det frem i handlingsprogrammet at det har vært mangler i kommunens formidling av prosjektet. Videre vil det derfor være viktig for kommunen å sørge for god formidling og involvering, slik at interessenter og aktører føler de blir hørt.

Samarbeid med aktører og interessenter som bidrar til byliv

Oslo kommunes arbeid med *Bilfritt byliv* handler i stor grad om å tilrettelegge for at byliv skal kunne finne sted. Selv om det frigjøres arealer og etableres noe nytt er det ikke garantert at bylivet blomstrer. En stor del av ansvaret ligger hos de private næringsdrivende som gir de ettertraktede tilbudene som bidrar til byliv og de private initiativtakerne. Selv om Oslo kommune tilrettelegger for medvirkning og involvering i de enkelte prosjekter, er det viktig at de også skaper et samarbeid med det private. Slik Malterud hevder i sin artikkel *Betingelser for gjennomføring* (2016) er det sjeldent at den offentlige sektor klarer å levere de tjenestene som forventes, uten at det etableres et partnerskap mellom det offentlige og det private (Malterud, 2016). Det trekkes også frem at man ikke må undervurdere de borgere som tar initiativ og engasjerer seg i prosessen, disse er en verdifull ressurs for kommunen (GTZ, 2005, s.73).

Spørsmål:

Har Oslo kommune et godt nok samarbeid med den private sektor?

I *Styringsdokumentet* (2016) fremgår det at prosjektet ønsker å tilrettelegge for økt byliv, ved å redusere antall biler i sentrum og frigjøre arealer som kan nyttes til annen aktivitet. Det kommer også frem at det er helt avgjørende for prosjektet at lokalt næringsliv, kunstnere og frivillige deltar aktivt i arbeidet for økt byliv. Det presiseres at disse aktører selv må ta initiativ, fordi det ligger utenfor prosjektets kjerneoppgaver (Oslo kommune, 2016, s.21). Som vi har sett tidligere i *Kapittel 3, Del 1: Historisk perspektiv* kan ikke byliv skapes ved å kun redusere bilbruk og frigjøre arealer. Det er flere faktorer som spiller inn.

I områdereguleringen som fremdeles er under utarbeidelse skal det tilrettelegges for flere gågater i sentrum. Ved intervju med BYU og MOS kom det frem at utbyggingen av disse gågatene kan være en økonomisk utfordring

og at det derfor er viktig å få næringslivet med på laget når det gjelder finansiering. Informanten påpeker at flere fra næringslivet potensielt sett vil vinne på det som blir gjort i prosjektet, at eiendomsprisene sannsynligvis vil øke i Kvadraturen, når permanente tiltak gjennomføres. Det hevdes at enkelte av gatene kanskje vil bli mer attraktive og generere byliv når disse ombygges. Et eksempel er Torggata i Oslo, hvor attraktiviteten og bylivet økte etter at gaten ble bygget om. I forhold til dette presiserer BYU og MOS at det også er et behov for private investeringer fra næringslivet når flere av gatene skal bygges om, fordi det muligens ikke er tilstrekkelig med kommunale midler til å ruste opp alle de planlagte gatene (Informant 1, 2017). Dette fremgår også i *Kapittel 4 under Prosjektets handlingsrom og planlagte leveranser*. Spørsmålet blir om næringslivet og private aktører er villig til å være med på å finansiere og hvordan kommunen eventuelt skal få næringslivet med på dette.

«Så spørsmålet er: hvordan kan vi få dem med på laget, slik at de bidrar til å finansiere? Vi må prøve å finne en eller annen modell som gjør at de som tjener på oppgraderingene også er med og bidrar til å finansiere dem. Fordi vi klarer ikke å finne kommunale midler til å ruste opp alle gatene i sentrum og gjøre gatene kjempefine. Så dette jobber vi med. Å finne den samarbeidsformen er litt utfordrende, for det er ikke så mange eksempler på det i Norge.» - Informant 1

Her kommer det frem at Oslo kommune ikke har det finansielle samarbeidet med de private aktører og at det derfor kan bli vanskelig å omgjøre gatene til gågater, slik de ønsker. I tillegg til det finansielle behovet for samarbeid er det også viktig at kommunen har et godt samarbeid med lokale initiativtakere, næringslivet, frivillige, samt andre som har mulighet eller ønsker å skape byliv. Ved spørsmål om hvilke virkemidler Oslo kommune bruker for å nå frem til initiativtakerne svarer representanten for PBE dette:

“Der har ikke kommunen noe gode virkemidler for å få til det, hvertfall sånn som jeg ser det. Man (Kommunen) er litt avhengige av at private selv organiserer seg og tar initiativ” - Informant 2.

Når kommunen sier at deres hovedoppgave er å legge til rette for byliv, mens de private selv må ta ansvar for initiativene, viser dette at oppgaven om å skape byliv er splittet. På den ene siden er den offentlige sektor, som ønsker å tilrettelegge for at bylivet skal finne sted. På den andre siden er det den private sektor som må skape bylivet.

Mandag 23. oktober 2017 skrev Øystein Aurlien, eier og gründer av Aurlien Consulting, leder av strøksforeningen Studentertunden, styremedlem i VisitOSLO, en kronikk i Estate nyheter. Kronikken *Oslo, we have a problem!* tok opp problematikken knyttet til at næringslivet ikke føler at samarbeidet med det offentlige er godt nok. Aurlien hevder at det finnes en rekke gode initiativer og ideer til hvordan man kan skape økt byliv, men at disse stemmene ikke blir hørt på grunn av en manglende samarbeidsplattform mellom de private og det offentlige. Aurlien viser også til andre byer som Drammen, Fredrikstad og Liverpool hvor det offentlige og private samarbeidet har jobbet sammen for en byutvikling som har klart å skape byliv (Aurlien, 2017).

Kronikken av Øystein Aurlien besvares av Byråd for Byutvikling (BYU) Hanna E. Marcussen, med tittelen *just do it!* Her skriver byråden at de har en god dialog med næringslivet gjennom det offentlig- og private samarbeidet Levende Oslo. Hun viser også til eksempelbyene som Aurlien trekker frem i sin kronikk, hvor hun presiserer at det private næringsliv i disse byene selv tok initiativ til å etablere et samarbeid, hvor de trakk inn det offentlige (Marcussen, 2017).

“Lokalt næringsliv og bylivsaktører organiserer seg i en sammenslutning, utvikler felles visjon og mål om en retning, konkretiserer innsats og finansiering, og får det offentlige med i samarbeidet” (Marcussen, 2017).

Dette tyder på et manglende samarbeid mellom det offentlige og de private initiativtakerne. Levende Oslo bidrar til et visst samarbeid, men når private aktører som Aurlien skriver denne kronikken, tyder dette på at Levende Oslo samarbeidet ikke er godt nok. Han mener Levende Oslo samarbeidet generelt er et godt samarbeid, men at det er for "topptungt". Her mener han at det offentlig-private samarbeidet kun representerer de øverste representantene i ulike private organisasjoner. Aurlien hevder det er mange enkeltpersoner med gode ideer som ikke blir representert og som ikke når frem til kommunen (Aurlien, 2017).

I intervju med BYU og MOS kom det også frem at kommunen selv kunne vært flinkere med direkte dialog med butikker og andre initiativtaker. Informanten hevder at kommunikasjonen utad er viktig for å få næringslivet med på laget og at *Bilfritt byliv* er helt avhengige av denne dialogen, da næringslivet er en viktig del av byen. Det kommer også frem at Byrådet har et godt samarbeid med interesseorganisasjonene som representerer næringen, handelen og grunneiere, men mindre dialog direkte med bedriftene og andre initiativtaker (Informant 1, 2017).

"...Vi opplever at vi kanskje ikke har vært gode nok på direkte dialog med butikkene og andre som gjør ting i sentrum" - Informant 1.

Informanten fra PBE presiserer at kommunen har mye å gå på, når det kommer til å få de private initiativene inn. Informanten hevder at kommunen må bli flinkere til å formidle de muligheter som finnes for de private initiativtakerne (Informant 2, 2017).

"Så er det dette med å få de private initiativene inn. Der tror jeg kommunen har en jobb å gjøre med å formidle ut hvilke muligheter som finnes for det private initiativ"
- Informant 2.

Dette støtter Aurliens utsagn når han hevder at det er mange initiativtaker som ikke når frem til kommunen. Aurlien skrev også en kronikk med navnet *Lets do it!* som svar på Hanna E. Marcussen sin kronikk *Just do it!*. Her trekker han frem at grunnen til at flere initiativtaker ikke kommer frem er fordi de ikke får nok politisk støtte, til tross for at de har som mål å skape mer byliv. I tillegg nevner han at det er vanskelig for private å vite hvem de skal kontakte (Aurlien, 2017). Dette vet også kommunen selv. Gjennom intervjuer kom det frem at søknadsprosessene en må gå gjennom er lange og kompliserte.

"For eksempel hvis det er en bitteliten butikk som har lyst til å sette ut noe utenfor døren sin, så er det ganske komplisert å søke om i dag" - Informant 1

"Vi får også tilbakemelding på at den store barrieren ofte er å hvordan en som søker finner frem i systemet. Det er mange etater som søkeren må være i kontakt med og dette kan ofte ta lang tid. Mange gir tilbakemelding på at dette er en krevende prosess" - Informant 3

"Det er også en utfordring i forhold til at det er mye initiativ som stopper litt opp i forhold til saksgang" - Informant 2

Videre fremmer Oslo kommune i *Handlingsprogrammet for økt byliv* (2017) at det er et reelt behov for bedre samordning innad i kommunen, for å gjøre avstanden mellom initiativene og realiseringen kortere. Som en løsning til dette kommer det frem at Oslo kommune må samordne saksbehandlingsrutinene og det tverreskorielle samarbeidet mellom etatene, slik at private aktører lettere kan fremme ideer som påvirker bylivet positivt.

"Oslo kommune bør utrede måter å informere, samordne og koordinere saksbehandlingsrutiner og instruksjoner på tvers av sektorene, for å sikre dedikert kommunal innsats for økt byliv"
(Oslo kommune, 2017, s.36)

Dette viser også at Oslo kommune ikke har de virkemidler som trengs når det kommer til å skape byliv, men at de selv kan gjøre en innsats for at den private sektor lettere får mulighet til å påvirke. Det kommer også frem av intervju med BYM at det er vanskelig for kommunen å skape byliv, men at kommunen kan gjøre det enklere for initiativtakerne å skape dette bylivet (Informant 3, 2017).

“Bymiljøetaten kan ikke lage bylivet selv, men vi må tilrettelegge for det på en måte som gjør det enklere for brukerne å lage dette bylivet” - Informant 3

Her ble det også gjort et forsøk i sommer, hvor BYM utarbeidet en manual med informasjon om hvordan bedriftene kan gå frem dersom de ønsker å leie gategrunn for tiltak som bidrar til byliv. *Bilfritt byliv Guide* (2017) er et dokument på 45 sider som inneholder informasjon og inspirasjon om ulike tiltak som kan iverksettes. Det er også instruksjoner til hvordan eventuell leietaker skal gå frem for å søke om tillatelse. Dokumentet har til hensikt å gjøre det lettere for private aktører (Oslo kommune, 2017).

Som nevnt tidligere i denne analysen er flere av de samme funnene også fremmet i *Reprogramming the city* prosjektet som ble utført i Kvadraturen (Rambøll & Urgent Agency, 2017, s.27). Dette tyder på at det er behov for et tettere samarbeid mellom de private og det offentlige, der det utveksles informasjon om hvilke muligheter som finnes. Både i forhold til hvilke muligheter som kan bidra til å skape økt byliv, men også hvilke muligheter de private aktører faktisk har. I handlingsprogrammet blir det også nevnt at det er et stort behov for tettere samarbeid mellom det offentlige og private.

“Handlingsprogrammet er i seg selv en tverretattlig satsning og en partnerskapsatsning. Behovet for videreføring av et slikt samarbeid er stort” (Oslo kommune, 2017, s.21).

Aurlien foreslår i et dokument tilsendt byrådet 6 november 2017, et konkret forslag til hvordan samarbeidet mellom det offentlige og det private kan bedres. Han mener at den private sektor må samles, slik at det blir et organisert sentrum. Næringslivet har flere ganger prøvd å etablere et slikt samarbeid, men blir ofte møtt med motstand. Aurlien har på bakgrunn av dette gitt utfordringen til Oslo kommune. Forslaget innebærer at Oslo kommune bidrar i finansieringen til et organisert sentrum, ved å bevilge 5 millioner kroner. Han presiserer også at midlene også må samles inn av det private (Aurlien, 2017).

Ut ifra dette ser vi at det er mangel på partnerskap slik Malterud hevder er viktig for gjennomføring (Malterud, 2016 s. 16). De private og det offentlige har ikke et tett nok samarbeid, det handler om å organisere sentrum slik at de kan jobbe bedre sammen å skape det bylivet som er ønskelig. I intervju med KUL kommer det også frem at det offentlige og det private må forstå hverandre bedre for at et samarbeid skal fungere (Informant 5, 2017).

“Det er store forskjeller på hvordan kommunen og private aktører opererer og for å jobbe sammen er det en forutsetning at vi forstår hverandre bedre” - Informant 5.

Nå gjenstår det å se hvordan et eventuelt samarbeid utfolder seg. For at kommunen lettere skal kunne oppnå prosjektets målsetning om økt byliv, er det avgjørende at kommunen engasjerer å tar initiativ til et slikt samarbeid. Dette vil også være en fordel for videre utvikling.

DEL 4.2- SAMFUNNSSTØTTE OG FORMIDLING UTAD

For at innbyggerne skal få en forståelse av prosjektets positive virkning, er det viktig med gode medvirkningsprosesser og kommunikasjonsstrategier (GTZ, 2005 s.112-114; European Commission, 2005 s.51). Prosjekter som initieres ovenfra og ned vil ofte møte motstand. Det er derfor også viktig med gode markedsføringsstrategier. Dersom prosjektet har en god markedsføringsstrategi som skaper klarhet og forståelse hos innbyggerne, samtidig som den fremmer prosjektets positive effekt, vil det dermed være lettere å oppnå samfunnsstøtte. Det nevnes også at mediene bør brukes til å fremme prosjektets positive formål (European Commission, 2004, s. 51). Som vist i *Kapittel 3: Del 2* hevder Agger også at det er viktig å oppmuntre borgerne slik at de ikke ser på seg selv som problemet, men som en del av løsningen (Agger, 2010 s. 541-543).

Spørsmål: *Hvordan har Oslo kommune formidlet seg utad og har prosjektet samfunnsstøtte? Hvordan oppfatter allmennheten prosjektet Bilfritt byliv? Hvordan er holdningene blant befolkningen?*

Formidling av prosjektet

I *Styringsdokumentet* (2016) er brukertilfredshet et av effektmålene til prosjektet. Brukertilfredshet betyr her at kommunen ønsker at prosjektet skal ha aksept blant innbyggerne. Innbyggerne skal ha forståelse for prosjektet og skal synes at prosjektet er positivt for bymiljøet. Det fremmes også at prosjektet og tiltakene skal føre til at innbyggerne selv merker en positiv endring i bylivet (Oslo kommune, 2016, s.15). Videre er omdømme nevnt som et resultatmål i prosjektet. Kommunen ønsker ikke at prosjektet skal påvirke deres omdømme negativt. Det hevdes derfor at det vil være viktig at kommunen, i tillegg til å fokusere på prosjektets hovedmål, også fokuserer på prosjektets effektmål: *Brukertilfredshet* (Oslo kommune, 2016, 16). Dette viser at kommunen ser på formidling og samfunnsstøtte som en viktig del i gjennomføringen.

I *Styringsdokumentet* (2016) er det satt en frist til utarbeidelse av en kommunikasjonsstrategi. Fristen er satt til 17.06.2016, men strategiene er fremdeles under behandling og blir ifølge PBE klar i slutten av februar. Kommunikasjonsstrategien har fått navnet: *Strategi og plan for mobilisering- og kommunikasjon, Bilfritt byliv 2018 - 2019* (Informant 2, 2017).

For å formidle prosjektet har Oslo kommune opprettet en informasjonsplattform på facebook, for å skape bedre kontakt med befolkningen. Denne plattformen benyttes til å formidle hva som skjer, ulike arrangementer, generell informasjon om de ulike pilotområdene med mer. Facebook-siden var spesielt aktiv i forbindelse med utarbeidelse med pilotområdene og *Bylivsdagen*, men har etter dette utgitt informasjon i mindre grad. *Bilfritt byliv*-profilen når ut til 3186 følgere og sett i sammenheng med brukerne av byen er dette tallet relativt lavt. Kommunen har også opprettet en egen side om prosjektet *Bilfritt byliv* på kommunens hjemmeside, som fremmer ytterligere informasjon om prosjektet. Som tidligere nevnt er det også foretatt dør-til-dør aksjoner hvor kommunen informerer og samler inn innspill (Oslo kommune, 2017).

I *Del 4-1: Involvering og samarbeid utad* kom det frem at kommunen manglet vesentlige strategier for god medvirkning, spesielt når det kommer til formidling av informasjon. Til tross for arbeidet med formidling og de etablerte kommunikasjonskanalene er det forvirringer rundt prosjektet og rapporten *Reprogramming the city Norge-Kvadraturen Kva?draturen //Behovskartlegging* (2017)

trekker frem at det var flere som hevdet at de ikke forsto hva prosjektet dreier seg om. Et eksempel er utekontorene, hvor folk etterlyste bedre skilting og informasjon (Rambøll & Urgent Agency, 2017, s.58).

Målene virker klare for kommunen selv, men hos befolkningen er det mange som ikke forstår prosjektets hovedmål. I utarbeidelsen av *Statusrapport 2017 – før tiltak er igangsatt* (2017) ble det foretatt intervjuer av innbyggerne i Oslos gater. Ett av spørsmålene var om respondentene kunne nevne noen konkrete tiltak som de tror inngår i prosjektet *Bilfritt Byliv*. Kun 91 av 708 respondenter oppga at de forbinder prosjektet med flere gågater og som et tiltak for gående. Enda færre forbinder *Bilfritt byliv* med tiltak som omhandler tilrettelegging for bedre gater/torg/plasser, møblering, mer grønt og andre tiltak rettet mot økt byliv. De fleste svarene fra respondentene var knyttet til parkering og transport, mange nevnte også økte bompenger som et tiltak knyttet til *Bilfritt byliv* (Sweco, 2017, s.27). Undersøkelsen viser også at de fleste medieoppslag av prosjektet er knyttet til miljø og næringsliv (Sweco, 2017, s.8).

Av de resultater som fremmes i rapporten kommer det frem at flere i befolkningen forbinder *Bilfritt byliv* med reduksjon av bilbruk i sentrum, og andre tiltak som Byrådet har innført i tilknytning til den vedtatte klima- og miljøpolitikken. Kombinert med antall intervjuobjekter er det relativt få som forbinder *Bilfritt byliv* med et prosjekt som har til hensikt å skape økt byliv.

Endret visjon som en utfordring

Bakgrunnen for denne misforståelsen kan skyldes politikernes visjon om et bilfritt sentrum under valgkampen og i Byrådsrklæringen. Som vist i *Del 1: Visjon og mål* var det et større fokus på å redusere bilbruk med hensyn til miljøet da prosjektet først ble presentert for allmennheten. Det er også på denne tiden at prosjektet fikk størst mediedekning i avisene (Sweco, 2017, s.7-8). Det kan tyde på at mediene har hatt en stor innvirkning til folks oppfatninger om prosjektet. Gjennom intervju

av BYU og MOS kom det også frem at *Bilfritt byliv* er en del av et større miljøtiltak, men det presiseres at fokuset handler om å skape byliv.

“Det er klart at det er jo også en del av et miljøtiltak fordi det er en del av en større pakke, hvor vi ser at store andeler av utslippene i Oslo som kommer av persontrafikken... men det har vært meningen hele veien hvertfall fra vår side og egentlig fra alle partiene som har ønsket bilfritt sentrum, at det er et tiltak for å få mer byliv og for å få mer plass til gående...” - Informant 1

Prosjektet fremmes her som både et miljøtiltak og et bylivstiltak. Samtidig fremmes det i styringsdokumentet at *Bilfritt byliv* er et bylivstiltak og at reduserte klimagasser ikke er en hovedmålsetning (Oslo kommune, 2016, s.14). Dette kan skape forvirring blant befolkningen, noe undersøkelsene fra rapporten *Statusrapport 2017 – før tiltak er igangsatt* (2017) også viser, ved at få respondenter forbinder prosjektet med et bylivstiltak.

Håndtering av mediene

Ved intervju med BYU og MOS kom det frem at de fleste politikerne er enige i at formidlingen av *Bilfritt sentrum* slik det ble presentert i valgkampen ikke hadde en klar formulering. Informanten hevder at de konsentrerte seg mest om forhandlingene om Byrådsrklæringen da de ble valgt som byråd og at de var veldig innadvendte i arbeidet med denne. Noe som førte til at de ikke hadde tid til å fortelle mediene hva de ønsket med bilfritt sentrum (Informant 1, 2017).

“....De (mediene) har da dannet seg et bilde, mens vi satt jo å forhandlet om Byrådsrklæringen på Østmarksetra og vi hadde veldig lite tid til å håndtere media”
- Informant 1.

Prosjektet *Bilfritt byliv* har fått stor mediedekning, både nasjonalt og internasjonalt. Bakgrunnen for dette kan være prosjektets omfang i areal. I *Styringsdokumentet* (2016) står det at prosjektet kjennetegnes ved at det

ikke er noen andre steder i Europa som har utviklet så store bilfrie soner (Oslo kommune, 2016, s.21). Som vist i *Kapittel 3: Del 2* har Nürnberg i Tyskland, København i Danmark, Groningen i Nederland, Strasbourg i Frankrike over flere år utviklet bilfrie områder gradvis, dette skiller seg fra tidsperspektivet til Oslo kommune. *Bilfritt byliv* innenfor ring 1 innen 2019 er et ambisiøst mål. Prosjektet har derfor fått stor internasjonal oppmerksomhet. Dette har vært en utfordring i forhold til at Byrådet ikke hadde utarbeidet en plan for gjennomføring før de fremmet ideen om bilfritt sentrum til allmennheten. Informanten fra BYU og MOS hevder at det tok tid for politikerne å finne ut hva de selv ønsket politisk, hva kommunen kunne levere og hvordan et bilfritt sentrum kunne realiseres (Informant 1, 2017).

“....Så vi brukte en del tid på å finne ut av hvordan vi skulle gjøre dette her, før vi var ute i media” - Informant 1.

Dette er også grunnen til flere negative oppslag knyttet til *Bilfritt byliv* er fremmet i media (fig.42). I undersøkelsen utarbeidet av Sweco kom det frem at Byrådet hadde få svar i tidlig fase på de konkrete utfordringene knyttet til prosjektet.

“Det har også vært utfordringer i medie-dekningen. Angrep fra opposisjonen har flere ganger blitt slått stort opp og forstyrret det politiske innholdet. At miljøbyråden hadde få svar på konkrete utfordringer i tidlig fase fikk også oppmerksomhet” (Sweco, 2017, s.7)



Dette tyder på at politikerne ikke har vært tydelige nok på å formidle prosjektets hovedfokus som handler om å skape økt byliv til mediene. Tidligere kom det frem at kommunen er i utarbeidelse av en kommunikasjonsstrategi. I rapporten *Reclaiming citystreets for people - Chaos or quality of life?* (2004) hevdes det også at mediene bør inkluderes tidlig i prosessen slik at prosjektet blir forstått og formidlet ut til innbyggerne. Det å endre folks oppfatning av et prosjekt kan være svært krevende (European Commission, 2004, s. 51). Gode kommunikasjonsstrategier var blant annet en suksessfaktor i Strasbourg i Frankrike. Som nevnt i *Kapittel 3: Del 1* ble det i denne byen utarbeidet en omfattende kommunikasjonsstrategi hvor medier og aviser ble brukt til å formidle prosjektet og hvor befolkningen fikk delta i arbeidet. Prosjektet i Strasbourg fikk også en egen maskot som skulle veilede og informere om tiltakene (European Commission, 2004, s. 36-38). I Oslo kommune burde derfor kommunikasjonsstrategiene vært utarbeidet før prosjektet startet. På den måten kunne kommunen ha tydeliggjort de positive aspekter ved prosjektet og det ville dermed vært større sannsynlighet for å oppnå samfunnsstøtte tidlig i prosessen.

Bruk av begrepet *Bilfritt*

Et annet viktig poeng er at formidlingen av begrepet *bilfritt* har blitt feiltolket av folk flest, mange tror at *Bilfritt byliv* er et prosjekt som skal gjøre Oslo sentrum helt fri for biler. Dette kan skyldes at begrepet *Bilfritt* ofte blir brukt som et fagord som representerer noe annet enn den direkte betydningen av ordet (Melia, 2014, s.106; GTZ, 2005, s.28).

Flere av informantene belyser kompleksiteten ved begrepet *bilfritt*:

“Bilfritt betyr egentlig bilreduert, at man fjerner de bilene som ikke trenger å være der. Man (Prosjektet) ønsker ikke å fjerne alle biler og det er fortsatt et fokus på at f.eks bevegelseshemmede skal komme seg frem, samfunnsnyttige tjenester, varelevering og komme frem til eiendommene sine osv. Når

man snakker om bilfritt og at man skal legge begrensninger, så er ikke dette nødvendigvis realiteten.” - Informant 3

“Man (Byrådet) gikk i starten veldig hardt ut og sa at man ønsket å gjøre det bilfritt innenfor Ring 1, men hva er bilfritt?” - Informant 2

I prosjektets oppstart ble det formidlet at Oslo sentrum skal bli fri for privatbiler innen 2019 (MDG, 2015, s.1). Gjennom intervju med BYU kommer det også frem at formidlingen av begrepet er misforstått, informanten hevder at prosjektets navn kan være årsaken.

“...Det (Bilfritt byliv) handler jo alltid om at privatbilene skal vekk. Så burde vi kanskje sagt “privat- bilfritt sentrum” eller “sentrum fritt for privatbiler”?... For det er jo så mange unntak ikke sant, varelevering må man jo ha, man må ha utrykningskjøretøy, handikappede må kunne kjøre sine biler inn til sentrum, håndverkere og andre som trenger å ha med seg arbeidsbilen sin skal kunne kjøre inn” - Informant 1.

Politikerne har prøvd å formidle hva de mener i Byrådserklæringen ved å presisere de unntakene som ikke skal påvirkes av prosjektet:

“Hensyn til forflytningshemmede, varetransport, kollektivtransport, beboere og transport til viktige samfunnsfunksjoner skal ivaretas, og Byrådet vil invitere næringsliv, beboere og andre interessenter til dialog om gjennomføringen. Byrådet vil trekke på kompetanse fra andre byer, og samle erfaring gjennom prøveprosjekter” (Oslo kommune, 2015).

Selv om det presiseres i Byrådserklæringen at viktige transportfunksjoners tilgang til sentrum skal ivaretas, er det fremdeles mange som misforstår. Dette kan skyldes mediernes oppfatning av prosjektet slik det ble formidlet før byråden hadde utarbeidet Byrådserklæringen. I et intervju med OHF kom det frem tydelig misnøye knyttet til Oslo kommunes retorikk når det kom til begrepet *bilfritt*. Informanten hevder at begrepene må tas på alvor (Informant 6, 2017).

“I starten gikk politikerne ut å sa at “vi ønsker bilfritt sentrum” og dette var da en permanent status, byen skulle være helt fri for biler. Vi kan ikke smile av dette å si at dette mener de ikke, vi må ta den retorikken som brukes på alvor. Det at de senere presenterer dette som et prosjekt/ pilot for moro skyld eller for å teste. Det var for det første ikke dette de kom ut å sa i starten, det var noe helt annet” - Informant 6

Dette viser at Oslo kommune skulle vært tydeligere på hva de legger i begrepet *bilfritt* og hva de egentlig ønsker med prosjektet. Dette fremmes også i intervju med BYU og MOS. Det presiseres også at Byrådet prøver å snu denne misforståelsen ved å tydeliggjøre hva det de egentlig mener, men at det kan være vanskelig å endre folks oppfatning (Informant 1, 2017).

“...Det blir det samme som slik det er i Karl Johan, det er jo fremdeles biler som kan kjøre dit. Man har jo varelevering før klokken 11.00. Så jeg tror det har vært en del misforståelser rundt det, vi skulle vært mye klarere med å få frem hva vi mener med Bilfritt byliv” - Informant 1.

Slik det fremgår ser vi at politikerne har et ønske om å gjøre Oslo sentrum helt fri for privatbiler, og at det ikke gjelder varelevering og nyttetransport. Informanten fra BYM hevder videre at begrepet kan være misvisende, både for de som er kritiske til prosjektet, men også for de som ønsker at sentrum skal bli helt fri for biler (Informant 3, 2017).

“Bilfritt kan være et litt misvisende begrep. Dette er litt uheldig, fordi de som er kritiske blir skremt av ordet Bilfritt byliv. Men dette kan også gå motsatt vei, at de som ønsker Bilfritt byliv kan kanskje bli skuffet, når det ikke blir helt slik man har sett for seg. Dette går begge veier” - Informant 3.

Dette viser at tittelen på prosjektet *Bilfritt byliv* kan være problematisk i forbindelse med å oppnå samfunnsstøtte. Slik det nevnes i *Kapittel 3: Del 2, under Samfunnsstøtte og formidling utad* kommer det frem at det ikke

er en god markedsføringsstrategi å bruke begrensede begreper i prosjekter som krever samfunnsstøtte (GTZ, 2005, s.113). Slik Agger også hevder i *Involving citizens in sustainable development: evidence of new forms of participation in the Danish Agenda 21 schemes* (2010) vil bruk av restriksjoner og regler fra et top-down perspektiv ofte møte motstand (Agger, 2010 s. 541-543).

Selv om prosjektet har møtt mye motstand viser undersøkelsen utført av Sweco at hele 46% av informantene som representerte folk flest stort sett var positive til tiltakene som skulle etableres forbindelse med prosjektet (Sweco, 2017, s.42). De fleste medieoppslag er også i sum positive, dette gjelder spesielt utenlandske medier (Sweco, 2017, s.7). Det presiseres at disse undersøkelsene ble utført før tiltakene var igangsatt, dermed er det usikkert hvordan befolkningen stiller seg til prosjektet etter at tiltakene ble gjennomført sommeren 2017.

Det ovennevnte viser at Oslo kommune ikke har vært helt presise med å formidle prosjektets hovedfokus, som omhandler økt byliv. Dette skyldes at prosjektet ble presentert i en tidlig fase, før det var utarbeidet strategier eller planer til hvordan prosjektet kunne løses. I tillegg ble det i Byrådsrklæringen presentert som et klima- og miljøtiltak, med hovedformål i å fjerne biltrafikken til fordel for klimaambisjonene. Det er også dette de fleste negative omtalene i media handler om. Senere da selve prosjektet *Bilfritt byliv* ble opprettet var visjonen og hovedmålet vektet mot byliv. Dette er og var forvirrende for mange. Kommunen bør ha utarbeidet en god kommunikasjonsstrategi før bilfritt sentrum ble presentert for allmennheten. På den måten kunne de tidlig ha inkludert mediene og formidlet hovedbudskapet i prosjektet. For å nå bedre frem til befolkningen er det også et behov for ytterligere bruk av sosiale medier som en informasjon- og formidlingsplattform.

Før utarbeidelsen av pilotområdene var holdningene knyttet til prosjektet er stort sett positive blant befolkningen, mens næringslivet er de som er mest skeptiske. Det fremmes i *Kapittel 3: Del 2* at slike reaksjoner er normalt når prosjekter som bilfrie konsepter fremmes, men når endringene skal foretas over et kortere tidsrom slik *Bilfritt byliv* ønsker, kan det oppstå sterkere reaksjoner. Dette gjelder spesielt de som direkte berøres av prosjektet. Gehl hevder at en mer gradvis tilnærming vil gjøre at innbyggere får tid til å tilpasse seg endringene og at en gradvis utvikling vil føre til mer støtte og oppslutning blant befolkningen (GTZ, 2005 s. 82).

DEL 5

Vudering av Bilfritt byliv

I denne delen presenteres hvilken grad av bilfritt prosjektet legger opp til i forhold til skalaen som ble presentert i *Kapittel 3: Del 1 - Bilfri utvikling*. Deretter skal det sees på hvordan de ulike pilotområdene bidrar til økt byliv. Dette skal vurderes på bakgrunn av de teoretiske perspektiver knyttet til kriterier for byliv, *Bilfritt byliv – Mellomundersøkelse 2017 (2017)* utarbeidet av Sweco, samt andre dokumenter. Denne masteroppgaven vil ikke ha som formål å dykke i dybden av alle faktorer som skal til for å skape økt byliv. Som tidligere nevnt i *Kapittel 3: Del 1* av teorien omfatter byliv et bredt studie. Denne oppgaven belyser derfor kun de overordnede faktorer som må til for å skape byliv. Det gjøres oppmerksom på at prosjektet fremdeles pågår og at det derfor kun er mulig å studere de tiltak som foreløpig er gjennomført.



DEL 5.1 - HVILKEN GRAD AV BILFRITT LEGGER BILFRITT BYLIV OPP TIL?

Slik det fremgår i *kapittel 4: Presentasjon av Bilfritt byliv* og *Del 1* i denne analysen: *Mål og visjoner*, fremmer Oslo kommune reduksjon av klimagassutslipp og bilbruk som et virkemiddel for å oppnå økt byliv. Av styringsdokumentet fremgår det at flere gater skal gjøres om til gågater fri for biler og at det skal innføres “shared space” der det er hensiktsmessig (Oslo kommune, 2016, s.5) På bakgrunn av dette er *Bilfritt byliv* et prosjekt som bidrar til en bilfri utvikling. Det vises igjen til skalaen som ble presentert i *Kapittel 3: Del 1*, hvor bilfri utvikling kan forekomme i ulik grad (fig.44). Denne skalaen er delt inn i fire ulike kategorier og går fra liten grad med trafikkreduserende løsninger til stor grad med permanente løsninger (GTZ, 2005 s.28). Ved å se på handlingsprogrammet, områdereguleringen, trafikkreguleringene og de gjennomførte pilotområdene skal vi undersøke hvilken grad av bilfritt prosjektet legger opp til.

Spørsmål: *Hvilken grad av bilfritt legger de ulike prosjektene i Bilfritt byliv opp til?*

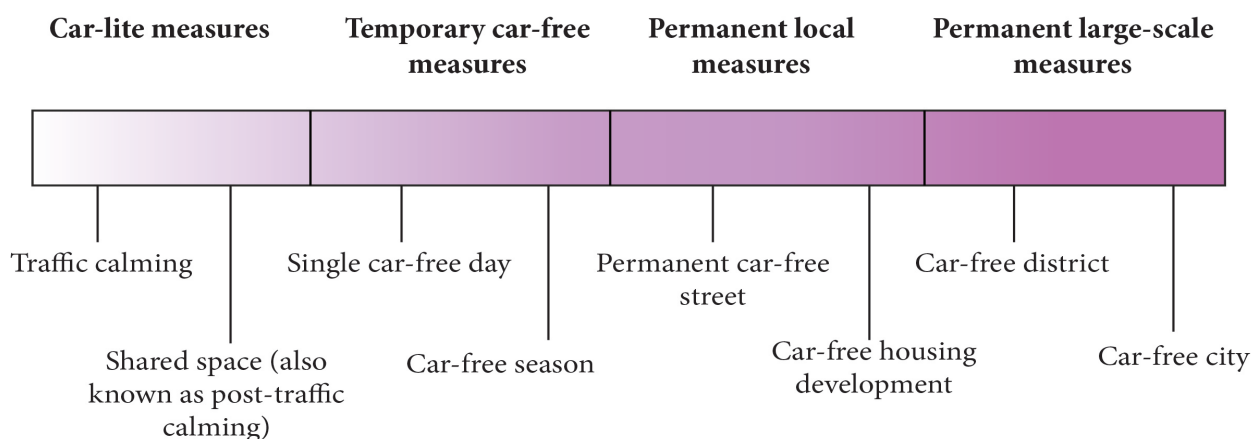


Fig. 44 Viser skalaen over ulike grader av bilfritt hentet fra *Car-free Development* (2005), illustrert med andre farger (GTZ, 2005, s. 28)

Handlingsprogram for økt byliv

Det henvises først og fremst til *Handlingsprogram for økt byliv* (2017) utarbeidet av Oslo kommune. Handlingsprogrammet er som tidligere nevnt i *Kapittel 4* en helhetlig plan for byliv i Oslo sentrum, og inngår som en del av prosjektet *Bilfritt byliv*. Dokumentet fungerer som et faglig grunnlagsdokument, hvor det er utarbeidet strategier til ulike delområder for hvordan man kan legge bedre til rette for byliv. Enkelte av strategiene handler om å omgjøre gater for å tilrettelegge for opphold aktivitet, slik at de gående blir prioritert i større grad. Dette innebærer at gater og byrom rustes opp, gågatenettet utvides og at det tilrettelegges for flere sambruksarealer (Oslo kommune, 2017, s.40).

Handlingsprogrammet vil derfor være viktig for gjennomføringen av målet om økt byliv og strategiene vil gi et grunnlag for å etablere både permanente og midlertidige tiltak i Oslo sentrum. Dokumentet utgjør ifølge kommunen også et viktig grunnlagsmateriale for områdereguleringen og vil danne grunnlag for utforming av planforslaget. Flere av tiltakene presentert i Handlingsprogrammet vil også inngå i *Handlingsplan for 2018* (Gjennomføringsplanen), som forteller konkret hva som planlegges gjennomført i 2018.

Handlingsprogrammet setter ikke regler eller restriksjoner i form av juridisk bindende bestemmelser, slik som områdereguleringen som er hjemlet i plan- og bygningsloven (Oslo kommune, 2017). Den kan derfor ikke direkte plasseres inn i skalaen på samme måte som områdereguleringen og de gjennomførte tiltak, men har en indirekte påvirkningskraft for realiseringen av permanente tiltak.

Områdereguleringen

Områdereguleringen er foreløpig under utarbeidelse og har som tidligere nevnt formål i å legge til rette for økt byliv og langsiktig utvikling i Oslo sentrum. I planprogrammet utarbeidet av PBE fremgår at det spesielt er lagt vekt på at gående, barn, familier og eldre skal prioriteres fremfor privatbilen. Kommunen ønsker derfor å utvikle sentrums gater og byrom og legge til rette for ytterligere opphold og aktivitet innenfor planområdet. I tillegg skal det også tilrettelegges for syklende, kollektivtransport, samt vare- og servicetransport. På bakgrunn av dette skal allmenn tilgjengelig gateparkering fjernes og flere gater skal stenges for gjennomkjøring for privatbil. Flere av gatene og byrommene skal også rustes opp ved fysisk ombygging av gater og plasser (Oslo kommune, 2017, s. 4-5).

Videre er det i planprogrammet fremmet et planalternativ, hvor forslaget går ut på å enten redusere den private bilbruken i planområdet eller å stenge helt for innkjøring for privatbilen. Det fremgår videre at at det ikke er avklart hvilke trafikkregulerende tiltak som skal iverksettes, men at det mest omfattende og aktuelle tiltaket vil være å stenge sentrumskjernen (Ring 1) for privatbilen. Når det gjelder trafikkregulerende tiltak er det snakk om å fjerne ytterligere parkeringsplasser, begrense fremkommeligheten for bil eller innføre forbud. (Oslo kommune, 2017, s. 25-27).

Områdereguleringen er derfor et viktig virkemiddel for realiseringen av *Bilfritt byliv*, da den setter konkrete rammer og juridiske bestemmelser og legger opp til en langsiktig og helhetlig planlegging. Planen sikrer dermed gjennomføringen av prosjektet i større grad og bidrar derfor til å skape forutsigbarhet.

Planen fremmer tiltak som bidrar til den grad av bilfritt som presenteres under *permanente tiltak i lokal skala*, men også *permanente tiltak i stor skala (Bilfritt-område)*. Det sistnevnte går ut på at kommunen stenger innkjøring for privatbilen innenfor Ring 1, som i planprogrammet fremmes som det mest omfattende og aktuelle tiltaket. Dersom det legges opp til *permanente tiltak i lokal skala* vil enkelte gater omgjøres med fysiske permanente tiltak, som hindrer tilgang for bilkjøring. Da vil det fremdeles være mulig for privatbilister å kjøre i sentrum, men fremkommeligheten blir begrenset i enkelte områder. I hovedsak handler dette om å gjøre det vanskeligere for privatbiler å kjøre i sentrum og skape bedre tilgjengelighet for gående.

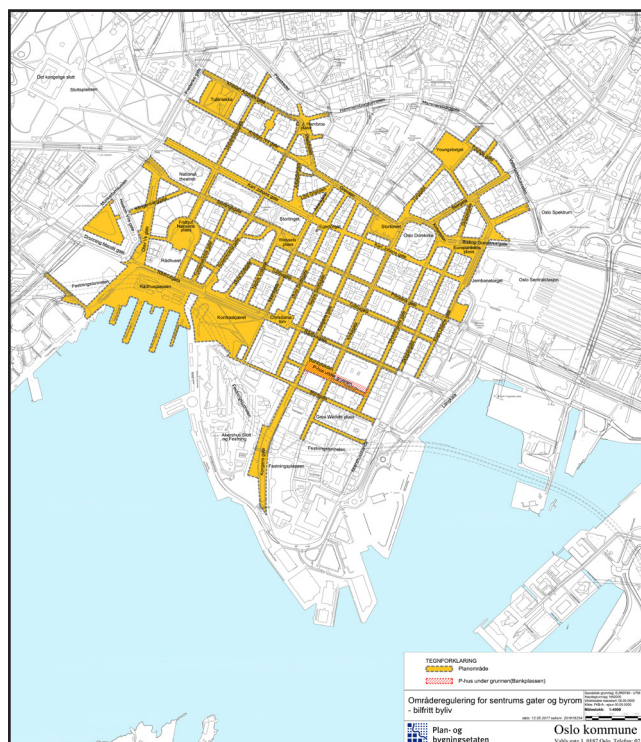


Fig. 45 Viser planområdet for områdereguleringen hentet fra Oslo kommune (Oslo kommune, 2017, s. 6-7)

Prinsippplan for gatebruken

Planprogram for områdereguleringen berører også en rekke planer med overordnede føringer og retningslinjer som det må tas hensyn til ved gjennomføring av de ulike tiltak (Oslo kommune, 2017). Blant disse inngår *Prinsippplan for gatebruken* (2010). Denne planen angir et detaljert trafikkonsept for gatebruk, kjøremønster og parkering. I forbindelse med *Bilfritt byliv* er det utarbeidet et forslag til nytt kjøremønster innenfor deler av planområdet. BYM har ansvaret for deler av dette.

Gjennom kunngjøringen for nytt kjøremønster i sentrum fremgår prinsipper for det nye kjøremønsteret. Det er oversendt en rekke forslag fra BYM om skilting på de ulike steder. Totalt sett legger det nye kjøremønsteret opp til mindre bilkjøring. Det vil fremdeles være mulig å kjøre til eiendommer, samt P-husene i sentrum (Oslo kommune, 2018). Logistikk og varelevering skal også hensyntas og det fremgår i planprogrammet at det skal iverksettes tiltak som sikrer fremkommelighet for næringstransport (Oslo kommune, 2017).

Ut ifra kartet ser man at nesten alle nåværende veier fremdeles vil være tilgjengelig for private biler. Det er kun gjort endringer hvor noen gater er blitt enveiskjørt og enkelte stenges for gjennomkjøring. Dette kan bidra til å gjøre det mer tungvint for bilister å ferdes innenfor Ring 1. Det nye kjøremønsteret går derfor innunder *trafikkreduserende tiltak*, presentert i den første kategorien i skalaen.

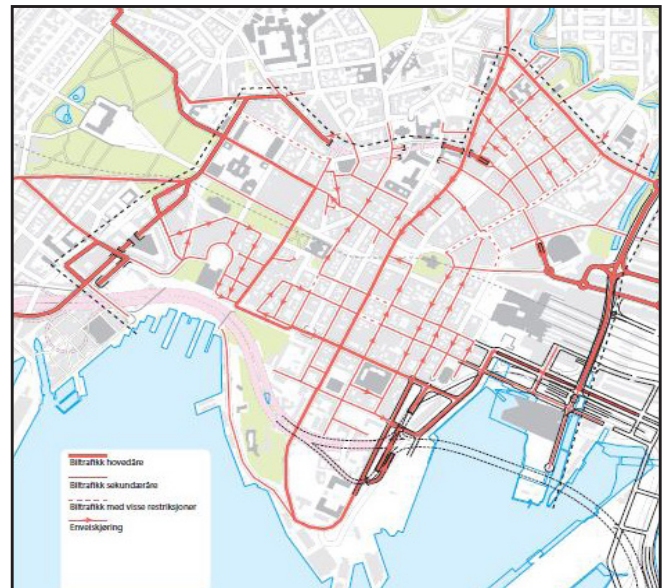


Fig. 46 Viser det nåværende kjøremønsteret for biltrafikk hentet fra *Prinsippplan for gatebruken* av 2011 (Oslo kommune, 2011, s. 23)

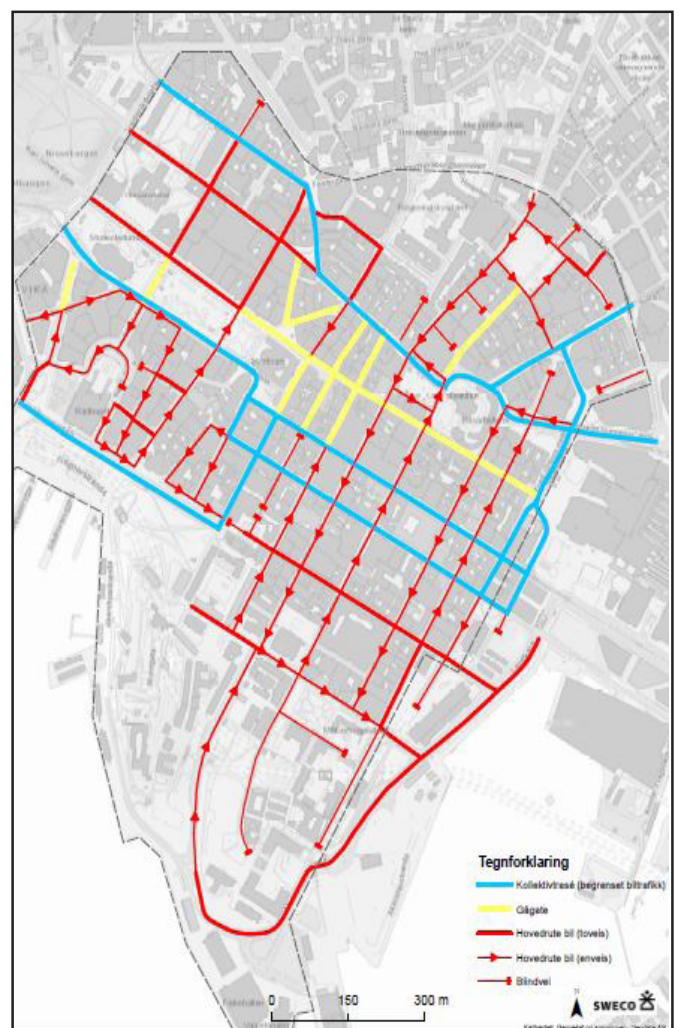


Fig. 47 Viser forslag til det nye kjøremønsteret hentet fra Oslo kommune (Oslo kommune, 2018, s. 4).

Pilotområdene

Pilotområdene er midlertidige, hvor tiltakene ifølge BYM har fått tillatelse til stå i to år (Informant 3, 2017). Midlertidige tiltak har den positive effekten ved at bilister som normalt sett kjører i de aktuelle områdene blir mer bevisst på andre ruter eller transportformer. I pilotområdene er flere parkeringsplasser fjernet. Tiltakene hindrer ikke bilene i å kjøre der, men reduserer muligheten for parkering. Dette kan medføre at færre biler kjører i disse gatene. Pilotområdene som ble etablert sommeren 2017 kan plasseres i den første kategorien *trafikkreduserende tiltak* vist i skalaen.

Viktigste funn

Å forankre ulike forhold og tiltak gjennom planer er som tidligere nevnt i *Kapittel 4* et av de viktigste virkemidlene kommunen har når det gjelder realisering av en bilfri utvikling, i tillegg til bevilgning av midler. Planene er også viktig for å skape forutsigbarhet og muligheter for private aktører. Dette legger kommunen i stor grad opp til gjennom arbeidet med områdereguleringen.

Som tidligere nevnt i *Kapittel 3: Del 1* er det nesten ingen byer som er helt fri for biler og det er få byer som har planlagt for *permanente tiltak i stor skala*. De fleste byer som planlegger for en mer bilfri utvikling tilrettelegger stort sett for *trafikkreduserende, midlertidige* og enkelte *permanente bilfrie tiltak i lokal skala* (Melia, 2014, s.106).

I planprogram for områdereguleringen fremgår det at den mest aktuelle løsningen er å stenge den bilfrie-bylivssonen for innkjøring for privatbiler. Det fremmes også at kommunen skal utvide gågatenettet og gjøre det mer attraktivt for gående. Dette fremgår også i handlingsprogrammet, styringsdokumentet og gjennom intervjuer. I *Del 4-2* av denne analysen hevder flere av informantene at Oslo kommune ønsker å stenge planområdet for privatbiler. Dersom det nye kjøremønsteret vedtas legger ikke dette opp til noe særlig flere gågater, enn det som allerede eksisterer per

dags dato. *Forslag til nytt kjøremønster i Oslo* (2018) viser at enkelte gater kun stenges for gjennomkjøring (Oslo kommune, 2018). Det vil i dette forslaget fremdeles være mulighet for privatbiler å kjøre i store deler av sentrum, men fremkommeligheten vil svekkes. Graden av bilfritt som det nye kjøremønsteret legger opp til ser dermed ikke ut til å samsvare med kommunens ønske om å stenge planområdet for privatbiler.

På en annen side vil det være vanskelig å si eksakt hvilken grad av bilfri utvikling prosjektet *Bilfritt byliv* vil ha, da flere av planene fremdeles er under utarbeidelse. Foreløpig kan det se ut som om det stort sett legges opp til fysisk ombygging av gater, hvor det fremdeles vil være tillatt for privatbilen å kjøre. Ved å se på handlingsprogrammet, områdereguleringen, kjøremønster, samt pilotområdene ser man foreløpig at kommunen tilrettelegger for både *reduserende-, midlertidige- og permanente tiltak*, som i sum bidrar til en reduksjon av bilbruk. Det gjenstår nå å se hva som til slutt vedtas og kommer ut av prosjektet.

DEL 5.2 - HVORDAN LEGGER PILOT-PROSJEKTENE OPP TIL ØKT BYLIV?

Hovedmålet med de ulike pilotområdene har vært å tilrettelegge for økt byliv. I denne delen av analysen skal pilotprosjektene presenteres og tiltakene som er utført hittil skal sees opp mot de kriterier for byliv som fremgår i *Kapittel 3: Del 1*. Av teorien fremgår det en rekke kriterier som skal til for å skape byliv. De ulike teoretikerne Jane Jacobs og Jan Gehl trekker blant annet frem *funksjonell diversitet, korte kvartaler, variasjon av alder og dimensjon på bygninger, tetthet av mennesker, samlede aktiviteter, inviterende byrom, åpne fasader* som viktige kriterier for å oppnå menneskelig aktivitet og mangfold (Jacobs, 1961; Gehl, 2007). Gehl har i boken *Livet mellom husene* (2007) fremmet tre former for menneskelig aktivitet: *den nødvendige aktivitet, den sosiale aktivitet og den frivillige aktivitet*. Byrom som tilrettelegger for *den sosiale og frivillige aktivitet* vil gi flere muligheter for økt byliv. Byrommets fysiske utforming er derfor en viktig faktor for aktivitet (Gehl, 2007).

Med dette som grunnlag, samt evalueringsrapporten utarbeidet av Sweco og rapporten *Reprogramming the city Norge-Kvadraturen Kva?draturen //Behovskartlegging* (2017) skal det nærmere sees på hvordan de ulike pilotområdene legger opp til økt byliv.

Spørsmål: *Hvordan legger pilotområdene opp til økt byliv og hvilke utfordringer står kommunen ovenfor?*

Pilotområdene

Sommeren 2017 ble det gjennomført tiltak som har blitt testet ut i ulike pilotområder. Her ble det valgt ut seks pilotområder, hvor det er potensial for økt byliv. BYM hadde ansvar for gjennomføringen av de ulike tiltak i pilotområdene. De ulike tiltakene ble gjort på bakgrunn av *Bylivsundersøkelsen* fra 2014, som omfatter en kartlegging av hvor i sentrum folk oppholder seg, hvordan folk beveger seg og hvordan folk opplever å oppholde seg i ulike deler av sentrum. Resultatet av undersøkelsen viser at det blant annet er et behov for økt fremkommelighet for gående og syklende, varierte opplevelser i byrommene, flere aktiviteter, bedre forbindelser mellom byrommene, flere grønne elementer i gatene (trær og beplantning), gratis sitteplasser, aktive fasader med mer (Gehl Architects, 2014). Oslo kommune har i de ulike pilotområdene arrangert ulike arrangementer under *Bylivsdagen* den 23 september 2017. Det ble blant annet arrangert utekino på Fridtjof Nansens plass og konsert i møllergata under bylivsdagen. Videre presenteres pilotområdene.

1. Deler av Øvre Slottsgate
2. Fridtjof Nansens plass, Roald Amundsens gate og Kjeld Stubs gate
3. Møllergata - sør
4. Kongens gate - sør
5. Kongens gate - nord
6. Tordenskiolds gate og Rosenkrantz gate

Kongens gate nord og Tordenskiolds gate er ikke medtatt, da disse pilotene fremdeles er under utarbeidelse.

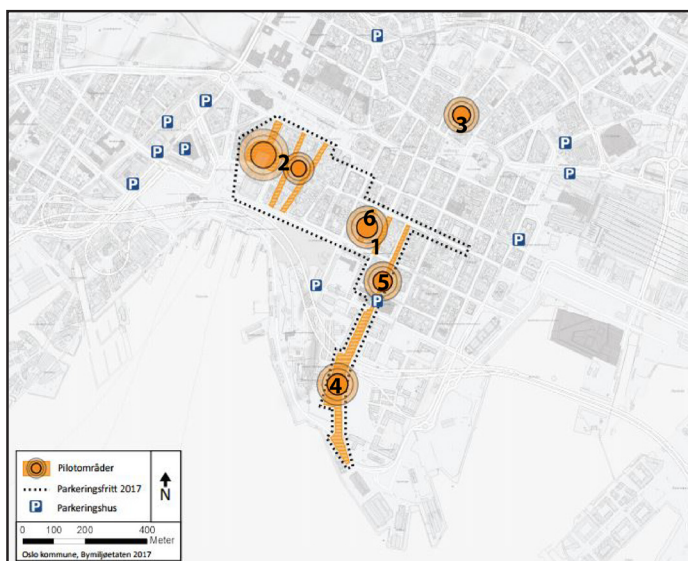


Fig. 48 Viser de ulike pilotområdenes beliggenhet, hentet fra Oslo kommune (Oslo kommune, 2017).

Deler av Øvre Slottsgate

For å skape økt byliv ble det satt opp et flerbruksmøbel, utekontor i gaten og sykkelstativ. Utekontoret er til bruk for alle og har tilgang til stikkontakt og Wifi. Her kan man eventuelt ta med seg jobben ut (fig.51). Formålet med flerbruksmøbelet er å tilrettelegge for flere former for aktivitet (fig.50). Gaten er malt med prikker i forskjellige farger for å fremheve en annen type gatebruk. I tillegg er gaten skiltet med parkering forbudt.



Fig. 49 Øvre Slottsgate før tiltak ble gjennomført (Google maps, 2017)



Fig. 50 Flerbruksmøbelet i Øvre slottsgate. Foto: Rolf Sandnes (Oslo kommune, 2017)



Fig. 51 Utekontoret i Øvre slottsgate (Google maps, 2017)

Møllergata

I Møllergata har Oslo kommune fjernet flere parkeringsplasser og fargemarkert pilotområdet slik at den tydelig viser at de gående er prioritert. For å prioritere syklende er enkelte parkeringsplasser avsatt til sykkelparkering (fig.54). Det er etablert sittegrupper og plantekasser, hvor det er dyrket bær og andre spiselige vekster. Noen av sitteplassene er «e-benker», hvor folk kan sitte mens de surfer på trådløst nett. «e-benken» har også stømuttak slik at man kan lade telefonen (fig. 53).

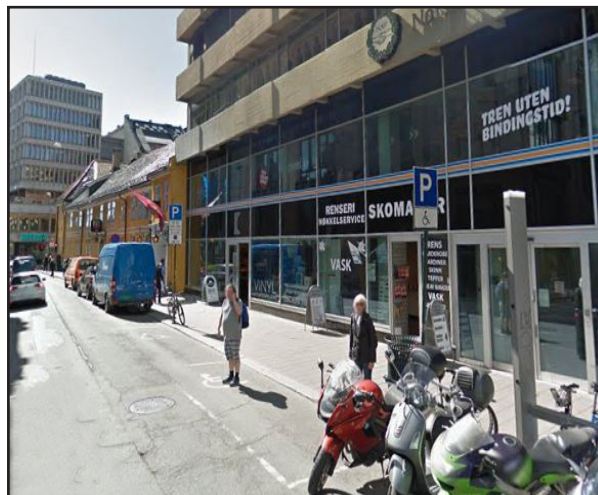


Fig. 52 Møllergata før tiltak ble gjennomført (Google maps, 2017)



Fig. 53 «E-benk» og sittegruppe i Møllergata



Fig. 54 Sykkelstativ og blomsterkasser i Møllergata

Fridtjof Nansens plass, Roald Amundsens gate og Kjeld Stubs gate

På Fridtjof Nansens plass er kjørebane inn-snevret, parkeringsplasser er fjernet og det er innført parkeringsforbud, for å tilrettelegge for mennesker. Fortauet er utvidet og det er satt opp flere gratis sitteplasser, bord og blomsterkasser i forskjellige farger (fig. 56 og 58). Det er også satt opp betongklosser for å begrense plassen til biltrafikken.

I et samarbeid med Oslo kommune har kulturbyrået Mesèn laget en installasjon, en ordkube for gatepoesi, kalt *Andre si det* (fig. 57). Ordkuben er utviklet av den norske poeten og scenekunstneren Fredrik Høyer. Installasjonen bidrar til aktivitet ved at man selv kan velge ut ord og ytre seg gjennom ordene. Her kan man lage ordspill, språklek, vri og vende på ordene (Mèsen, 2017).



Fig. 55 Fridtjof Nansens plass før tiltak ble gjennomført (Google maps, 2017)



Fig. 56 Pilotområdet Fridtjof Nansens plass



Fig. 57 Ordkube "Andre si det" av Fredrik Høyer (Mesèn 2017)



Fig. 58 Pilotområdet Fridtjof Nansens plass

I Kjeld Stubs gate har studenter ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo laget et utekontor. Utekontoret er til bruk for alle og har tilgang til stikkontakt og Wifi. Gaten er også malt med prikker i forskjellige farger (fig. 60 og 61).

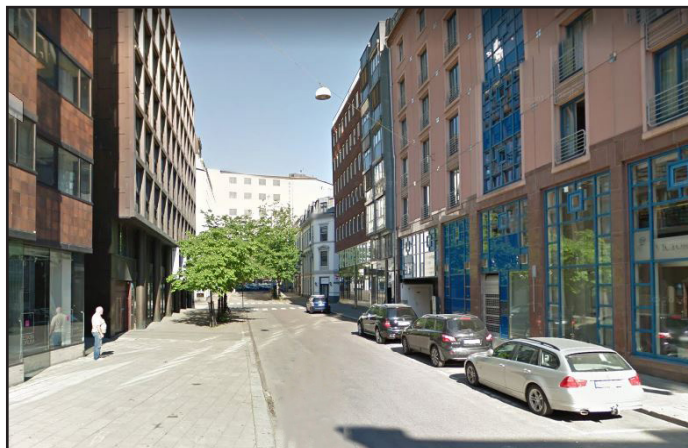


Fig. 59 Kjeld Stubs gate før tiltak ble gjennomført (Google maps, 2017)



Fig. 60 Utekontoret i Kjeld Stubs gate



Fig. 61 Utekontoret i Kjeld Stubs gate

Kongens gate - Sør

I dette området har Oslo kommune fjernet flere parkeringsplasser for å tilrettelegge for økt byliv, noen av parkeringsplassene er omgjort til parkering for ladbare el-biler og bussparkering. I et samarbeid mellom Oslo kommune og Kulturbyrået Mesén er det etablert et gatekunstverk utformet av kunstneren Marisa Ferreira. Gatekunstverket ble kalt *Shall we dance* og formålet var å stimulere til dans og aktivitet. *Shall we dance* er et 40 meter langt asfalmaleri i ulike farger og 10 sitteplasser er plassert langs kunstverket (fig. 64). En gammel parkeringsautomat er gjort om til høytalere, slik at man selv kan velge hvilken sang som spilles (Mesén, 2017). Oslo kommune har også etablert et anlegg for sykkel (fig. 62). På den andre siden av gaten er parkeringsplassene erstattet med sykkelfelt (Oslo kommune, 2017).



Fig. 62 Viser anlegget for sykkel (Sweco, 2017)



Fig. 63 Kongens gate - sør før tiltak ble gjennomført (Google maps, 2017)



Fig. 64 *Shall we dance?* Kunstner: Marisa Ferreira. (Mesén 2017)

Rosenkrantzgate

I Rosenkrantz gate er det satt opp et parklet (gatemøbel), som er bygd opp fra gaten. Her er det tilrettelagt for ulike former for sitteplasser og satt ut blomsterkasser. Parkleten tilbyr et sted for opphold hvor man kan sitte. Den gir også rom for sykkelparkering. Sitteplassene er utformet på forskjellige måter (fig. 66 og 67). Parkleten har plassering rett utenfor Baker Hansen kafè, noe som er positivt da det eventuelt kan generere bruk for kafeens kunder, men også andre.



Fig. 65 Rosenkrantzgate før tiltak ble gjennomført (Google maps, 2017)



Fig. 66 Parklet i Rosenkrantz gate



Fig. 67 Parklet i Rosenkrantz gate

Hvordan bidrar pilotområdene til byliv?

Som tidligere nevnt hevder Gehl at det er viktig å tilrettelegge for *den sosiale- og den frivillige aktiviteten* i byrom (Gehl, 2007). Ved å etablere benker og sittegrupper åpner kommunen muligheten for sosial og frivillig aktivitet. Enkelte av sitteplassene som Oslo kommune har tilrettelagt for er også multifunksjonelle, ved at de også kan brukes til lek eller andre aktiviteter. Ved å tilby gratis Wifi og ladestasjoner kan benkene bidra til å fylle et behov som tiltrekker mennesker. Det samme gjelder utekontorene som er etablert. Her ønsker kommunen å tiltrekke en spesifikk form for aktivitet, ved å trekke arbeidsplasser ut i gatene. Kontorene som er etablert tilrettelegger også for et nytt møtested for folk.

Grønne strukturer og plantekasser som er satt ut i de ulike pilotområdene er med på å gi en positiv visuell opplevelse av byrommet og fungerer som tiltrekkende elementer. Dette bidrar blant annet til å skape inviterende byrom. I teorien fremgår det at inviterende byrom og tilgjengelighet gir større grunnlag for at mennesker ønsker å oppholde seg der (Gehl, 2007).

Fargemarkering av gaten gir et signal om at bilførere skal kjøre mer forsiktig. Fargemarkeringer på asfalten tydeliggjør også at fotgjengere prioriteres i større grad. Dette kan fungere som et trafikkreduserende tiltak og skape trygghet for fotgjengere. Jacobs trekker frem trygghet for fotgjengere som en viktig faktor for menneskelig aktivitet (Jacobs, 1961).

Kunst og andre illustrasjoner hvor mennesker aktivt kan delta og observere, bidrar til å skape interesse for mennesket som oppholder seg der eller som går forbi. Det kan føre til en annen opplevelse og bruk av byrommet. På bakgrunn av dette kan byrommet fremstå mer innbydende. Under *Bylivsdagen* 23. september ble det i tillegg arrangert en rekke aktiviteter for å fremme pilotområdene. Oslo kommunes initiativ til å skape aktivitet ved å tilby arrangementer som utekino og konserter er med på å trekke folk til områdene og skape byliv.

Evaluering av pilotområdene

Som tidligere nevnt fremgår det av *Styringsdokumentet* (2016) at de ulike tiltak skal evalueres underveis i forhold til måloppnåelse, samt overvåking av de viktigste konsekvensene. Dersom evalueringen viser at tiltakene ikke er tilstrekkelige skal de endres eller innføres ytterligere tiltak (Oslo kommune, 2016). BYU og MOS presiserer under intervju, at formålet med pilotområdene er å teste ut hva som fungerer og eventuelt ikke fungerer (Informant 1, 2017).

«Man kan nesten kalle det for et innovasjonsprosjekt, det er veldig mye prøving og feiling. Vi tar ett år av gangen, så lærer vi underveis. Det var jo noe som fungerte og noe som ikke fungerte, så gjør vi det kanskje litt annerledes neste år, så lærer vi sikkert av det også.» - Informant 1

Slik det fremgår i *Kapittel 3: Del 2, Studiet av offentlig politikk- en innføring* (2003) av Kjellberg og Reitan, vil evalueringer være et viktig verktøy for kommunens læringsprosess og videre arbeid med prosjektet (Kjellberg & Reitan, 2003 s.134-135). Erfaringer av de nevnte europeiske byene som har innført bilfrie konsepter, viser også at målinger underveis i prosjektene bidrar til å skape legitimitet og økt troverdighet. Slik det fremgår i *Del 1* av analysen har kommunen evaluert tiltak underveis, hvor blant annet Sweco har vært engasjert for å gjennomføre en evalueringsrapport av prosjektet.

I *Bilfritt byliv – Mellomundersøkelse 2017* (2017) er ikke pilotområde nr. 5 – Kongens gate – nord og pilotområde nr. 6 - Tordenskiolds gate og Rosenkrantz gate medtatt i evalueringen. Derfor er det vanskelig å si noe om hvilken virkning og bruk disse pilotområdene har hatt. Tiltakene i Kongens gate - nord er ikke ferdigstilt og er utsatt på grunn av byggearbeider. Ifølge Oslo kommune skal Konges gate - nord tilrettelegges for sykling i løpet av våren 2018 (Sweco, 2017).

De områdene som er blitt evaluert i *Bilfritt byliv- Mellomundersøkelse 2017* (2017) er: Møllergata, Fridtjof Nansens plass, Pilotom-

råde 2 (Kjeld Stubs gate), Øvre slottsgate, Kongens gate sør. Pilotområdene er kun vurdert på bakgrunn av deltakende observasjoner over seks dager fra 31. august – 2. september og 28.- 30. september 2017 (Sweco, 2017). Pilotområdene er ikke evaluert etter kvantitative undersøkelser, de kan derfor ikke måles opp mot resultatindikatorer presentert i *Del 1: Visjon og mål*. Det vil ifølge Oslo kommune utføres mer detaljerte vurderinger gjennom et bylivsregnskap, som tidligere nevnt i *Del 1* av analysen.

Gjennom evalueringen utført av Sweco er det blant annet fokusert på:

- Hvilken påvirkning de nye installasjonene har hatt for stedets karakter og bruk
- Installasjonenes bruk og omfang
- Hvordan bruken er på ulike tider av døgnet
- Hvilke målgrupper som bruker stedet mest
- Hvilke trafikkgrupper som finnes
- Hvilken grad tiltakene bidrar til prosjektets overordnede mål om økt byliv

1. Møllergata- sør

Tiltaket i Møllergata kommer i høy grad positivt ut i evalueringen, hvor det hevdes at det har vært i bruk regelmessig og har hatt stor positiv påvirkning for bylivet. Det fremgår også at tiltaket har skapt en ny møteplass, og at det har en nær kontakt med fasader og virksomheter som bidrar til å øke bruken (Sweco, 2017).

2. Fridtjof Nansens plass

Fridtjof Nansens plass vurderes til å ha stor bruk over kortere perioder, hvor det stort sett har vært turister som setter seg ned der for kortere pauser. Stedet har høy trafikk og plassen fungerer til vanlig som stoppested for turistbuser. Det vurderes at tiltaket fremstår som isolert fra fasadene rundt (Ibid, 2017).

3. Pilotområde 2 (Kjeld Stubs gate)

Kjeld Stubs gate består av lite biltrafikk og det er også få mennesker som oppholder seg her til vanlig. Utekontoret har ifølge rapporten hatt begrenset bruk, og er stort sett brukt som sitteplass og ikke arbeidsplass. Sweco vurderer at utekontoret ikke bidrar til økt byliv og

hevder at tiltaket har feil plassering i forhold til at det er lite aktivitet i gaten (Ibid, 2017).

4. Deler av Øvre Slottsgate

Det vurderes i rapporten at utekontoret har hatt begrenset bruk og flerbruksmøbelet moderat bruk. Ellers har sykkelstativet vært i regelmessig bruk. Det hevdes også at flerbruksmøbelet forsterker det bylivet som allerede er etablert på torvet og kan gi økt forutsetning for besøk. Dette fordi flerbruksmøbelet ligger i tilknytning til Christiania Torv, hvor det allerede er aktivitet (Ibid, 2017).

5. Kongens gate - sør

Tiltakene i Kongens gate - sør har generelt hatt lite bruk. Dette gjelder sitteplassene og sykkelanlegget. Det er observert få syklist og gående i gaten. Ifølge rapporten skaper gatekunsten interesse og fanger menneskers oppmerksomhet. Gatekunstverket vurderes derfor til å være et positivt tiltak (Ibid, 2017).

I *Mellomundersøkelsen* utarbeidet av Sweco fremgår det at det har vært moderat bruk av de fleste tiltakene. Kongens gate - sør og utekontorene i Pilotområde 2 (Kjeld Stubs gate) og Øvre Slottsgate er ifølge Sweco de stedene som ble minst brukt under observasjonene. Årsaken til at disse stedene ble mindre brukt, er ifølge Sweco at tiltakene er plassert på steder med passive fasader og har svak kobling mellom omkringliggende virksomheter, i tillegg er områdene lite befolkede gater. Møllergata fremmes som det mest besøkte området (Ibid, 2017).

OHF dokumenterte pilotområdene under markedsdagen, hvor det ble utarbeidet en stemningsrapport av YouGov. Stemningsrapporten viser bilder fra ulike steder i sentrum den 23.09.17, 30.09.17 og 7.10.17. Bildene ble tatt på bestemte tider kl 12.30-14.00 og 15.00-16.30. OHF poengterer at Markedsdagen var samme dag som *Bilfritt byliv* arrangerte *Bylivsdagen* (Informant 6, 2017). Resultatene de kom frem til var at få av pilotområdene ble besøkt. Pilotområdet i Møllergata hadde ifølge stemningsrapporten flest besøkende, slik som det også fremgår i Sweco sin evaluering (YouGov, 2017; Sweco, 2017).

“Et av de pilotene fungerte veldig greit, for den gjorde noe for kunden. Denne piloten hadde først og fremst kunden i fokus. Det var da konserten de hadde i Møllegata. De andre fem pilotene, så vidt vi kan se var nesten ikke besøkt i det hele tatt.”- Informant 6

Informanten presiserer også at en slik utvikling bør skje over en lengre tidsperiode, hvor det skal mer til for å skape økt byliv enn å etablere enkelte midlertidige tiltak (Informant 6, 2017).

I sum har tiltakene bidratt positivt til å nå prosjektets mål om økt byliv. Sweco vurderer at tiltakene gir kommunikasjonsverdi, symbolsk verdi, funksjonell verdi, generering av aktivitet i de ulike pilotområdene. Disse aspektene handler blant annet om at tiltakene har tilført noe nytt til stedet, som tiltrekker oppmerksomhet. I tillegg hevdes det at tiltakene har skapt forutsetninger for nye møteplasser, og at sykkelstativene som har blitt satt ut fyller et funksjonelt behov. Avslutningsvis i rapporten presiseres det at rett og gjennomtenkt plassering er avgjørende for bruken av tiltakene. Med dette menes at tiltakene bør ha en forbindelse med omkringliggende fasader og bygninger og ha en god funksjon. I tillegg fremgår det at værforhold og materialvalg har noe å si for bruken, samt at farger og blomster tiltrekker oppmerksomhet (Sweco, 2017).

Ut ifra disse vurderinger er det vanskelig å si noe konkret hvilken effekt tiltakene har hatt for bylivet, fordi det ikke er foretatt kvantitative undersøkelser og vurderinger. Dette er også noe som må vurderes over et lengre tidsrom, da prosjektet fremdeles er under utarbeidelse. Spørsmålet er om tiltakene på lengre sikt bidrar til å skape byliv eller om det må mer til enn å tilrettelegge for beplanting, etablere gratis sitteplasser, utekontorer, sette ut sykkelstativ med mer. Av teorien fremgår det at bylivet ikke skapes av tiltakene som settes ut, men av menneskene som kommer dit og ønsker å oppholde seg der.

Hvilke utfordringer står kommunen ovenfor?

I Kvadraturen hvor flere av pilotområdene har beliggenhet, er det i dag en rekke utfordringer. Det henvises derfor spesielt til dette området, som også er analysert og vurdert i *Handlingsprogram for økt byliv* (2017). I handlingsprogrammet fremgår at det er et ytterligere behov for å planlegge helhetlig og tilrettelegge for byliv på lengre sikt. Kommunen ser et stort potensial for å videreutvikle bylivet med handels-, kultur- og serveringstilbud i Kvadraturen. Området har ifølge handlingsprogrammet få fotgjengere og bylivssonen er i liten grad aktiv. Det er lite publikumsrettet virksomhet i første etasjene. Det er få etablerte byrom, gatene er monofunksjonelle og det er også få mennesker som oppholder seg der etter arbeidstid (Oslo kommune, 2017 s. 91). I evalueringsrapporten utarbeidet av Sweco kom flere av de samme utfordringene frem som grunnlag til hvorfor det kun har vært moderat bruk i pilotområdene (Sweco, 2017).

Videre fremgår det i rapporten *Reprogramming the city Norge-Kvadraturen Kva? draturen //Behovskartlegging* (2017) at Kvadraturen generelt sett har et ensartet uttrykk, få tiltrekkende oppholdsmuligheter, lite sosial aktivitet på gateplan med mer (Rambøll & Urgent Agency, 2017, s. 10). Kvadraturen har også en viktig byhistorisk verdi, men fremstår ikke tydelig som en historisk del av byen. Området har i dag en uklar identitet og det fremmes i rapporten at denne identiteten bør forsterkes enda mer (Ibid, 2017 s.34-35). Omgivelsene der enkelte av pilotområdene har beliggenhet, viser at fasadene noen steder ikke er aktive. Enkelte av gatene inneholder også få funksjoner (Ibid, 2017 s. 10, 24). Dette gjelder henholdsvis Kongens gate - sør, Øvre slottsgate, Kjeld Stubs gate. Dette gjør naturligvis at det er færre som oppholder seg i disse områdene. Som tidligere nevnt fremgår det av teorien, at funksjonalitet, åpne fasader og utformingen har innflytelse på menneskers aktivitet. Gjennom studier er det vist at det er mindre aktivitetsnivå i områder hvor det er flere lukkede fasader (Gehl, 2007; Jacobs, 1961)

Ut i fra evalueringsrapportene er det flere utfordringer knyttet til de utformingsprinsipper som Jacobs og Gehl mener er viktig for å skape økt byliv. Åpne fasader gjør områdene mer interessante og innbydende for de som ønsker å bevege seg i området, det vil derfor være viktig at kommunen jobber med å få næringene ut på gateplan. Endring av fasader kan derimot være vanskelig i Kvadraturen, da flere av fasadene har historisk verdi. En annen utfordring er at Kvadraturen oppleves monofunksjonelt. I områder med få funksjoner vil aktiviteten reduseres og gatene kan oppleves mindre trygge i de perioder det er lite aktivitet. Både Jacobs og Gehl hevder funksjonell diversitet vil bidra til aktivitet på gateplan til ulike tider på døgnet, og at dette skaper trygghet for de som beveger seg i området (Jacobs, 1961, s.152; Gehl, 2007, s. 95). For å tilrettelegge for sosiale og frivillige aktiviteter vil det derfor være viktig med flere funksjoner som tiltrekker seg ulike grupper mennesker.

I tillegg trekker rapporten utarbeidet av Rambøll og Urgent Agency også frem viktige synspunkter fra ulike interessenter og besøkende i området. Flere ser et behov for flere av momentene nevnt ovenfor, styrket romlig identitet, bedre orienteringsmuligheter, mer grønnstruktur, økt bruk gjennom ulike tider av døgnet, tilrettelegging for flere folkegrupper, aktivering av fasader, flere møteplasser, kultur-, og serveringsteder, nye målpunkt med mer (Rambøll & Urgent Agency, 2017 s. 24-30).

Det hevdes videre i rapporten at initiativer må komme nedenfra og at forholdene nå er veldig styrt fra offentlig hold. Det foreslås å gi mer spillerom for virksomhetene i området og at dette vil gjøre at ting utvikler seg mer spennende og personlig. Det poengteres at eierskap er viktig og at virksomheter bør gis friere rammer til å flytte deler av sin aktivitet ut. Flere uttrykker også at oppgradering av Kvadraturen ikke bør føre til at området gentrifiseres, fordi det blir mer attraktivt. Dette kan i verste fall medføre at nisjeforretninger presses ut av området ved økt konkurranse og høyere leiepriser. Flere interessenter er bekymret for dette (Rambøll & Urgent Agency,

2017 s. 24, 25, 38). Respondentene i rapporten påpeker et veldig viktig poeng, som er essensielt å ha fokus på i byutviklingen. Man ønsker ikke at ikke-kommersielle aktører skal forsvinne, for det er de som er med på å skape variasjon av handel i et område. Diversitet og mangfold trekkes også frem av både Gehl og Jacobs, som viktige kriterier for å generere byliv (Gehl, 2007; Jacobs, 1961). Jacobs presiserer at priser og bygningers variasjon bør variere, for at ulike typer næringer skal kunne finne sted (Jacobs, 1961, s.194).

Annet som trekkes frem av respondentene er forhold knyttet til logistikk, trafikk og varelevering. Flere interessenter innenfor næringslivet er opptatt av hvilken påvirkning *Bilfritt byliv* vil ha for området på lengre sikt. I rapporten hevdes det videre at serveringssteder og småbutikker er stort sett positive og ser for seg at redusert biltrafikk etter hvert vil få en positiv innvirkning. Bedrifter, hoteller og annen servicenæring som mottar og leverer varer i større skala er bekymret. Flere mener blant annet at forslaget til BYM om egne soner for varelevering ikke vil fungere i praksis. Det sistnevnte gjelder også for håndverkere og byggearbeidere, hvor det kan bli utfordrende å frakte tungt utstyr og materialer. Det er derfor flere som etterlyser en løsning med fri leveringsmulighet og driftsparkering innenfor en fast og begrenset tidsramme (Rambøll & Urgent Agency, 2017 s. 46-48). Fremkomlighet for varetransport er derfor svært essensielt å ta hensyn til.

Noen av de samme holdningene ser man også i de europeiske byene som nevnes i *Kapittel 3: Del 2. Den offentlige sektor i Nürnberg, København, Groningen og Strasbourg* møtte motstand og flere var bekymret for varelevering og drift av næringen. I rapporten *Car-free development* (2005) kommer det frem at flere byer har funnet gode løsninger på logistikk og varelevering og at bilfrie områder med økt byliv ofte virker positivt for næringene over tid (GTZ, 2005, s.67).

Når det gjelder næringsdrift og varelevering påpeker OHF at næringen er grunnlag for bylivet, man må forstå kunden og deres behov

for å kunne tilby tjenester som skaper byliv. Informanten hevder at kommunen har lite kunnskapsgrunnlag når det gjelder drift av næring i byen, og mener kommunen fokuserer for mye på det de prøver å oppnå, at de faktisk glemmer hva det er som skaper byliv. For eksempel er det viktig å ta hensyn til logistikk, varelevering og nyttetransport, hvor dette må kartlegges i detaljert grad for å finne ut hvordan man kan lage gode og effektive løsninger for dette på lengre sikt. OHF ønsker ytterligere kunnskap og konsekvenstenkning før tiltak gjennomføres (Informant 6, 2017).

«Mangelen på kunnskap og konsekvenstenkning i forkant av tiltakene de (kommunen) gjør, skaper dramatiske konsekvenser for de små bedriftene.» -Informant 6

OHF har også kommet med en rekke innspill til områdereguleringen når det gjelder dette og ønsker blant annet at Oslo kommune skal utvikle metoder for å overvåke konsekvenser for handels- og næringslivet (Informant 6, 2017).

Videre trekker både flere av respondentene i rapporten og informanten fra BYU og MOS frem at flere beboere i Kvadraturen muligens kan bidra til å skape økt byliv. BYU og MOS ser et potensial for å tilrettelegge for flere boliger i Kvadraturen og mener dette er en av forutsetningene for å tiltrekke flere mennesker. Større andel boliger kan muligens ha en positiv effekt for å skape liv og aktivitet på gateplan. Dette kan være en utfordring ifølge BYU og MOS, fordi det er mange eldre og vernede bygg, som gjør at det er strenge restriksjoner på hva som er lovlig når det gjelder utbygging. Kvadraturen har også en komplisert eierstruktur og man er avhengig av gårdeiere, eiendomsutviklere og investorer for å få til boligutvikling i Kvadraturen (Informant 1, 2017).

«Det er veldig få som bor i sentrum. Så det er en ting som vi jobber mer med nå, hvordan vi kan få flere boliger, særlig i kvadraturen. Det er utfordrende fordi at det er veldig gamle bygg, som gjør at det er lite som det er lov til å gjøre. Så dette er noe som ikke handler om den reguleringen eller handlingsprogrammet,

men som er helt avgjørende. Jeg tror at hvis vi ikke får flere til å bo i Kvadraturen enn det som er nå, så får vi aldri det bylivet vi drømmer om.»

– Informant 1

Økt befolkningstetthet er også ett av kriteriene for økt byliv som Jacobs legger vekt på. Hun hevder at flere beboere bidrar til å støtte opp et mer variert tilbud av tjenester og varer i byen, noe som er helt essensielt for bylivet (Jacobs, 1961, s. 200, 205). Dette viser at kommunen står ovenfor flere utfordringer, som er helt avgjørende for å skape det bylivet de ønsker. Selv om pilotområdene legger til rette for økt byliv vil det være behov for ytterligere og mer omfattende tiltak.

Oslo kommune har store mål og visjoner om økt byliv, som ikke nødvendigvis reflekteres så godt i de foreløpige gjennomførte tiltak (pilotområdene). Flere reagerer på hvordan kommunen snakker om visjonen og målet i *Bilfritt byliv* og det som er gjennomført så langt. Men samtidig vet man at pilot er for å teste ut og at kommunen nå går over i en gjennomføringsfase med fokus på helhetlig og langsiktig planlegging, hvor det blant annet utarbeides en områderegulering. PBE presiserer at det er viktig at pilotprosjektene får et godt omdømme, men hevder at det er enklere å oppnå det bilfrie enn bylivet (Informant 2, 2017).

«Hvordan og hvilke pilotprosjekter som gjennomføres og hvordan disse mottas av befolkningen (opinionen) er også svært viktig for omdømmet til prosjektet. Det er kanskje lettere å oppnå det bilfrie, enn bylivet og et godt omdømme.» - Informant 2

Det gjenstår derimot en rekke grep før kommunen eventuelt oppnår målsettingen om økt byliv. Det må som nevnt ovenfor flere kriterier til for å oppnå økt byliv, blant annet krever det en fysisk ombygging av gater og plasser med mer. Dette er noe som krever tid, større og langsiktige endringer og ikke minst finansiering. Det er uansett stort potensial for videre utvikling i pilotområdene og generelt i Kvadraturen.

Som tidligere nevnt skal enkelte pilotområder fremdeles beholdes og andre skal videreutvikles eller forbedres. Flere parkeringsplasser skal også fjernes og erstattes med bylivsgenererende tiltak eller HC-parkeringer. I artikkelen *Bilfritt byliv handler ikke bare om å fjerne biler. Her er tiltakene som skal skape byliv etter bilene i 2018* (2018) fremgår prosjektets planer for 2018. De viktigste prioriteringene som trekkes frem er flere lekeplasser i sentrum, flere gågater, mindre biltrafikk, ulike kultursatsinger, samt flere sitteplasser og HC-plasser. Målet til Byrådet er å skape et mer inkluderende sentrum, hvor det skal tilrettelegges for alle brukergrupper. Spesielt er det et økt fokus barn og mennesker med funksjonsnedsettelse (Olsen, 2018).

Kommunen fungerer som tilrettelegger og har mulighet til å tilgjengeliggjøre areal. Initiativene og arbeidet med pilotområdene har generelt bidratt positivt til ønsket om økt byliv, men til tross for dette er det fremdeles lite bruk av områdene. Dette viser at kommunen ikke kan skape det bylivet de ønsker alene. Bylivet skapes nedenfra av næringslivet, initiativtakere, private aktører, interessenter, investorer, eiendomsutviklere med mer. Det er derfor avgjørende med et godt og tett samarbeid med ulike interessenter og aktører.

Kapittel 6

AVSLUTNING

I dette kapitlet oppsummeres oppgaven og de viktigste funnene. Problemstillingene vil besvares gjennomgående

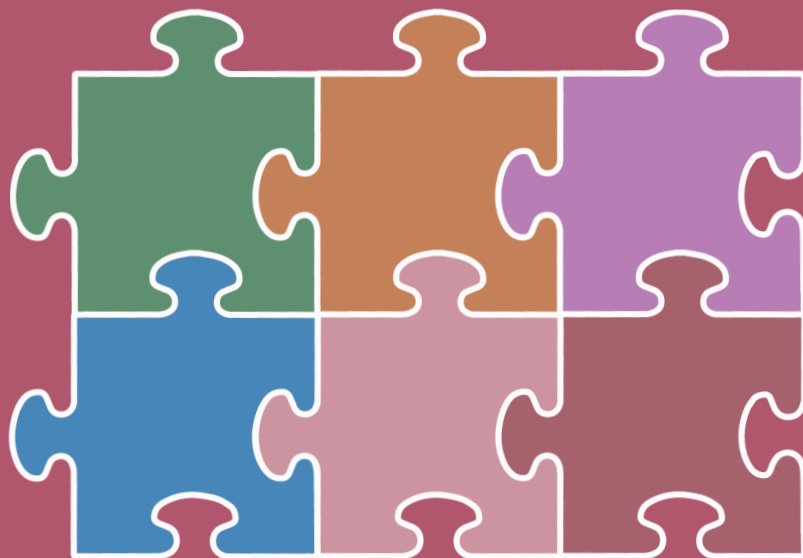


Fig. 68

AVSLUTNING

Gjennomgående i analysen fremgår flere viktige funn som knyttes til problemstillingene i denne oppgaven. Det er disse funn som skal presenteres i dette avsluttende kapittelet.

Problemstillinger:

1. *Hvordan arbeider Oslo kommune i gjennomføringen av prosjektet Bilfritt byliv?*
2. *Hva er betingelsene for å oppnå bilfritt byliv?*

Boken *Studiet av offentlig politikk- en innføring* (2003) av Kjellberg og Reitan presenterer 7 ulike faser for gjennomføring. For å besvare problemstillingen om hvordan Oslo kommune arbeider i gjennomføringen av *Bilfritt byliv* har det vært relevant å se på arbeidet i alle fasene som er presentert, fra det politiske til de fysiske tiltak som foreløpig er gjennomført. For å besvare problemstillingene er det i *Kapittel 3* presentert en rekke betingelser som er viktig for gjennomføring av bilfrie konsepter. Ved å analysere kommunens arbeid opp mot viktige betingelser for gjennomføring av bilfrie konsepter, har vi funnet ut hvordan Oslo kommune arbeider med *Bilfritt byliv* fra fase 1 til 5 av gjennomføringen.

Videre har vi også sett på kommunens arbeid i fase 6 og 7 av gjennomføringen. Ved bruk av teori knyttet til ulike bylivsfaktorer og den bilfrie utviklingen har vi sett på hvordan de ulike prosjektene legger opp til et bilfritt sentrum og hvordan de foreløpige gjennomførte tiltak bidrar til å skape økt byliv. Fase 6 og 7 er ikke utfyllende, da prosjektet fremdeles er under utarbeidelse.

På bakgrunn av det ovennevnte har vi kommet frem til flere funn angående Oslo kommunes arbeid i gjennomføringen av *Bilfritt byliv*, samt viktige betingelser som kommunen må fokusere på i det videre arbeidet.

Mål og visjoner

Når det kommer til Byrådets visjoner om *Bilfritt byliv* ser vi at visjonen har endret seg fra valgkampen til prosjektet ble opprettet, hvor fokuset nå er mer rettet mot bylivet. Dette har skapt store forvirringer blant befolkningen og mediene, da de oppfatter prosjektet som et miljøtiltak og som en begrensning. Formidlingen av endringene i den politiske

visjonen har derfor vært utfordrende. På en annen side er det i dag et klart politisk ønske om å bedre bymiljøet og bylivet. Politikerne har gjort visjonen tydelig for forvaltningen som bidrar i gjennomføringen. Dette er som nevnt en viktig betingelse og kommunen har de kvaliteter som kreves når det kommer til å ha en sterk visjon.

Slik det fremgår i analysen har Oslo kommune klart å definere klare mål som speiler de politiske visjoner. Det er utarbeidet målbare effektmål og resultatindikatorer som tydelig viser hva prosjektet skal oppnå. Dette viser at kommunen har de kvaliteter som anses som viktig for gjennomføring i henhold til klare mål og visjoner. På en annen side ser vi gjennom analysen at målet om *Bilfritt byliv* innen 2019 er noe ambisiøst. Drivkreftene (politikkerne) er sterkt knyttet til resultater innen 2019 og gir et press på forvaltningen, som har redusert kvaliteten av andre viktige prosesser i gjennomføringen. Dette trekkes ytterligere frem under de aktuelle betingelsene i dette avsluttende kapittelet.

Drivkraft, politisk støtte og lederskap

Når det kommer til drivkraft og politisk støtte har kommunen i stor grad de kvaliteter som anses som viktige i de nevnte betingelser. Det er flere tiltak knyttet til *Bilfritt byliv* som er gjennomført på kort tid. Dette viser at den politiske støtten er sterk. Slik det fremstilles i *Kapittel 3: Del 1- Historie- en innføring til den bilfrie utviklingen* ser man at utviklingen av bilfrie byer ikke er noe nytt. Det som er nytt i dette prosjektet er politikernes engasjement og sterke drivkraft til prosjektets gjennomføring. Dette merkes innad i kommunen og utad til allmennheten. Politikerne er synlige og de følger prosjektet tett i alle fasene for gjennomføring.

Når det kommer til lederskapet av prosjektet er det foretatt noen endringer, disse endringene fremmes under *Del 3: Organisering*. Selv om disse endringene er foretatt, er det fremdeles en klar politisk styring. Flere informanter hevder at styringen vises enda tydeligere nå som prosjektet er forankret i linjen. Dette nevnes også som en viktig betingelse for gjennomføring.

Organisering

Slik det kommer frem i analysen ser vi at kommunen har et fokus på et tettere samarbeid og god dialog, både på tverrsektorielt nivå mellom etatene og politisk nivå, mellom byrådsavdelingene og etatene. Prosjektet er organisert slik at samarbeidet er tettere enn normalt. Styringsgruppen har en direkte kommunikasjonslinje mellom politikerne og de ulike etatene. I tillegg til dette er det etablert velfungerende arbeidsgrupper gjennom et tverrsektorielt samarbeid mellom etatene, hvor det har vært et fokus på å få til raskere saksgang og prosesser. Dette styrker gjennomføringskraften i prosjektet.

Det er derimot også en rekke utfordringer knyttet til samarbeid. Dette er fordi linjeorganisering ikke åpner opp for tverrsektorielt samarbeid i stor nok grad. Etatene er stort sett vant til å jobbe ned i sin etat, det kan derfor være utfordrende å bryte ut av de allerede etablerte strukturer. I tillegg er det varierende samarbeidskulturer innad i de ulike etatene. Dermed kan det bli vanskeligere å få til den gode strukturen for det samarbeidet man ønsker mellom etatene.

Videre har prosjektet stått ovenfor en rekke endringer, hvor prosjektet er omorganisert og gjort om til et program. Substansen i prosjektet blir videreført i programmet, så formålet og innholdet har ikke endret seg. Dette har ført til utfordringer, men også fordeler i forhold til betingelsene: *effektivitet, fleksibilitet og tydelighet*. Ved å omgjøre prosjektet til et program legger kommunen opp til en annen kontinuitet, da program legger opp til et mer langsiktig perspektiv. Til tross for dette gjelder fremdeles de samme tidsrammer og etatene er fremdeles presset på fremdrift.

Det fremgår at den tidligere organiseringen ikke fungerte med den hensikten som var tenkt. Dette gjelder den tidligere EKG-gruppen som nå har blitt gjort om til styringsgruppe. Som tidligere nevnt skulle denne gruppen ha funksjon som direkte bindeledd mellom politikerne, byrådsavdelingene og etatene. EKG-gruppen ble utfordrende da etatene har sin organisasjonsstruktur fra før, hvor hver enkelt etat har sin linje som må følges. Dermed mistet denne gruppen fort sin hensikt og ble ifølge kommunen et ekstra mellomledd. Dette medførte at effektiviteten i prosjektet ble svekket, som da gikk utover prosjektets stramme tidsrammer. På grunn av de stramme tidsrammer er det spesielt viktig for kommunen å være effektive og fleksible for å oppnå gjennomføringskraft.

Samtidig kan omorganiseringen av prosjektet føre til diskontinuitet, da etablering av ny organisering tar tid. Dette kan eventuelt påvirke effektiviteten. Til tross for dette ser vi gjennom intervjuer at endringen av organiseringen kanskje har kommet ut med flest positive faktorer. Ved å omstrukturere organiseringen viser kommunen blant annet evne til fleksibilitet, noe som er essensielt når det gjelder gjennomføringen. I tillegg ser kommunen en større fordel ved at den nåværende organiseringen fremstår klarere, fordi ulike tiltak og bestillinger forankres i linjen. Det blir dermed tydeligere hvor de ulike ansvarsområdene ligger. Dette er spesielt viktig for å oppnå gjennomføringskraft. Det fremstår her som at kommunen er åpen for endringer og tilpasser seg i forhold til hvilken fase de er i. Ved å legge programmet til PBE sikrer også kommunen en mer helhetlig planlegging, hvor de planmessige grep bidrar til å styrke gjennomføringskraften når det gjelder målsettingen. Dette er med på å styrke forutsigbarheten i prosjektet, både innad i kommunen, men også utad til de private aktører.

Til tross for dette gjenstår det å se om etatene fremdeles evner å jobbe tverrsektorielt i den grad de ønsker nå som prosjektet er omorganisert, da kommunikasjonslinjene i linjeorganisering ofte kan være lange. Det kan derfor ta lengre tid å vedta ulike saker, noe som poten-

sielt kan svekke effektiviteten. Men vi ser her at endringen fra prosjekt til program bidrar til å satse mer langsiktig på *Bilfritt byliv*, noe som er viktig med tanke på gjennomføringen. Når det gjelder den nåværende organiseringen kan vi ikke diskutere påvirkningen den har hatt, da kommunen høsten 2017 fremdeles var i prosessen med omorganiseringen. Det gjenstår videre å se hvordan prosessene og fremdriften vil utfolde seg i de neste fasene.

Involvering

Selv om kommunen mener at det er viktig med involvering og medvirkning, kommer det frem flere svakheter ved prosessene som er foreløpig utført. Byrådets sterke tilknytning til gjennomføring innen bystyreperioden 2019, har hittil hatt en negativ innvirkning på medvirknings- og involveringsprosessene.

I styringsdokumentet ble enkelte aktører og interessenter kartlagt, men det fremgår ikke hvilken påvirkningskraft de ulike interessenter eller aktører har. Det fremmes også i styringsdokumentet at det skal utarbeides en interessentanalyse, det er fremdeles uvisst om denne eksisterer. Slike kartlegginger trekkes frem som viktige betingelser i forhold til involvering.

I tillegg var pilotområdene basert på indirekte medvirkning gjennom bylivsundersøkelsen og handlingsprogrammet. Det er spesielt viktig med direkte involvering tidlig i prosessen. Det er mange som ikke forstår hva prosjektet innebærer, dette viser at det skulle vært avsatt mer tid til involvering i arbeidet med pilotområdene. Gjennom intervjuer kom det også frem at tidsperspektivet var en utfordring for kommunens arbeid med involveringen. På en annen side har BYM i senere tid utført gode involveringsprosesser i samarbeid med DOGA. Spørsmålet blir om denne involveringen forankres i det videre arbeidet, når kommunen i 2018 skal utvide pilotområdene og etablere flere bylivstiltak.

Når det gjelder arbeidet med handlingsprogrammet og områdereguleringen er det vanskelig å si om involveringen har vært god nok. Dette er fordi planene fremdeles er under utarbeidelse. Det vi ser er at kommunen har

gått utover de lovpålagte medvirkningsprosessene og at det er lagt mye tid og energi til involvering. Flere av metodene som brukes av kommunen fremmes som gode metoder, eksempler på dette er dør-til- dør aksjonene og åpne folkemøter. Det kommer også frem at kommunen lytter til viktige interesseorganisasjoner. Et eksempel er når kommunen utlyste et konsulentoppdrag for å utarbeide et bylivsregnskap etter innspill fra blant annet OHF. I tillegg er det etablert et godt samarbeid med Levende Oslo. De blir i stor grad involvert i planleggingen.

Samarbeid

Oslo kommune har et godt samarbeid gjennom Levende Oslo. Dette samarbeidet gjør at private aktører og interessenter kan påvirke kommunens planer og reguleringer, men spørsmålet er om dette godt nok? Gjennom analysen kommer det frem at Oslo kommune trenger et samarbeid med initiativtakerne i byen og det offentlige bør etablere et partnerskap med de private aktører. Per dags dato er kommunens ansvar å tilrettelegge for byliv gjennom planer og reguleringer, mens de private selv må ta ansvar for å skape selve bylivet. Vi ser her at det er stor avstand mellom det offentlige og det private.

I Reprogramming the city Norge-Kvadraturen Kva?draturen //Behovskartlegging (2017) kom det også frem at flere interessenter mener prosjektet er for topptungt og at prosjektet nå i stor grad er styrt fra det offentlige hold. Det kommer frem at flere interessenter ønsker eierskap og mer spillerom for virksomhetene. *Bilfritt byliv* kan ikke basere seg på “top-down” planlegging, ved at kommunen lager planer og regulerer inn bylivet. Kommunen er kun tilretteleggere, de må derfor invitere initiativene nedenfra og byutviklingen bør skje med en gjensidig “bottom-up” og “top-down” tilnærming. Private aktører i Oslo sentrum har i lang tid forsøkt å skape byliv ved å komme med ideer og initiativ, men prosessene for realisering er kompliserte. Det kommer frem at det er behov for et ytterligere samarbeid med kommunen slik at private enklere kan komme med initiativ og skape det bylivet som kommunen selv ønsker. Gjennom analysen ser vi et behov for at kommunen tar mer initiativ til

å bygge et bedre partnerskap med de private aktører. På den måten kan de sammen oppnå målet om økt byliv.

Samfunnsstøtte

Gjennom analysen kom det frem at kommunen generelt hadde fått positive tilbakemeldinger på prosjektet før tiltakene var igangsatt sommeren 2017. Likevel har det vært store utfordringer i å oppnå samfunnsstøtte. De fleste forbinder *Bilfritt byliv* som et miljøtiltak som skal bidra til redusert bilbruk i sentrum. Det kommer frem at kommunen ikke har vært gode nok til å formidle informasjon om prosjektets hovedfokus som omhandler økt byliv, dette gjelder både til befolkningen og mediene. Formidling av informasjon og involvering av mediene har vært en suksessfaktor for andre byer, kommunen bør derfor fokusere mer på dette i det videre arbeidet. Bedre formidling gjelder kommunens arbeid i alle nivåer av gjennomføringen. Byrådet burde ha fremmet en plan eller strategi til kommunikasjon før de fremmet prosjektet til allmennheten. De skulle også involvert mediene i større grad tidlig i prosessen. Etatenes formidling av informasjon om pilotområdene burde også blitt mer prioritert.

I tillegg må det jobbes mer med markedsføringen av prosjektet. Prosjektets navn har bidratt til å skape forvirringer. Ved å kalle et prosjekt for *Bilfritt byliv* skaper man en stor forventning blant befolkningen og begrepet *bilfritt* kan misforstås. Det kommer frem i analysen at kommunen ikke har definert hva de mener tydelig nok.

Kommunikasjonsstrategiene som skulle ferdigstilles 2016, er fremdeles under utarbeidelse. En slik plan skulle vært utarbeidet mye tidligere. Per dags dato vil det være vanskelig å konkludere med Oslo kommunes arbeid i å oppnå samfunnsstøtte, da flere av prosjektene fremdeles er under utarbeidelse. Det vi ser er at det tidlig i prosessen har vært store utfordringer. Videre vil det være interessant å se kommunikasjonsplanen som forhåpentligvis kommer snart, samt de nye kartleggingene av befolkningens holdninger knyttet til prosjektet.

Vurdering av *Bilfritt byliv*

I *Del 5-1* av analysen kommer det frem at det er vanskelig å konkludere med grad av bilfritt prosjektene legger opp til. Dette fordi planene fremdeles er under utarbeidelse og enda ikke er vedtatt. De planene som foreløpig er under utarbeidelse legger opp til fysisk ombygging av enkelte gater, men kjøremønsteret tilsvarer at det fremdeles vil være mulig for privatbilen å kjøre i planområdet. Det tilrettelegges for både *reduserende-, midlertidige- og permanente tiltak*, som i sum bidrar til en reduksjon av bilbruk. Videre gjenstår det å se hva som til slutt vedtas. Foreløpig ser vi at det er forskjell på hva som fremmes om prosjektet og hva det foreløpig legges opp til gjennom forslag til nytt kjøremønster.

Kvadraturen står i dag ovenfor flere utfordringer. Blant annet trekkes det frem av *Reprogramming the city Norge-Kvadraturen Kva?draturen //Behovskartlegging (2017)* og *Handlingsprogram for økt byliv (2017)* at bylivssonen i liten grad er aktiv, at det er få mennesker, gatene er monofunksjonelle og har få aktive fasader, få tiltrekkende oppholdsmuligheter, manglende identitet med mer. På bakgrunn av dette fremgår at det er behov for flere boliger, aktive fasader, møteplasser og at flere gater bør rustes opp og bygges om.

Oslo kommune har store mål og visjoner om økt byliv og det er forskjell på ambisjonene og hva som praktisk er gjennomført så langt. Dette kan være utfordrende i forhold til prosjektets resultatmål knyttet til omdømme, men samtidig vet man at pilotområde er for å teste ut hva som fungerer og hva som eventuelt ikke fungerer. Det gjenstår en rekke grep før kommunen eventuelt oppnår målsettingen om økt byliv.

2018 → 2019 og veien videre...

Det vi ser er at kommunen har jobbet opp mot de betingelser som anses som viktig for prosjektets gjennomføring. I starten ble prosjektet formidlet veldig ambisiøst og Byrådet ønsket et bilfritt sentrum og byliv innen 2019. Gjennom analysen kommer det frem at kvaliteten av arbeidet hittil ikke gjenspeiles i det som har blitt fremmet gjennomgående i prosjektet. Blant annet ser vi at de midlertidige tiltakene som foreløpig er utført ikke samsvarer med ambisjonsnivået. Kommunen hevdet også at medvirkning, involvering og samarbeid var en viktig betingelse for prosjektets gjennomføring, men i analysen kommer det frem at det er flere svakheter i arbeidet med dette. Det fremgår at det er store utfordringer i organiseringen i forhold til effektivitet, dette er spesielt viktig i forhold til målet om gjennomføring innen 2019. Vi ser at det er flere dokumenter som skulle vært ferdigstilt tidligere i prosessen, som fremdeles er under utarbeidelse.

I forhold til gjennomføringen ser vi at tidsperspektivet er en utfordring for prosessene og arbeidsoppgavene som skal utføres. De fleste etatene hevder at det er forstyrrende for deres arbeid og at man i stor grad blir presset på fremdrift. Spørsmålet er om dette tidsperspektivet er et realistisk mål eller er et hinder for den faglige utførelsen og gjennomføringen. Det gjenstår videre å se hvilke konsekvenser tidsperspektivet vil få for prosjektet. I andre byer i Europa har det vært en suksessfaktor å gradvis innføre bilfrie konsepter og det kommer frem at drastiske endringer ofte møter motstand.

Ved å tenke mer langsiktig vil kommunen få bedre forutsigbarhet til å gjennomføre gode prosesser. Videre i arbeidet med prosjektet er det store potensialer for økt byliv, men dette krever større og langsiktige endringer. Områdereguleringen og handlingsprogrammet som er under utarbeidelse vil gi sterkere forutsetninger for økt byliv, da disse planene setter rammer og retningslinjer for den langsiktige utviklingen.

Det presiseres igjen at det er avgjørende med et godt samarbeid med næringslivet, initiativtakere, investorer, eiendomsutviklere og andre private interessenter. Da kommunen kun fungerer som tilretteleggere vil det være vanskelig å oppnå byliv uten et godt samarbeid. I tillegg til dette er finansiering også en avgjørende faktor for å oppnå gjennomføringskraft. Det kommer frem at kommunen ikke har tilstrekkelig finansielle midler til å ruste opp alle gatene de ønsker. Det hevdes at kommunen er avhengig av finansiering fra de private interessenter og aktører. Dette samarbeidet finnes ikke i dag, spørsmålet er hvordan et slikt samarbeid skal utfolde seg.

Avslutningsvis ønsker vi å presisere at prosjektet fremdeles er under utarbeidelse. De viktigste betingelsene kommunen bør fokusere videre på er involvering, samarbeid innad i kommunen og utad med de private interessenter og aktører og formidling av prosjektet utad. Disse betingelsene er aktuelle for kommunen og legger grunnlag for videre forskning. Vi vil også fremme at dette er svært spennende prosjekt med store potensialer, som vi kommer til å følge tett videre.

Kapittel

KILDER

7

LITTERATURLISTE

Agger, A. (2010). Involving citizens in sustainable development: evidence of new forms of participation in the Danish Agenda 21 schemes. *Local Environment*, 15:6: 541-552.

Aurlien, Ø. (2017) *Et Gateplansinitiativ for Oslo*. Oslo: Aurlien Consulting

Aurlien, Ø. (2017). Lets do it!. *Estate Nyheter-Norge*. Estate Nyheter-Norge [Internett], 30. oktober. Tilgjengelig fra: <http://www.estatenyheter.no/2017/10/30/lets-do-it/> [Lest 03.12.17]

Aurlien, Ø. (2017). Oslo, we have a problem!. *Estate Nyheter-Norge* [Internett], 23. oktober. Tilgjengelig fra: <http://www.estatenyheter.no/2017/10/23/kronikk-oslo-we-have-a-problem/> [Lest 03.12.17]

Babic, E.(2018). Slik vil Byrådet hindre bilkjøring i Oslo sentrum. *NRK nyheter* [Internett], 27. januar. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/ostlandssendingen/slik-vil-byradet-hindre-bilkjoring-i-sentrum-1.13884310> [Lest 19.02.2018]

Byggeindustrien (2017). Lyser ut konsulentoppdrag om Bilfritt. *Byggeindustrien* [Internett], 19. desember. Tilgjengelig fra: <http://www.bygg.no/article/1337923> [Lest 30 desember 2017].

Byrådet (2015). *Plattform for byrådssamarbeid mellom Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne, Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2015- 2019*. [Internett] Oslo: Oslo Byråd. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1376315/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr%C3%A5det/Plattform%20for%20byr%C3%A5dssamarbeid%20mellom%20Arbeiderpartiet%2C%20Milj%C3%B8partiet%20D> [Lest 4 august 2017]

Byrådet, Oslo kommune (2016). *Mandat Bilfritt byliv*. Byrådssak 1080/16 av 30.06.2016

Byrådet, Oslo kommune (2017). *Bilfritt byliv - Bedre bymiljø og økt byliv i Oslo sentrum*. Byrådssak 53/17 av 06.04.2017

Byrådet, Oslo kommune (2017). *Endringer i mandat for Bilfritt byliv*. Byrådssak 1036/17 av 20.04.2017

Byrådet, Oslo kommune (2017). *Opprettelse av program for Bilfritt byliv - Endring i eksisterende organisering og styring*. Byrådssak 1092/17 av 21.09.2017

Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit - GTZ (2005). *Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-makers in Developing Cities - Car-Free Development*. Module 3e. [Internett] Tyskland: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. Tilgjengelig fra: http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB3_Transit-Walking-and-Cycling/GIZ_SUTP_SB3e_Car-free-Development_EN.pdf [Lest 28 september 2017]

Direktoratet for forvaltning og ikt- Difi (2018) *Programstyring* [Internett] Oslo: Direktoratet for forvaltning og ikt. Tilgjengelig fra: <https://www.difi.no/fagomrader-og-tjenester/styring-og-organisering/virksomhetens-prosjektorganisasjon/programstyring> [Lest:25.02.2018]

European Commission – Directorate-General for the Environment (2004). *Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life?* [Internett] Directorate-General for the Environment. Tilgjengelig fra: http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf [Lest 15 november 2017]

Gehl Architects (2014). *Bylivsundersøkelse - Oslo sentrum*. [Internett] Oslo: Gehl Architects urban quality consultants. Tilgjengelig fra: https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsunders_kelse [Lest: 24.11.2017]

- Gehl, J. (2007). *Livet Mellem Husene*. 6 red. København: Arkitektenes Forlag.
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. 1 utg. Washington: Island Press.
- Grønmo S. (2004). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. 1 utg. Fagbokforlaget
- Hall, P. (1988). *Cities of Tomorrow*. 1 red. Oxford: Basil Blackwell Ltd.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. 1 utg. New York: Random House Inc.
- Jacobsen I. D. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. 3. utg. Cappelen Damm.
- Johannessen A., Tuft A. P., Kristoffersen L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstrakt
- Kjellberg, F. & Reitan, M. (2003). *Studiet av offentlig politikk- en innføring*. 5 utg. Oslo: Tano.
- Kjærdsdam, F. (1995). *Byplanlægningens Historie*. 1 utg. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Kulturbyrået Mesèn (2017) *Andre si det*. [Internett] Oslo: Mesèn. Tilgjengelig fra: <http://www.mesen.no/prosjekter/andre-si-det> [Lest 08.02.17]
- Kulturbyrået Mesèn (2017) *Shall we dance?*. [Internett]. Oslo: Mesèn. Tilgjengelig fra: <http://www.mesen.no/prosjekter/shall-we-dance> [Lest 08.02.17]
- Københavns Kommune (2015) *Bylivsregnskab. Tendenser i det københavnske byliv 2015*. [Internett] Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune. Tilgjengelig fra: http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1526 [Lest 12 desember 2017]
- Lid, I. M., (21 mai 2014) HPVU, I: *Store norske leksikon* [Internett] Tilgjengelig fra: <https://snl.no/HVPU> [Lest 15 november 2017].
- Lynch, K., (1960) *The Image of The City*. 1 red. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.
- Malterud C. T. (2016) Betingelser for gjennomføring. *Plan, volum 24*: 14-16.
- Marcussen, E.H. (2017). Just do it!. *Estate Nyheter-Norge* [Internett], 27. oktober. Tilgjengelig fra: <http://www.estatenyheter.no/2017/10/27/just-do-it/> [Lest 03.12.17]
- Melia, S. (2014) *Carfree and Low-Car development*. I: S. Ison & C. Mulley, red. *Parking Issues and Policies*. Bradford UK: Emerald Group Publishing Limited, s. 106- 115.
- Monsrud, J. (1999). *Bilen ble allemannseie i 1960*. [Internett] Oslo: Statistisk sentralbyrå Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960> [Lest: 11 09 2017].
- NIBR (2015) *Forskning for framtidens byer Status og utfordringer i møte med en ny global agenda*. Rapportnr: 2015:26. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning
- OHF, (2017). *Økonomiske målinger knyttet til bilfritt byliv*. [Internett] Oslo: OHF. Tilgjengelig fra: <http://www.ohf.no/okonomiske-malinger-knyttet-bilfritt-byliv/> [Lest: 12 Oktober 2017].

Olsen, K. T.(2018). Bilfritt byliv handler ikke bare om å fjerne biler. Her er tiltakene som skal skape byliv etter bilene i 2018. *Vårt Oslo*. [Internett] 2 mars. Tilgjengelig fra: <https://www.vartoslo.no/bilfritt-byliv-handler-ikke-bare-om-a-fjerne-biler-her-er-tiltakene-som-skal-skape-byliv-etter-bilene-i-2018/> [02.03.2018]

Oslo kommune (2017) *Bilfritt byliv guide*. [Internett] Oslo: Bymiljøetaten. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13209003/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bilfritt%20byliv/Bylivsguide.pdf> [Lest 26 januar 2018]

Oslo kommune (2016) *Bilfritt byliv- Styringsdokument*. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edvardsen-prosjektdirektor.html> [Lest 04 august 2017]

Oslo kommune (2018) *Endring av kjøremønster- implementeringsløp*. [Internett] kunngjøringsbrev ref.18/01359-1. Oslo: Bymiljøetaten. Tilgjengelig fra: <http://www.ohf.no/wp-content/uploads/2018/01/Endring-av-kj%C3%B8rem%C3%B8nster.pdf> [Lest: 06 februar 2018].

Oslo kommune (u.å) *Etater og foretak*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/etater-og-foretak/> [Lest: 23 februar 2018]

Oslo kommune (2017) *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027*. [Internett] Oslo: Plan- og bygningsetaten. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017155819&fileid=7502756> [Lest 10 november 2018]

Oslo kommune (2016) *Hvordan involvere byråden/ BYU mer i Bilfritt byliv?*. [Internett] Notat saksnr:201517497. Oslo: Plan- og bygningsetaten. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2016110126&fileid=6554617> [Lest: 17 september 2017].

Oslo kommune (2018) *Kunngjøring – Nytt kjøremønster i sentrum*. [Internett] Oslo: Bymiljøetaten. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/kunngjoringer/nytt-kjoremonster-i-sentrum-article92870.html> [Lest 26 januar 2018]

Oslo kommune (2018) *Områderegulering for gater og byrom. Forslag til planprogram*. Oslo: Byråd for byutvikling. [Internett] Brev Saksnr: 201618254. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2018000943&fileid=7618595> [Lest 07 februar 2018]

Oslo kommune (2010) *Oslo sentrum- Prinsippplan for gatebruken*. [Internett] Oslo: Samferdselsetaten. Tilgjengelig fra: <http://files.ohf.no/sentrumgatebruk2010web-19%2011%202010.pdf> [Lest 15.10.2017]

Oslo kommune (2017) *Pilotområder Bilfritt byliv 2017*. [Internett] Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/pilotomrader-bilfritt-byliv-2017-article79387.html#gref> [Lest 08.02.2018]

Oslo kommune (2017) *Planprogram – Områderegulering for sentrums gater og byrom- Bilfritt byliv*. [Internett] Oslo: Plan- og bygningsetaten. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017050744&fileid=7189253> [Lest 26 januar 2018]

Oslo Kommune (2017) *Slik styres Oslo*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/politikk/slik-styres-oslo/#gref> [Lest 07 november 2017].

Plan- og bygningsloven. Lov 27.juni 2008 nr.71 om planlegging og byggesaksbehandling

Rambøll & Urgent.Agency (2017) *Reprogramming the city Norge- Kvadraturen Kva?draturen //Behovsanalyse*. Oslo: Bymiljøetaten

Regjeringen (2011) *Framtidens byer Klimavennlig byutvikling Bedre bymiljø*. [Internett] Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/subnettsteder/framtidens_byer/samlinger/Nettverkssamling_Bergen_okt2011/FB_Bedre_bymiljo_Ellen_Husaas.pdf [Lest 21.11.2017]

Selberg, K., Øvrelid, K. & Kristiansen, I., (1991). *Byformingens Historie: Den moderne veg- og transportplanleggings historiske bakgrunn*. 1 red. Trondheim: Knut Selbergs Arkitektkontor.

Språkrådet (u.å) *Bokmålsordboka- Betingelse*. [Internett] tilgjengelig fra: <http://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=betingelse> [Lest 30.12. 2017]

Språkrådet (u.å) *Bokmålsordboka- Bilfri*. [Internett] tilgjengelig fra: <http://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=betingelse> [Lest 30.12. 2017]

Sweco (2017) *Bilfritt byliv Statusrapport 2017- Før tiltaket er igangsatt*. [Internett] Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13261937/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bilfritt%20byliv/Bilfritt%20byliv_mellomunders%C3%B8kelse%202017_observasjoner_16.11.2017.pdf [Lest 01.01.2018]

Sweco (2017) *Bilfritt byliv Mellomundersøkelse 2017*. [Internett] Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13261937/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bilfritt%20byliv/Bilfritt%20byliv_mellomunders%C3%B8kelse%202017_observasjoner_16.11.2017.pdf [Lest 30.12.2017]

Taylor, N. (1998). *Urban planning theory since 1945*. 1 red. London: SAGE Publications Ltd.

Tønnesen A, Meyer F. S., Skartland E., Sundfør B. H. (2016). *Europeiske byer med bilfrie sentrum*. [Internett] TØI rapport 1476/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=42371> [Lest 28 september 2017]

Van der Zee R. (2015). How Groningen invented a cycling template for cities all over the world. *The Guardian* [Internett], 29. juli. Tilgjengelig fra: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world> [Lest 12.12.17]

FIGURLISTE

Kapittel 1 - Innledende del

Figur 1: “Fridtjof Nansens plass”

Brakestad, M. (2017). Benker og sitteplasser foran Rådhuset. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/> [hentet 02.01.2018]

Kapittel 2 - Metode

Figur 2: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 3: Illustrasjon- Egenprodusert

Kapittel 3 - Teoretisk tilnærming

Del 1 - Historie- en innføring til den bilfrie utviklingen

Figur 4: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 5: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 6: “Los Angeles freeway”

Avery, S. (1955) A Los Angeles freeway at 1:30 P.M. The most pressing problem for urban workers who flee to the suburbs: getting to and from their jobs in the city. [Digitalisert fotografi] Tilgjengelig fra: <http://camerainthesun.com/?p=26218> [Hentet 27.01.2018].

Figur 7: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 8: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 9: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 10: “Fotografi av Jane Jacobs”

Stanziola, P. (1961) Mrs. Jane Jacobs, chairman of the Comm. to save the West Village holds up documentary evidence at press conference at Lions Head Restaurant at Hudson & Charles Sts. [Digitalisert fotografi] tilgjengelig fra: <https://www.loc.gov/pictures/item/2008677538/> [Hentet 27.01.2018].

Figur 11: “Fotografi av Jan Gehl”

Pensamento, F. (2016) Jan Gehl no Fronteiras do Pensamento São Paulo 2016. [Digitalisert fotografi] tilgjengelig fra:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jan_Gehl_no_Fronteiras_do_Pensamento_S%C3%A3o_Paulo_2016_\(31219197585\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jan_Gehl_no_Fronteiras_do_Pensamento_S%C3%A3o_Paulo_2016_(31219197585).jpg) [Hentet 27.01.2018].

Figur 12: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 13: “Bilfri skala”

Hentet fra: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit - GTZ (2005). Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-makers in Developing Cities - Car-Free Development, s.28. Module 3e, Tyskland: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. Tilgjengelig fra: http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB3_Transit-Walking-and-Cycling/GIZ_SUTP_SB3e_Car-free-Development_EN.pdf [Lest 28 september 2017]

Figur 14: “Shared space Oxford circus, London”

Duffett, H. (2009) Oxford circus diagonal crossing. [Digitalisert fotografi] Tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/helenduffett/4078525976> [Hentet 27.02.2018]

Figur 15: “Car-free day”

New York City department of transportation’s photostream (2017) Car Free NYC Earth Day 2017. [Digitalisert fotografi] Tilgjengelig fra:

<https://www.flickr.com/photos/nycstreets/34255208301/> [Hentet 27.02.2018]

Figur 16: “Gågate”

Tu (2006) Drottninggatan shopping street, Stockholm. [Digitalisert fotografi] Tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/tuey/256657930> [Hentet 28.02.2018]

Figur 17: “Bilfri by, Fez i Marokko”

Lundberg, D. (2015) 20151118_Morocco_2464 Fez sRGB. [Digitalisert fotografi] Tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/9508280@N07/24401365321> [Hentet 28.12.2018]

Del 2 - Betingelser for prosjektgjennomføring

Figur 18: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 19: “Gamlebyen i Nürnberg”

Gellinger (2014) uten tittel. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://pixabay.com/no/n%C3%BCrnberg-old-town-slott-384895/> [Hentet 27.01.2018].

figur 20: “Ludwigsplatz, Nürnberg”

Bahnfreund (2014) Ludwigsplatz, Nürnberg. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ludwigsplatz,_N%C3%BCrnberg,_2014.JPG [Hentet 27.01.2018].

figur 21: “Strøget i København”

Petersen, S. (2017) uten tittel. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://pixabay.com/no/copenhagen-shopping-kvadrat-danmark-2390718/> [Hentet 27.01.2018].

Figur 22: “Vimmelskafet, København”

Louie, K. (2008) After some heavy rain. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: [https://no.wikipedia.org/wiki/Vimmelskafet_\(K%C3%B8benhavn\)#/media/File:Walk_down_the_Str%C3%B8get_\(2760265707\).jpg](https://no.wikipedia.org/wiki/Vimmelskafet_(K%C3%B8benhavn)#/media/File:Walk_down_the_Str%C3%B8get_(2760265707).jpg) [Hentet 27.01.2018].

Figur 23: “Groningen”

Revensbergen, H. (2014) uten tittel. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://pixabay.com/no/groningen-kvadrat-bylandskap-center-1452259/> [Hentet 27.01.2018].

Figur 24: “Sykler i Groningen”

Anon. (u.å) uten tittel. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/field/image/Groningen%20news.png> [Hentet 27.01.2018].

Figur 25: “Kollektivtrafikk i Strasbourg”

Platonov, I. (2016) Strasbourg. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/147268090@N05/36312866042/in/album-72157684902908260/> [Hentet 27.01.2018]

Kapittel 4 - Presentasjon av prosjektet *Bilfritt byliv*

Figur 26: “Områdeavgrensningen”

Hentet fra: Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.56. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edwardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Figur 27: “Prosjektets målsetting”

Egenprodusert, Informasjon hentet fra: Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.13-16.[Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edwardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Figur 28: “Bilde av Styringsdokumentet - forside”

Hentet fra: Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.1 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edwardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Figur 29: “Bilde av handlingsprogrammet - forside”

Hentet fra: Oslo kommune (2017) Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027, s.1 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017155819&fileid=7502756> [Hentet 10 november 2018]

Figur 30: “Bilde av de 7 bylivsfaktorer”

Hentet fra: Oslo kommune (2017) Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027, s.18. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017155819&fileid=7502756> [Hentet 10 november 2018]

Figur 31: “Bilde av Planprogrammet - forside”

Hentet fra: Oslo kommune (2017) Planprogram – Områderegulering for sentrums gater og byrom- Bilfritt byliv, s.1. Oslo: Plan- og bygningsetaten [Internett] Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017050744&fileid=7189253> [Hentet 26 januar 2018]

Figur 32: “Viser organisasjonskartet slik organiseringen var da prosjektet ble opprettet i 2016”. (Visualisert med andre farger) Hentet fra:

Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.38. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edvardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Figur 33: “Viser organiseringen etter omorganiseringen” (Visualisert med andre farger)

Hentet fra: Byrådet, Oslo kommune (2017). Endringer i mandat for Bilfritt byliv. Byrådssak 1036/17 av 20.04.2017 [Hentet 04 august 2017]

Kapittel 5 - Analyse

Del 1 - Mål og visjoner

Figur 34: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 35: “Viser resultatindikatorene for effektmål: Byliv”

Egenprodusert. Informasjon hentet fra:

Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.14 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edvardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Figur 36: “Viser resultatmål for effektmål: mobilitet/tilgjengelighet”

Egenprodusert. Informasjon hentet fra:

Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.14 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edvardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Figur 37: “Viser resultatindikator for effektmålet: miljø”

Egenprodusert. Informasjon hentet fra:

Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.15 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edvardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Figur 38: “Viser resultatindikator for effektmål: Brukertilfredshet”

Egenprodusert. Informasjon hentet fra:

Oslo kommune (2016) Bilfritt byliv- Styringsdokument, s.15 [Internett] Tilgjengelig fra: <http://docplayer.me/48462817-Forord-bilfritt-byliv-hans-edvardsen-prosjektdirektor.html> [Hentet 04 august 2017]

Del 2 - Politisk støtte - Drivkraft - Lederskap

Figur 39: Illustrasjon- Egenprodusert

Del 3 - Organisering

Figur 40: Illustrasjon- Egenprodusert del

Del 4 - Samarbeid og formidling utad

Figur 41: Illustrasjon- Egenprodusert

Figur 42: “Avisartikler”

Hentet fra:

Løset, K. (2015) Slakter bilfritt Oslo sentrum- minner om berlinmuren. Tv2 nyheter [internett], 20.10.2015. Tilgjengelig fra: <https://www.tv2.no/a/7527754/> [Hentet 12.01.2018]

Welde, M. (2015) Misforstått om Bilfritt sentrum. Dagens Næringsliv [Internett] 28.10.2015. Tilgjengelig fra: <https://www.dn.no/meninger/debatt/2015/10/28/2148/Samferdsel/misforsttt-om-bilfritt-sentrum> [Hentet 12.01.2018]

NTB (2015) Handelsstanden frykter butikkdød med bilfritt sentrum. Adressa [Internett], 17.10.2015. Tilgjengelig fra: <https://www.adressa.no/nyheter/innenriks/2015/10/17/Handelsstanden-frykter-butikk-d%C3%B8d-med-bilfritt-sentrum-11697171.ece> [Hentet 12.01.2018]

Anon. (2015) -Bilfritt Oslo er naivt. Journalen [Internett] 27.10.2015. Tilgjengelig fra: <http://journalen.hioa.no/nyttfraoslo/2015/10/bilfritt-oslo-er-naivt> [Hentet 12.01.2018]

Slettholm, A. (2017) Bilfritt byliv: Mye skrik og lite øl . Aftenposten [internett], 22.08.2017. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/meninger/kommentar/i/22dpq/Bilfritt-byliv-Mye-skrik-og-lite-øl--Andreas-Slettholm> [Hentet 12.01.2018]

Del 5 - Vurdering av Bilfritt byliv

Figur 43: Illustrasjon -Egenprodusert

Del 5.1 - Hvilken grad av bilfritt legger Bilfritt byliv opp til?

Figur 44: “Bilfri skala”

Hentet fra: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit - GTZ (2005). The car-free spectrum, s.28 . [illustrasjon] Tilgjengelig fra: http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB3_Transit-Walking-and-Cycling/GIZ_SUTP_SB3e_Car-free-Development_EN.pdf [Hentet 28.09.2017]

Figur 45: “Planområdet for områdereguleringen”

Hentet fra: Oslo kommune (2017) Planprogram – Områderegulering for sentrums gater og byrom- Bilfritt byliv, S.6-7. Oslo: Plan- og bygningsetaten [Internett] Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017050744&fileid=7189253> [Hentet 26 januar 2018]

Figur 46: “Nåværende kjøremønster for biltrafikk”

Hentet fra: Oslo kommune (2010) Oslo sentrum- Prinsippplan for gatebruken, s.23 Oslo: Samferdselsetaten. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://files.ohf.no/sentrumgatebruk2010web-19%202011%202010.pdf> [Hentet 15.10.2017]

Figur 47: “Forslag til nytt kjøremønster”

Hentet fra: Oslo kommune (2018) Endring av kjøremønster- implementeringsløp, s.4 [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.ohf.no/wp-content/uploads/2018/01/Endring-av-kj%C3%B8rem%C3%B8nster.pdf> [Hentet 06 februar 2018].

Figur 48: “Pilotområdenes beliggenhet”

Hentet fra: Oslo kommune (2017) Bilfritt byliv pilotområder. [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/pilotomrader-bilfritt-byliv-2017-article79387.html#gref> [Hentet 08.02.2018]

Del 5.2 - Hvordan legger pilotprosjektene opp til økt byliv?

Figur 49: “Øvre slottsgate før tiltak ble gjennomført”

Google maps. (2017) Øvre slottsgate. [Street view] Tilgjengelig fra: www.googlemaps.no [Hentet 27.01.2018].

Figur 50: “Flerbruksmøbel i Øvre slottsgate”

Sandnes, R. (2017) Flerbruksmøbel i Øvre slottsgate. [Digitalisert fotografi] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/pilotomrader-bilfritt-byliv-2017-article79387.html> [Hentet 27.01.2018].

Figur 51: “Utekontor i Øvre slottsgate”

Google maps (2017). Utekontor Øvre slottsgate [Street view] Tilgjengelig fra: www.googlemaps.no [Hentet 27.01.2018].

Figur 52: “Møllergata før tiltak ble gjennomført”

Google maps (2017) Møllergata. [Street view] Tilgjengelig fra: www.googlemaps.no [Hentet 27.01.2018].

Figur 53: “E-benk og sittegruppe i Møllergata”

Egenprodusert, fotografert 2017.

Figur 54: “Sykkelstativ og blomsterkasser i Møllergata”

Egenprodusert, fotografert 2017.

Figur 55: “Fridtjof Nansens plass før tiltak ble gjennomført”

Google maps (2017) Fridtjof Nansens plass. [Street view] Tilgjengelig fra: www.googlemaps.no [Hentet 27.01.2018].

Figur 56: “Pilotområde Fridtjof Nansens plass”

Egenprodusert, fotografert 2017.

Figur 57: “Ordkube Andre si det”

Hentet fra: Kulturbyrået Mesèn (2017) Andre si det. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.mesen.no/prosjekter/andre-si-det> [Lest 08.02.17]

Figur 58: “Pilotområde Fridtjof Nansens plass”

Egenprodusert, fotografert 2017.

Figur 59: “Kjeld Stubs gate før tiltak ble gjennomført”

Google maps (2017) Kjeld Stubs gate. [Street view] Tilgjengelig fra: www.googlemaps.no [Hentet 12.02.2018]

Figur 60: “Utekontor Kjeld Stubs gate”

Egenprodusert, fotografert 2017.

Figur 61: “Utekontor Kjeld Stubs gate”

Egenprodusert, fotografert 2017.

Figur 62: “Anlegg for sykkellek”

Hentet fra: Sweco (2017) Bilfritt byliv Mellomundersøkelse 2017. Oslo: Oslo kommune. [Internett] Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13261937/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bilfritt%20byliv/Bilfritt%20byliv_mellomunders%C3%B8kelse%202017_observasjoner_16.11.2017.pdf [Hentet 30.12.2017]

Figur 63: “Kongens gate- sør før tiltak ble gjennomført”

Google maps (2017) Kongens gate - sør. [Street view] Tilgjengelig fra: www.googlemaps.no [Hentet 12.02.2018]

Figur 64: “Shall we dance?”

Hentet fra: Kulturbyrået Mesèn (2017) Shall we dance?. [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.mesen.no/prosjekter/shall-we-dance> [Hentet 08.02.17]

Figur 65: “Rosenkrantz gate før tiltak ble gjennomført”

Google maps (2017) Rosenkrantz gate. [Street view] Tilgjengelig fra: www.googlemaps.no [Hentet 12.02.2018]

Figur 66: “Parklet i Rosenkrantz gate”

Egenprodusert, fotografert 2017.

Figur 67: “Parklet i Rosenkrantz gate”

Egenprodusert, fotografert 2017

Kapittel 6 - Avslutning

Figur 68: Egenprodusert illustrasjon

Vedlegg 1



Gro Sandkjær Hanssen

1430 ÅS

Vår dato: 29.08.2017

Vår ref: 55241 / 3 / LH

Deres dato:

Deres ref:

Tilbakemelding på melding om behandling av personopplysninger

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 03.08.2017.

Meldingen gjelder prosjektet:

<i>55241</i>	<i>Bilfritt byliv</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Gro Sandkjær Hanssen</i>
<i>Student</i>	<i>Kathrine Bratlie</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstillende kravene i personopplysningsloven.

Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget [skjema](#). Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en [offentlig database](#).

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 15.12.2017, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Dersom noe er uklart ta gjerne kontakt over telefon.

Vennlig hilsen

Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.

Vedlegg 2

Informasjonsskriv til informantene

Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjekt utarbeidet av to masterstudenter ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU).

”Masteroppgave om Bilfritt byliv”

Bakgrunn og formål

Denne oppgaven vil omhandle prosjektet Bilfritt byliv i Oslo. Oslo Arbeiderparti, Miljøpartiet De Grønne i Oslo og Oslo Sosialistisk Venstreparti har forhandlet frem en politisk plattform for et byrådssamarbeid. Ett av punktene i den politiske plattformen omhandler Oslos klima, miljø og samferdsel. Her ønsker Byrådet å oppnå trygg, ren luft og et attraktivt byliv i Oslos kjerne. For å oppnå dette målet er det et politisk ønske om å skape et bilfritt sentrum innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden året 2019. Oppgaven er gitt til Oslo kommune hvor prosjektet først fikk navnet bilfritt sentrum. I senere tid har prosjektet endret navn og målsetting. Prosjektet heter i dag Bilfritt byliv, og har som hovedmål å skape økt byliv innenfor Ring 1. Bedret luftkvalitet sees på som et effektmål og ikke et hovedmål.

Det er et omfattende prosjekt som berører flere etater. Det er store utfordringer knyttet til gjennomføringen av prosjektet. I første fase har Oslo kommune jobbet stykkevis med enkelte pilotområder, hvor de tester ut ulike tiltak med angivelig bylivsdannende effekt.

Med dette som bakgrunn ønsker vi å undersøke hva det menes med bilfritt, hvilke betingelser som skal til for oppnå bilfritt byliv, samt hvordan Oslo kommune arbeider med gjennomføringen av prosjektet.

Denne masteroppgaven er et kvalitativt studie, basert på en intervju- og dokumentanalyse.

Problemstillinger:

- 1) Hvordan arbeider Oslo kommune med prosjektet Bilfritt byliv?
- 2) Hva er betingelsene for å oppnå bilfritt byliv?

Hva innebærer deltakelse i studien?

Undertegnede samtykker til intervju som omhandler oppgavens tema. Undertegnede samtykker også til å svare på spørsmål som omhandler deres arbeidsoppgaver som ansatt ved den aktuelle institusjon/ etat.

Personlige meninger knyttet til tematikken i oppgaven og arbeidsmetoder knyttet til den aktuelle institusjon / etat kan også brukes i oppgaven.

Enkelte spørsmål kan omhandle informasjon som er diskutert med andre anonymiserte informanter gjennom oppgavens arbeidsprosess.

Informasjonen som innhentes av undertegnede vil lagres som lydopptak eller som notater, slik at direkte sitater kan innhentes og brukes i oppgaven.

Avtaletidspunkt og intervjuets varighet er avtalt på forhånd.

Undertegnede kan bli kontaktet via mail eller tlf etter avsluttet intervju, dersom oppfølgingsspørsmål er aktuelt.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Det vil kun være student og veileder som vil ha tilgang til personopplysninger/opptak. Undertegnede velger selv om de vil gjenkjennes i publikasjon eller ikke. Dersom undertegnede ikke ønsker å gjenkjennes vil de identifiseres ved arbeidsstilling og/eller institusjon/etat/organisasjon.

Kryss av her:

Identifiseres ved navn: Ja / Nei

Identifiseres ved stilling og institusjon/etat/forening/org.: Ja / Nei

Identifiseres kun ved institusjon/etat/forening/org.: Ja / Nei

Identifiseres ved navn, stilling og/eller institusjon/etat/forening/org.: Ja / Nei

Prosjektet skal etter planen avsluttes 15.12.2017. Opptak, intervju og annet bakgrunnsmateriale vil bli slettet etter publisering av masteroppgaven.

Frivillig deltakelse

Før sitater og informasjon fra intervjuet blir publisert, vil det sendes skriftlig til informantene. Dette er for å sikre at informantene samtykker til det som publiseres i oppgaven. Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert.

Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til studien, ta kontakt med forfatterne av oppgaven.

Kontaktinformasjon:

Kathrine Bratlie

Tlf: 98455547

Epost: kathribra@gmail.com

Maria Rasmussen

Tlf: 46966543

Epost: Maria.ras2709@gmail.com

Veileders kontaktinformasjon:

Gro Sandkjær Hanssen

Epost: gro.hanssen@nibr.hioa.no

Studien er meldt til og godkjent av Personvernombudet for forskning, NSD - Norsk senter for forskningsdata AS.

Samtykke til deltakelse i studien

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

----- Dato: -----/-----/-----
(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 3

Intervjuguide og Temaliste

Dette er en åpen intervjuguide med spørsmål vi mener er relevante i forhold til vår oppgave. Ved intervju vil spørsmålene tilpasses hver enkelt instans. Bakgrunnen for valg av spørsmål er å få svar på hvordan de enkelte jobber med prosjektet og hva som eventuelt er utfordrende.

Til alle interessenter:

Representanter fra: Bymiljøetaten (BYM), Plan- og bygningsetaten (PBE), Kulturetaten (KUL), Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY), Byråd for byutvikling (BYU), Byråd for miljø og samferdsel (MOS), Oslo Handelsstands Forening (OHF) og Levende Oslo.

Innledende spørsmål om Prosjektet “bilfritt Byliv”:

Hva menes med begrepet bilfritt?

Hvordan synes du at prosjektets formål blir formidlet utad?

Hva mener (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) er de viktigste betingelsene for å oppnå målet om bilfritt byliv?

Hvordan er den politiske viljen i prosjektet?

Organiseringen:

Hvorfor er “Bilfritt byliv” prosjektorganisert og hva er fordelene/utfordringen med dette?

Hvordan har den (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) organisert seg i prosjektet?

Hvordan mener (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) oppgavene er delegert mellom etatene?

Hvordan arbeider EKG for å skape et godt samarbeid på tvers av etatene?

Hvordan forankrer etatene den Etatskoordinerende gruppens arbeid i sin egen etat/ opp mot sjefsnivået i egen etat?

Når trekker EKG andre inn i diskusjoner i gruppen (gjør de det?)

Hvordan har dette samarbeidet fungert?

Hva er fordelene med en slik organisering i etatskoordinerende gruppe?

Hvilke utfordringer er det i forhold slik organisering (EKG) og hvilke utfordringer er det ifht samarbeidet mellom etatene?

Er det noe i organisasjonsoppbyggingen som gjør det vanskelig for prosjektet? Er det behov for eventuelle endringer?

Samarbeid med andre aktører:

Hvilken rolle har næringsaktørene i forhold til prosjektet?

Hvilken rolle har politikerne i forhold til prosjektet?

På hvilken måte samarbeider (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) med politikere og næringsaktørene eller andre relevante aktører?

Finnes det samarbeidsforum med næringslivet/handel/grunneiere?

Er det noen utfordringer knyttet til samarbeidet med andre aktører?

Er det andre relevante aktører som ikke er med i prosjektet, men som kan være veto-aktører eller muliggjørere? (finnes det flere involverte, eller bør det involveres flere?)

Har det vært noen utfordringer/usikkerheter i forhold til involvering og kommunisering utad? (Dette med tanke på grunneiere, butikkeiere mm.)

Arbeidsprosessen:

Hva er deres rolle i prosjektet og hvordan jobber (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) for å realisere prosjektet?

Hvordan jobber (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) i forhold til prosjektets tidsaspekt? Hvor fort skjer det?

Hva er viktig for (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) i forhold til prosjektets gjennomføring?

Hvorfor er prosjektet faseinndelt, og hvordan har det fungert så langt?

Hvordan skal (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) jobbe videre med prosjektet?

Hvilke utfordringer møter dere på i forhold til prosessen og gjennomføringen av prosjektet?

Hvordan har det gått med prosjektet og prosessene så langt, hva er erfaringene?

Er det noe som kunne vært bedre med tanke på gjennomføringen av prosjektet?

Hva tenker den aktuelle (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) om prosjektets tidsperspektiv?

Virkemidler:

Hvilke virkemidler har (den aktuelle institusjon/etat/forening/org) tilgjengelig og er det eventuelt noen virkemidler som mangler? Er det virkemidler som mangler – som er så viktige at de må på plass for å få dette til? (at de altså representerer en betingelse for å få dette til)

Hvilke juridiske utfordringer står prosjektet ovenfor?

Hvordan er samarbeidet løst investeringsmessig? (hvem og hvordan finansierer/finansieres tiltakene knyttet til prosjektet?)

Er det noen utfordringer knyttet til finansieringen?

Tilleggsspørsmål til de vedtatte endringene i prosjektet:

Hvorfor ønsker den aktuelle aktør å reorganisere styringsmodellen for prosjektet? (Behov for linjestyring og tettere involvering blir nevnt som et behov, hva ligger det i dette?)

Hvilke påvirkninger har dette fått?

Hva innebærer en slik endring?

Hvorfor ser man behov for et annet styringssystem?

Hva er fordelene/ulempene med dette?

Hva betyr det at EKG blir omgjort til styringsgruppe?



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway