



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2018 30 stp
Fakultetet for landskap og samfunn

«Prøve før gjøre» – en analyse av prøveprosjekt som virkemiddel i byutvikling

“Trying before doing” – an analysis of trial projects
as a tool in urban planning

Tonje Rønneberg Devik
By- og regionplanlegging

Tittel: «Prøve før gjøre» – en analyse av
prøveprosjekt som virkemiddel i byutvikling

Title: «Trying before doing» – an analysis of trial
projects as a tool in urban planning

Forfatter: Tonje Rønneberg Devik,
masterstudent, By- og regionplanlegging ved
NMBU.
tonje.rd@gmail.com

Veileder: Harpa Stefansdottir, Førsteamanuensis,
LANDSAM, NMBU.

Antall kopier: 3

Antall sider: 87

Emneord: prøveprosjekt, midlertidighet,
temporær urbanisme, medvirkning, byutvikling

FORORD

Denne masteroppgaven markerer slutten av studiet mitt i by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU).

Gjennom studiet ved NMBU har jeg opparbeidet meg mye og variert kunnskap om de mange ulike aspektene ved by- og regionplanlegging. Jeg vil derfor takke NMBU og LANDSAM for en spennende og lærerik studietid med engasjerte og inspirerende professorer. I tillegg vil jeg takke NMBU for muligheten til å reise på utveksling til Wageningen i Nederland, hvor jeg lærte masse både faglig, sosialt og kulturelt.

Med tanke på selve oppgaven vil jeg takke veilederen min Harpa Stefansdottir for råd og veiledning i arbeidet med oppgaven for å komme på rett spor.

Videre vil jeg takke alle informantene som har stilt opp og brukt sin tid på å hjelpe meg med arbeidet. Uten dem ville det naturlig nok ikke blitt noen masteroppgave. Her vil jeg også takke tidligere kollegaer ved Byplankontoret i Trondheim kommune som jeg har fått mulighet til å møte underveis i skriveingen enten som en aktuell informant eller gjennom tilfeldig møte på informasjonsmøter og verksted knyttet til studieområdene.

Jeg ønsker å takke min kjære samboer Tobias for daglig støtte, hjelp og kjærlighet. Jeg vil også takke mamma og pappa for støtte – jeg er veldig glad i dere.

Ås, 14. desember 2018

Tonje Rønneberg Devik

SAMMENDRAG

Dagens by- og transportplanlegging har tydelige mål om å oppnå mer bærekraftig transport, med et nullvekstmål i personbiltransport, hvor veksten skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Veien fra målsettinger og retorikk til konkret handling kan derimot være lang. Det kan skyldes usikkerhet eller uenighet om hvilke tiltak som vil være de riktige. På bakgrunn av dette har midlertidige prøveprosjekt vokst fram som et virkemiddel i byutviklingen. Slik kan nye tiltak testes ut raskere og eventuelle konsekvenser kan oppdages før en permanent løsning utarbeides.

Byer for mennesker og økt grad av medvirkning i byutvikling har fått større oppmerksomhet og blitt et mye omdiskutert tema i plansammenheng. Byer skal planlegges *for* mennesker og *av* mennesker. Et stadig økt fokus på medvirkning krever også at innbyggere lar seg engasjere, og dette krever nok at man finner nye metoder for å få mannen i gata til å få et bedre innblikk i mulighetene og konsekvensene av planene. Det å teste tiltak i skala 1:1 kan i noen tilfeller være et virkemiddel for å få folk til å engasjere seg. Fysiske resultater kan gjøre det enklere å mene noe om større endringer i offentlige rom. Et prøveprosjekt som dette kan derimot ikke alltid være løsningen.

Casestudium av Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate i Trondheim, er i denne oppgaven brukt for å undersøke hvilke intensjoner som har ligget til grunn, hvordan medvirkning er blitt inkludert og hvilke effekter det har gitt å gjennomføre et prøveprosjekt. Begge disse casene er eksempler på gateprosjekt som har benyttet seg av å teste tiltak for en bestemt periode før de eventuelt gjøres permanente. I Innherredsveien oppstod ideen om et prøveprosjekt fra Statens Vegvesen sin side på bakgrunn av politiske uenigheter og usikkerheter omkring konsekvensene av å innsnevre gata fra fire kjørefelt til to kjørefelt. I Olav Tryggvasons gate er det Trondheim kommune som har vært prosjektansvarlig, og bakgrunnen for å gjennomføre et prøveprosjekt i denne gata var i hovedsak det politiske klimaet og en inspirasjon fra Innherredsveien.

Gjennomføring av et prøveprosjekt bidrar ikke nødvendigvis til en bedre dialog med byens innbyggere og andre berørte, men kan være et godt virkemiddel dersom det legges opp til dette på en god måte og utnytter det faktum at folk kan se og oppleve et prosjekt i skala 1:1. Et prøveprosjekt kan også være et godt virkemiddel dersom man ønsker å teste potensialer i overgangen til en ny struktur, da det gir muligheten til å gjøre endringer dersom det oppstår store konsekvenser.

Effektene av et prøveprosjekt avhenger av hvilke intensjoner som ligger bak, hvordan prosessen har forekommet og i hvilken grad det åpnes for medvirkning utover det som er pålagt gjennom loven. Hvorvidt et prøveprosjekt blir vellykket eller ikke, og om det i det heletatt er nødvendig, må ses i sammenheng med hvilket utgangspunkt man har og hva man ønsker gjennom å gjennomføre midlertidige tiltak før en permanent løsning.

ABSTRACT

In urban planning there are clear goals for achieving more sustainable transport, with a zero-growth target in car transport, where growth will be taken by public transport, bicycle and public transport. However, the process from goals and rhetoric to concrete action can be long. This may be due to uncertainty or disagreement about which measures will be the right ones. Based on this, temporary pilot projects have emerged as a tool in urban development. In this way, new measures can be tested faster and possible consequences can be discovered before a permanent solution is prepared.

Cities for people and increased involvement in urban development have gained more attention and become a much controversial theme in planning context. Cities must be planned *for* people and *by* people. An increasing focus on involvement also requires residents to engage, and this requires enough ways to get the inhabitants to get a better insight into the possibilities and consequences of the plans. Testing measures in a scale of 1: 1 can in some cases be a means of getting people to engage. Physical results can make it easier to think about major changes in public spaces. A test project like this, however, can not always be the solution.

Case Study of Innherredsveien and Olav Tryggvason Street in Trondheim, are used in this thesis to investigate what practices are in terms of intentions, inclusion of participation and effects associated with trial project as a tool. Both of these cases are examples of street projects that have used a temporary project to test measures for a certain period of time before they can be permanently made. In Innherredsveien, the idea of a trial project came from the Norwegian Public Roads Administration and occurred on the basis of political disagreements and uncertainties about the consequences of narrowing the road from four lanes to two lanes. In Olav Tryggvason's street, the municipality of Trondheim has been project manager, and the background for conducting a pilot project in this street was essentially the political climate, and an inspiration from Innherredsveien.

The implementation of a pilot project does not necessarily contribute to a better dialogue with the city's inhabitants and other affected people, but it can be a good instrument if it is properly implemented and utilizes the fact that people can see and experience a project in scale 1: 1. A test project can also be a good instrument if you want to test potentials in the transition to a new structure, as it gives the opportunity to make changes if major consequences arise.

The effects of a trial project depend on the intentions behind which the process has occurred and to what extent it opens for action beyond what is imposed by the law. Whether a trial project is successful or not, and if it is necessary in all respects, must be seen in relation to what the situation is and what one wants through implementing measures before a permanent solution.

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD.....	2
SAMMENDRAG.....	3
ABSTRACT.....	4
KAPITTEL1: INNLEDNING	7
1.1 INTRODUKSJON.....	7
1.2 BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING	8
1.3. OPPGAVENS STRUKTUR	9
KAPITTEL 2: METODE	10
2.1. VALG AV METODE	10
2.2. VALG AV TEORI	11
2.3. CASESTUDIE SOM METODE.....	11
2.4. VALG AV STUDIEOMRÅDER	12
2.5. INTERVJU.....	12
2.6. INFORMANTER.....	13
2.7. DOKUMENTANALYSE.....	13
2.8. ANALYSE AV DATA	14
2.9. VALIDITET OG RELIABILITET.....	14
KAPITTEL 3: TEORI	15
3.1. MOT EN MER INKLUDERENDE PLANLEGGING	15
3.2. MEDVIRKNING I NORSK PLANLEGGING	17
3.3. HVORFOR INKLUDERE MEDVIRKNING?	18
3.4. GRAD AV DELTAKELSE	19
3.5. MIDLERTIDIGHET I BYUTVIKLING	21
3.6. KATEGORIER AV MIDLERTIDIGHET	22
3.7. TACTICAL URBANISM	23
KAPITTEL 4: PRØVEPROSJEKT SOM VIRKEMIDDEL.....	27
4.1. PRØVEPROSJEKT – HVA ER DET?.....	27
4.2. MARKET SQUARE I NEW YORK, «GREEN LIGHT FOR MIDTOWN»	29
4.3. TORGGATA	31

KAPITTEL 5: BESKRIVELSE AV CASEOMRÅDENE.....	33
5.1. CASE 1: INNHERREDSVEIEN	34
<i>Bilder av prøveprosjektet i Innherredsveien.....</i>	<i>35</i>
5.2. CASE 2: OLAV TRYGGVASONS GATE	37
<i>Bilder av prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate</i>	<i>37</i>
KAPITTEL 6: ANALYSE	39
«PRØVE FØR GJØRE» I TRONDHEIM KOMMUNE	40
CASE 1: INNHERREDSVEIEN I TRONDHEIM.....	41
<i>Bakgrunn</i>	<i>41</i>
<i>Case 1: Prosessens hovedmomenter.....</i>	<i>42</i>
<i>Case 1: Intensjoner for gjennomføring av prøveprosjekt</i>	<i>47</i>
<i>Case 1: Medvirkning</i>	<i>48</i>
<i>Case 1: Effekter av prøveprosjekt som metode i Innherredsveien.....</i>	<i>49</i>
CASE 2: OLAV TRYGGVASONS GATE I TRONDHEIM.....	51
<i>Bakgrunn</i>	<i>51</i>
<i>Case 2: Prosessens hovedmomenter.....</i>	<i>52</i>
<i>Case 2: Intensjoner for gjennomføring av prøveprosjekt</i>	<i>60</i>
<i>Case 2: Medvirkning</i>	<i>62</i>
<i>Case 2: Effekter av prøveprosjekt som metode i Olav Tryggvasons gate</i>	<i>64</i>
KAPITTEL 7: DRØFTING.....	65
7.1 HVORFOR HAR PRØVEPROSJEKTER BLITT ET VIRKEMIDDEL INNEN BYUTVIKLING?	65
7.2 HAR RESULTATENE INNFRIDD FORVENTNINGENE?	66
7.3 BIDRAR ET PRØVEPROSJEKT TIL EN BEDRE DIALOG MED BYENS INNBYGGERE?.....	67
7.4 NÅR KAN DET VÆRE HENSIKTSMESSIG Å GJENNOMFØRE ET PRØVEPROSJEKT?	68
KAPITTEL 8: AVSLUTTENDE REFLEKSJONER	70
FIGURLISTE	71
INFORMANTER, INTERVJU OG SAMTALER.....	72
REFERANSER	73
VEDLEGG	77

KAPITTEL1: INNLEDNING

1.1 INTRODUKSJON

Parklets, pop-up park, park(ing)-day, pop-up sykkelvei, midlertidige byrom, dette er alle midlertidige fenomen i byutvikling, som kanskje mange av oss har sett i byer rundt omkring. Byer verden over har begynt å benytte seg av fleksible og midlertidige prosjekter som en strategi for å oppnå målsettinger og løsninger som bidrar til blant annet mer byliv, økt trafiksikkerhet og mer attraktive områder. Midlertidige og kostnadseffektive tiltak blir brukt med hensikt om å finne best mulig løsning før det gjøres permanent. Slike tiltak kan kobles opp mot hva jeg i denne oppgaven benevner som et prøveprosjekt. Gjennomføring av prøveprosjekter er en relativt ny metode som kan benyttes i forbindelse med transformasjon av gater og byrom for å teste ut grep og tiltak før de gjøres permanente, gjerne på bakgrunn av at det er usikkerheter eller uenigheter. Målsettingen er gjerne å gå i retning mot mer miljøvennlig transport og bærekraftige reisevalg, samt skape bedre grunnlag for byliv. Til tross for en bred enighet om at gatenes utforming i større grad må støtte opp under den ønskede utviklingen er det fortsatt liten framgang.

I tillegg til en omstrukturering i hva som settes i fokus ved planleggingen er det også blitt et sterkere fokus på medvirkning og tverrfaglighet. I Norge er det først og fremst Plan- og bygningsloven (PBL) som gir rammer for arealplanlegging. I §5-1 står det: «*Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning*». Forslagsstiller plikter dermed å legge til rette for at utenforstående kan komme med innspill, som igjen kan være med på å endre utformingen eller omfanget på foreslått tiltak. Dette innebærer at alle skal kunne være med på å påvirke hvordan omgivelsene skal se ut i fremtiden. Dette har også blitt nevnt som en av argumentene for å «prøve før gjøre» i et byutviklingsprosjekt (Trondheim kommune, 2018a).

Jeg vil i denne oppgaven se på hva som kan være hensikten med et prøveprosjekt, hvilke effekter det kan ha og hvilken innvirkning det kan ha for å skape en bedre dialog med byens innbyggere. For å undersøke dette vil jeg gjennomgå prinsippene for medvirkning i Norge og beskrive konseptet prøveprosjekt, samt se på ulike prosjekt som har gjennomført et prøveprosjekt, etterfulgt av en nærmere undersøkelse av to prøveprosjekt lokalisert i Trondheim.

1.2 BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING

Strategisk bruk av temporær urbanisme har vist seg å være et verktøy i byutvikling som benyttes på ulike vis og i ulik skala. Det finnes flere eksempler fra Amerika, og det er blitt utarbeidet flere håndbøker om midlertidighet og det å teste tiltak midlertidig i byutvikling. I Norge er fenomenet relativt lite utbredt, men det finnes også eksempler her. Det er i nyere tid dukket opp flere prosjekter som har fått betegnelsen «prøveprosjekt», som kan benevnes som en midlertidig uttesting av nye grep. Dette har vekket interesse hos meg, og jeg så en mulighet til å skrive om dette i min masteravhandling. I denne oppgaven ønsker jeg å undersøke hvorfor og hvordan prøveprosjekter har dukket opp som et virkemiddel, samt undersøke hvordan en slik utprøving i større grad kan bidra til å inkludere innbyggerne i byutviklingen. Hensikten med oppgaven er å få en bedre forståelse av prosessen til et prøveprosjekt i forbindelse med gatetransformasjon, samt hva intensjonene og effektene av et slikt prosjekt kan være. Ønsket om å undersøke dette har ledet frem til følgende problemstilling:

Hvorfor har prøveprosjekter blitt et virkemiddel innen byutvikling og hvilke effekter kan det gi?

Første del av problemstillingen omhandler *hvorfor* prøveprosjekter har vekket interesse innen byutvikling og hvilke *intensjoner* som ligger til grunn for å gjennomføre et prøveprosjekt. Andre del innebærer å gjøre rede for hva slags *effekter* prøveprosjektene har bidratt til. For å besvare dette vil jeg ta utgangspunkt i to case som kan karakteriseres som prøveprosjekter. I tillegg har jeg satt opp noen forskningsspørsmål for å komme fram til noe litt mer konkret koblet opp til fenomenet *prøveprosjekt*:

Bidrar et prøveprosjekt til en bedre dialog med byens innbyggere?

I hvilke tilfeller kan det være hensiktsmessig med et prøveprosjekt?

Gjennom å undersøke intensjoner, prosessen og effekter vil det kunne bidra til å gi en forståelse av når det kan være hensiktsmessig eller ikke med et prøveprosjekt.

1.3. OPPGAVENS STRUKTUR

Videre er oppgavens struktur som følgende:

Kapittel 2 redegjør for valg av metode og framgangsmåte.

Kapittel 3 består av teori, som skal legge et grunnlag for oppgavens bakgrunn og tematikk.

Kapittel 4 gir en beskrivelse av prøveprosjekt som virkemiddel og viser til to eksempler på anerkjente gjennomførte prøveprosjekter.

Kapittel 5 beskriver caseområdene gjennom kart og bilder.

Kapittel 6 er analysekapittelet som innebærer å analysere caseområdene jeg har valgt å ta utgangspunkt i. Her vil jeg først prøve å analysere og gi en forståelse av prosessen for hvert case, for deretter å analysere intensjoner og effekter av prøveprosjektene og hvordan medvirkning er blitt inkludert.

Kapittel 7 er avsluttende del av oppgaven og her diskuteres og drøftes funnene fra analysen koblet opp mot forskningsspørsmålene.

Kapittel 8 kommer med avsluttende refleksjoner til arbeidet med masteroppgaven.

KAPITTEL 2: METODE

I dette kapitlet vil jeg redegjøre for og begrunne metodevalg og teori som er benyttet til datainnsamling for oppgaven.

2.1. VALG AV METODE

For å besvare oppgavens problemstillinger har jeg valgt å benytte meg av et kvalitativt forskningsdesign, med en utforskende innfallsvinkel med ønske om å utforske prosessen i et prøveprosjekt og hva som er hensikten med å teste ut grep før de eventuelt gjøres permanente. I følge Yin (2014) er casestudie egnet dersom man tar for seg ett eller få tilfeller. Jeg vil ta utgangspunkt i to case. Det vil være hensiktsmessig med et kvalitativt forskningsdesign da problemstillingen min er av en kvalitativ karakter med fokus på å utforske et relativt nytt fenomen. Besvarelsen kan ikke måles i tall, og krever en mer dyptgående forskningsmetode.

Først vil jeg gjøre en teorigjennomgang for å definere og klargjøre sentrale begrep knyttet til temporære tiltak, prøveprosjekt og medvirkning. Teorien vil også kunne gi en bedre besvarelse på problemstillingens første del om *hvorfor* prøveprosjekter er blitt et virkemiddel i byutvikling. Videre vil jeg i dette studiet bruke en tilnærming basert på prinsipper for case-studier, for å kartlegge ett prøveprosjekt som er vedtatt å gjøres permanent og ett som er under evaluering. På denne måten kan jeg innhente empiri basert på erfaringer som er gjort og gi supplerende informasjon til problemstillingens første del. I tillegg vil casestudiene kunne bidra til å svare på problemstillingens andre del som tar utgangspunkt i å svare på hvilke *intensjoner* som har ligget til grunn for å gjøre et prøveprosjekt, samt undersøke hvordan *prosessen* har gått og hvilke *effekter* disse prøveprosjektene har gitt.

Jeg har innhentet informasjon både gjennom litteraturstudie, der jeg ser på relevant planteori, offentlige dokumenter som omhandler utvalgte studieområder, samt dybdeintervjuer med nøkkelpersoner i begge studieområdene. Dette legger hovedgrunlaget for oppgavens resultater. Jeg har også oppsøkt området disse prosjektene befinner seg i for å få et inntrykk og en forståelse av områdene. I og med at disse prosjektene fremdeles er noe som er pågående gis det mye oppmerksomhet i media, og dette har derfor også vært en naturlig kilde å følge med på. Prøveprosjekter og gjennomføringen av disse er et tema som har skapt mye oppmerksomhet og debatt.

2.2. VALG AV TEORI

Det å gjennomføre et prøveprosjekt i forbindelse med en transformasjon av en gate, et byrom eller lignende er en relativt ny strategi innen byutvikling. Det forekommer derfor også relativt lite forskning om bruk av prøveprosjekter som virkemiddel, og effektene det kan ha. Derimot finnes det en rekke håndbøker som viser til hvordan man kan sette i gang slike prosesser i en litt mindre skala, samt anbefalinger av materialbruk og design. Disse håndbøkene har derimot et litt simplifisert syn på hvordan det kan og bør gjøres. Det har derfor vært relevant for meg å studere faktiske case som har benyttet seg av slike tilnærminger i en noe mer omfattende prosjektering.

Teorikapittelet gir et grunnlag for å definere og klargjøre begreper knyttet til midlertidighet, betydningen av medvirkning i planlegging og ikke minst klargjøre hvor prøveprosjekter passer inn. Relevante eksempler på andre prøveprosjekter som er gjennomført har også vært nyttig å vise til for en bedre forståelse.

Gjennom casene i Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate vil jeg undersøke hvordan den teoretiske antakelsen min utfolder seg i praksis. Gjennom å analysere innsamlet data vil jeg framstille hva min empiri sier om teorien. Mine funn vil forhåpentligvis kunne resultere i en antakelse av praksis når det gjelder prøveprosjekter som strategisk virkemiddel innen byutvikling. Her må jeg også være forberedt på at virkeligheten ikke nødvendigvis stemmer over ens med teorien, og at forutinntatte perspektiver kan bli nødvendig å forkaste.

2.3. CASESTUDIE SOM METODE

Denne oppgaven er strukturert som en casestudie. Casestudie kan forklares som *«et inngående studie av en eller noen få tilfeller. [...] Som studieobjekt kan en case være et program, en aktivitet, et individ eller et sammensatt system. [...] Det som kjennetegner en casestudie, er at forskeren henter inn mye informasjon fra noen få enheter eller caser over kortere eller lengre tid gjennom detaljert og omfattende datainnsamling»* (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2011). For å kunne innhente mye informasjon vil jeg kombinere ulike metoder, som er som nevnt litteraturstudie, dokumentanalyse, intervju og observasjon.

Bakgrunnen for at jeg har valgt casestudie i denne oppgaven er fordi jeg har en motivasjon om å få en dyp forståelse av prosessen i hvordan slike prosjekt faktisk er blitt gjennomført, ikke bare benytte meg av håndbøker som simplifiserer prosessen og tematikken. Studien vil ikke være en komparativ analyse mellom de to casene, men derimot belyse praksis og erfaringer fra disse. Dette medfører at jeg ikke kan trekke generelle slutninger ut fra mine funn, men må være oppmerksom på at utvalgte case ikke nødvendigvis vil legge grunnlag for hva som er tilfellet i andre case. Alle byutviklingsprosjekter er naturligvis av ulik karakter, og man må alltid ta hensyn til at det vil være ulike forhold som har innvirkning på resultatet.

2.4. VALG AV STUDIEOMRÅDER

Omfanget av gjennomførte prøveprosjekter i Norge er i dag noe sparsommelig dersom man ser bort i fra tilfeller av det som benevnes som temporære byrom, som er av en litt annen karakter enn hva jeg spisser meg inn på. Jeg har valgt å begrense meg til det som kan benevnes som et gateprosjekt, hvor trafikale løsninger har en vesentlig betydning.

Etter som Trondheim har vært en framtrедende by som har valgt å forske og prøve ut flere midlertidige prosjekter, både i form av byrom og gateprosjekter, har dette vekket interesse hos meg og et ønske om å studere dette nærmere. Prøveprosjektet i Innherredsveien i Trondheim, som er et ferdig gjennomført prøveprosjekt falt som et naturlig valg, da dette er et prosjekt av en relativt omfattende skala, i tillegg til at det kan sies å være et pilot-prosjekt for denne prosjekteringsmetoden i Norge. Nå i sommer ble det i tillegg igangsatt et enda større og mer omfattende prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate, også i Trondheim. Dette ga meg et ønske om å følge prosessen fra start til slutt. Annet enn disse gateprosjektene finner vi et lignende prosjekt i Torggata i Oslo, som jeg også vil komme inn på, men i mindre grad. Ser man bort i fra disse tre prosjektene må vi nesten til utlandet for å finne eksempler på fenomenet prøveprosjekt i forbindelse med gatetransformasjon. Det mest anerkjente prosjektet av denne typen er «Green Light for Midtown» fra Times Square i New York. Jeg vil bruke både Torggata og Times Square som eksempler, men vil ikke gå like omfattende inn på disse.

2.5. INTERVJU

Et intervju kan sies å være en samtale med en bestemt form for struktur, og er ofte brukt i kvalitativ forskning fordi det gir mer dyptgående informasjon enn kvantitative spørreundersøkelser. Gjennom intervju kan man få dypere innsikt i informantens personlige tanker, erfaringer og meninger knyttet til ulike tema og fenomener. Kvalitative intervju kan utformes på tre ulike måter; strukturert, semistrukturert eller ustrukturert. I et strukturert intervju vil man følge intervjuguiden slavisk. I semistrukturerte intervju kan man følge noen forhåndsbestemte tema og formulerte spørsmål og intervjuguiden brukes som en veileder for intervjuet, men man er mer åpen for at det kan oppstå flere spørsmål underveis i intervjuet som ikke står i intervjuguiden (Grønmo, 2016). Ustrukturerte intervju kan sammenlignes med en åpen samtale som gjerne benyttes dersom moderator har lite kjennskap til temaet og ønsker mest mulig informasjon fra informanten om et gitt tema (Kvale, Brinkmann, Anderssen, & Rygge, 2009).

I denne oppgaven har jeg valgt å benytte meg av semistrukturerte intervjuer. Dette er en metode som kan gi et godt utbytte av intervjuene da det sikrer at samtalen holder seg relevant for oppgavens tema, samtidig som det gjør det åpent for å komme med kunnskap og uttalelser som intervjuguiden ikke nødvendigvis spør om. Grunnlaget for spørsmålene er basert på problemstillingen og teorigrunnlaget, men ny informasjon og innfallsvinkler kan oppstå underveis i intervjuene, hvilket begrunner valget av semistrukturerte intervju.

Gjennom dybdeintervjuene ønsker jeg å få fram ulike aktørers syn på prøveprosjekt som virkemiddel i byutvikling generelt, med fokus på fordeler og ulemper basert på egne erfaringer, samt innhente informasjon om intensjoner som har ligget til grunn. Spørsmålene til de ulike informantene vil i hovedsak være like, men med noen justeringer ut i fra informantens rolle i prosjektet. Intervjuguiden ligger vedlagt som vedlegg 1.

2.6. INFORMANTER

Valg av studieområde har spilt en avgjørende rolle for utvelgelsen av informanter. Utvelgelsen av informanter er gjort basert på en liten kartlegging av sentrale aktører i forbindelse med prøveprosjekt Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate. Informantene har god kjennskap til et angitt prosjekt, samt vært sentrale aktører i prosessen. Hovedinformantene i forbindelse med Innherredsveien er prosjektlederen fra Statens Vegvesen og lederen for Lademoen velforening. Velforeningslederen har vært en representant for beboerne i nærområdet og har også vært tett påkoblet gjennom hele prosessen og bidratt til stort engasjement rundt prosjektet. I forbindelse med prosjektet i Olav Tryggvasons gate har jeg snakket med prosjektleder som er ansvarlig for planarbeidet (Trondheim kommune, Miljøpakken) og prosjektlederen for prosjektering og gjennomføring (Trondheim kommune, Kommunalteknikk).

I og med at begge prosjektene er lokalisert i Trondheim har jeg også valgt å gjøre et intervju med noen i kommunen som har et overordnet blikk på betydningen av prøveprosjekter og hvordan kommunen forholder seg til dette. I tillegg har jeg ønsket å få et inntrykk av hvordan Trondheim kommune forholder seg til prøveprosjekt som virkemiddel i byutvikling, og har derfor gjort et intervju med to ansatte ved Byplankontoret i Trondheim kommune som er påkoblet sentrumsutviklingen. Herav Midtbykoordinator og prosjektleder for sentrumsplanene, og prosjektleder for Gatebruksplanen.

Samtaler med en doktorgradsstudent ved NTNU som skriver om disse to prøveprosjektene og gjør evalueringer av dem har også vært en kilde til å innhente informasjon. I tillegg har jeg deltatt på flere informasjon- og fagmøter koblet til de to prosjektene jeg tar for meg.

2.7. DOKUMENTANALYSE

For å innhente informasjon som beskriver prosessen, samt ulike utfordringer, løsninger og valg som er gjort i prosessen av de to studieområdene, vil dokumenter i form av rapporter, referat og utredninger være relevant. Her vil jeg søke etter innhold som kan gi en bedre forståelse av prosessen, med fokus på gatens utforming, samt beskrivelse og dokumentering av medvirkning. Det er viktig å være klar over hvilken type informasjon slike dokumenter kan gi, og hvilken informasjon den ikke kan gi. Dette vil variere mellom de forskjellige typene dokumenter jeg gjennomgår. Hensikten med dokumentanalysen er først og fremst en empirisk undersøkelse som har til hensikt å avdekke faktiske forhold mer enn meningen bak dem.

2.8. ANALYSE AV DATA

Analysearbeidet innebærer å beskrive, kategorisere og binde sammen ulike drøftinger. Analysen tar utgangspunkt i teorien, dybdeintervjuene og ulike dokumenter relatert til studieområdene. Gjennom analysen vil jeg øke forståelsen min av prosessen til et prøveprosjekt, og hvordan det i praksis er utført. Dybdeintervjuene vil være primærkilden for analysen, men vil her kobles opp mot funn fra teorikapittelet og dokumenter.

2.9. VALIDITET OG RELIABILITET

Jeg var valgt disse metodene basert på at jeg ønsker å innhente og produsere kunnskap om et virkemiddel som er relativt nytt i byutvikling i Norge. Derfor ser jeg det hensiktsmessig å ta for meg konkrete case og få fram en forståelse av prosessen, samt få fram meninger og oppfatninger til folk som har vært påkoblet disse prosjektene.

Med et utgangspunkt i casestudie som metode ønsker jeg å komme med en analytisk generalisering som kan trekke fram tendenser i forbindelse med problemstillingen og casene jeg tar utgangspunkt i. I tillegg håper jeg at dette kan gi en bedre innsikt i hva et prøveprosjekt innebærer, og hvilke fordeler og ulemper et slikt virkemiddel kan ha i et byutviklingsprosjekt.

Intervjuene jeg har gjort er tatt opp med lydopptak, noe som er viktig for å få et mest mulig korrekt referat av intervjuene til videre bruk i analysen. Informantenes stilling til prosjektene er tatt med i oppgaven fordi det er relevant for leseren å vite hvilken posisjon informanten har hatt. Informantene ble informert om dette i forkant av intervjuene og prosjektet er også meldt inn- og godkjent av NSD, Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste. I tilfeller hvor jeg har referert til resultater fra intervjuene har jeg sendt teksten til angitt informant for å forhøre meg om at jeg har tolket utsagnet deres rett og at de godtar at det tas med i oppgaven. I og med at jeg er alene om å behandle dataene må jeg være oppmerksom på at undersøkelsen og konklusjonene kan preges av subjektivitet.

KAPITTEL 3: TEORI

I dette kapitlet vil jeg ta for meg teori som kan være med på å beskrive hvor prøveprosjekt som metode har sitt utspring fra, og komme inn på hvordan midlertidighet har oppstått som fenomen. For å komme inn på hva som karakteriseres som et prøveprosjekt vil det være aktuelt å undersøke hvor opphavet og fenomenet kommer fra, samt se på eksempler av temporære tiltak i byutvikling. Dette vil kunne bidra til å få en forståelse av hvorfor prøveprosjekter er blitt et virkemiddel innen byutvikling. Før jeg kommer inn på hva et prøveprosjekt er vil jeg undersøke betydningen av medvirkning og kravet til dette i en planleggingsprosess.

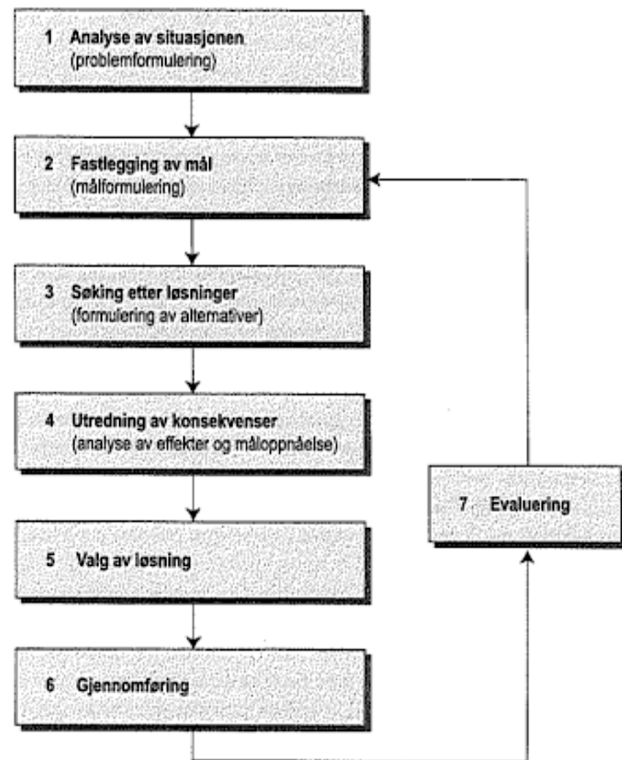
3.1. MOT EN MER INKLUDERENDE PLANLEGGING

Målet for fysisk planlegging er å skape fysiske forutsetninger som imøtekommer samfunnets behov, derfor har også planleggingen vært i endring. Uten å gå for mye i detalj om den historiske konteksten av arealplanlegging vil jeg kort nevne utviklingen fra en «ekspertstyrt» planlegging til en mer inkluderende planlegging.

Samfunnsplanleggingen i etterkrigstiden var preget av entydige mål om vekst og gjenreisning av samfunnet. Dette var den rasjonelle oppfatning, hvor planleggingen bar preg av å være rasjonalistisk, resultatorientert og sentralisert, med planleggeren som ekspert og staten var ansvarlig for å nå nasjonale mål (Olsen, Selfors, & Langdalen, 1986). Fra etterkrigstidens sterke offentlige styring har det skjedd en endring i form av større påvirkning av nettverks- og samarbeidende arbeidsformer i planleggingen, og betegnes gjerne som en overgang fra government til governance, hvilket har ført til endringer i planleggerrollen (Rhodes, 1997). Innen governance er det større fokus på samhandling mellom aktører og hvordan bidrag av lokalkunnskap, erfaringer og nye ideer kan føre til bedre planer, med et formål om å skape konsensus mellom aktørene. I den nye plan- og bygningsloven fra 2008 er medvirkningsaspektet i tillegg dels styrket. Lovens formålsparagraf § 1–1 4. ledd sier at «*Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter*». Planleggingen kan sies å ha utviklet seg fra å være et fagfelt som har vært veldig lukket, til å bli mer åpen og inkluderende på tvers av fagfelt, hvor medvirkning fra innbyggerne også er med på å sette premisser. Resultater har fortsatt høy prioritet i dagens planpraksis, men prosessen har fått mer fokus.

Man kan skille mellom to sentrale planteoretiske retninger; instrumentell rasjonalitet og kommunikativ rasjonalitet. Disse oppfattes ofte som motsetninger, men i praksis supplerer de ofte hverandre. Disse to perspektivene har ulikt syn på hvordan og i hvilken grad allmennheten skal kunne medvirke i planprosessen.

Den tradisjonelle planleggingen bygger på instrumentell rasjonalitet, med formål om å bruke planprosessen til å redusere usikkerheten for å komme fram til tilfredsstillende og effektive løsninger (Amdam & Veggeland, 1991). Ved en slik prosess fastlegger politikerne målene, mens selve planleggingen ligger hos de profesjonelle planleggerne som utvikler midlene, legger rammene og sørger for gjennomføringen. Den instrumentelle planleggingen består av flere kronologiske steg som følger hverandre. En vanlig framgangsmåte er illustrert i figur 1. Medvirkning fra berørte parter er relativt fraværende, og skjer hovedsakelig gjennom høring eller ved innsigelse. Bakgrunnen for dette er at man antok at beslutningstaker var fullstendig opplyst om konsekvensene for de berørte og at ulemper som fulgte ville bli kompensert (Aven, Boyesen, Njå, Olsen, & Sandve, 2004). Instrumentell rasjonalitet bygger videre på at de folkevalgte vil handle på vegne av befolkningen i et ønske om å bli gjenvalgt, og profesjonelle fagfolk er gitt en sentral rolle for å oppnå dette.



Figur 1: Trinnene i en instrumentell planlegging.
Kilde: Aven et.al (2004)

Fra 1980-tallet ble det instrumentelle perspektivet utfordret. Nye planteoretikere hentet inspirasjon fra den tyske samfunnsteoretikeren og filosofen Jürgen Habermas, og hans tanker omkring deltakerdemokrati. Dette ledet til grunnlaget for kommunikativ planlegging, hvor hensikten er at deltakerne i prosessen sammen skal komme fram til mål og verdisyn gjennom en læreprosess (Aven et al., 2004). I en kommunikativ planprosess bør alle berørte parter og interesser være representert, samt ha mulighet til å delta tidlig i prosessen. Hensikten er at man skal lære av hverandre, og gjennom dialog og kommunikasjon komme fram til en avgjørelse i konsensus, som har en felles aksept (Amdam & Veggeland, 1991). Deltakerne vil her bidra med deres lokalkunnskap, verdier og vurderinger. Her er det viktig at dialogen og prosessen er åpen, slik at standpunkt kan testes i det offentlige. Disse kravene vil være vanskelig å oppnå i en reell prosess, men man bør i størst mulig grad forsøke å oppnå en kommunikativ prosess (Aven et al., 2004).

Når det er sagt, er det ikke nødvendigvis et klart skille mellom disse planteoretiske retningslinjene. I realiteten kombineres disse gjerne, og det er ikke entydig om prosessen preges av å være instrumentell eller kommunikativ.

3.2. MEDVIRKNING I NORSK PLANLEGGING

Medvirkning er et sentralt begrep i planlegging, og omhandler hvordan berørte interessenter skal kunne påvirke planleggingen i en prosess mellom flere interessenter (Aven et al., 2004). Muligheten til å medvirke har blitt en viktig del av norsk planleggingspraksis. I planteorien blir medvirkning ofte knyttet til åpne prosesser, og i en ideell planprosess skal interesser og innbyggere kunne ha en reell påvirkning både på prosessens gang og selve resultatet (Amdam & Veggeland, 1991). Det er derimot gjerne tilknyttet ulike forventninger til hva medvirkning innebærer, noe som gir grunnlag for å drøfte begrepet.

I plan- og bygningsloven (PBL) forstås medvirkning som enkeltpersoners og gruppers rett til å kunne delta i, og påvirke offentlige utrednings- og beslutningsprosesser, hvilket betyr at befolkningen i et samfunn er med på å planlegge sin framtid (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014). Plan- og bygningsloven angir minimumskravene for medvirkning i norsk planlegging. Det stilles krav til åpenhet (kunngjøring) ved planarbeidets oppstart og rett til å gi høringsuttalelse (pbl § 11-14). Gjennom loven nevnes det at enhver som fremmer planforslag skal legge til rette for medvirkning, samt at man skal sikre aktiv medvirkning utover disse minimumskravene (pbl §5-1). I lovkommentaren til den nye plan- og bygningsloven står det (Miljøverndepartementet, 2009):

Planmyndigheten skal gjennom hele planarbeidet sørge for åpen, bred og tilgjengelig medvirkning i lokalsamfunnet og dialog med organiserte og uorganiserte interesser. Planmyndigheten skal tilstrebe størst mulig offentlighet og reell medvirkning i planprosessene (2009:40).

Tanken bak dette er at alle berørte parter skal ha muligheten til å være med på å bestemme utfallet i plansakene. Hvordan aktiv medvirkning skal gjennomføres blir derimot ikke gitt med konkrete krav. Ideelt sett skal medvirkning gjennomføres før formell planbehandling og helst starte så tidlig som mulig i prosessen for å sikre formelle rettigheter knyttet til aktiv deltakelse. I tillegg kan en tidlig inkludering gi lokalsamfunnet større mulighet til å påvirke planprosessen og planresultatet (Falleth, Saglie, & Hanssen, 2008).

I et demokrati er det et premiss at planlegging skal følge demokratiske prinsipper. I et representativt demokrati kan borgernes deltakelse imøtekommes på to måter. Den viktigste måten kan sies å være gjennom *indirekte deltakelse*, det vil si at innbyggerne velger representanter til folkevalgte forsamlinger (kommune-, eller bystyre), som styrer planleggingen ved å være endelig beslutningsmyndighet (Aarsæther, Falleth, Nyseth, & Kristiansen, 2012). Ved at innbyggerne *deltar direkte* i konkrete plan- eller beslutningsprosesser imøtekommes også borgernes deltakelse (Aarsæther et al., 2012). En direkte deltakelse i planlegging kalles gjerne for *medvirkning*, og kan for eksempel skje gjennom høringer, folkemøter eller borgerpanel og lignende (Aarsæther et al., 2012). Det er den direkte medvirkningen som har størst fokus i planfaget. Begrepet medvirkning er i forarbeidene til plan- og bygningsloven av 2008 blitt definert som at enkeltpersoner og

grupper gis anledning til å delta aktivt i planprosessen (NOU, 2001), noe som innebærer mer enn bare valgdeltakelse i det representative demokratiet.

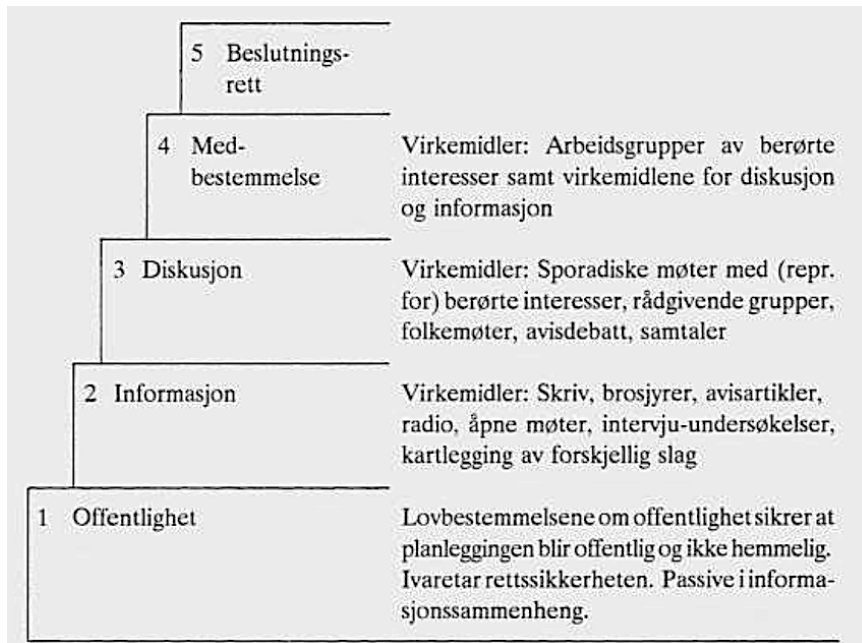
3.3. HVORFOR INKLUDERE MEDVIRKNING?

Det er mange ulike argumenter for å inkludere medvirkning i planleggingsprosesser, disse kan grovt deles inn i to hovedgrupper; *demokratiargumenter* og *effektivitetsargumenter* (Aarsæther et al., 2012). Demokratiargumentene bygger på et ideologisk utgangspunkt om at mennesker er likeverdige og har rett til å bli hørt, og at alle stemmer teller likt. Det å kunne delta politisk også utenom valg, blant annet for å styrke samfunnsengasjement, sosial læring og politiske ferdigheter er her en viktig del. Slik kan nærheten mellom innbyggerne og politikerne sikres, og politikerne vil lære å lytte til innbyggerne for bedre å kunne videreføre deres ønsker inn i lokale beslutnings- og planprosesser (Aarsæther et al., 2012). Med effektivitetshensyn ser man på medvirkning som noe som kan redusere konflikter, gi omforente løsninger, og dermed gjøre planprosessen lettere og raskere å gjennomføre (Aarsæther et al., 2012). I tillegg vil medvirkning kunne bidra til å skape et bedre kvalitativt kunnskapsgrunnlag gjennom at flere ulike interesser tas med. Derimot vil ikke medvirkning kunne fjerne interessekonflikter, men kan bidra til at flest mulig hensyn ivaretas (Sager, 1991).

Til tross av at medvirkning er noe som blir sett på som en viktig del av planprosesser, ser man at direkte deltakelse fra innbyggerne ofte skaper spenning til de folkevalgte forsamlingene (Storting, fylkesting, kommunestyre, bystyre). Direkte deltakelse fra innbyggerne utover valgdeltakelsen kan bli sett på som en måte å «binde opp» politikerne på, som igjen kan føre til at politikerne treffer beslutninger basert på andre premisser enn de som de ble valgt inn for å fremme (Aarsæther et al., 2012). Direkte deltakelse og kontakt med politikere er gjerne kalt *lobbyisme*, og det er derfor diskusjon knyttet til dette. På den andre siden er det gode demokratiske argumenter på at direkte deltakelse kan være viktig. Et viktig argument her er at medvirkning kan styrke demokratiet gjennom å engasjere befolkningen (Schmidt, Guttu, & Knudtzon, 2011). Det viser seg også at deltakelse kan føre til økt politisk engasjement. Et annet viktig argument er at medvirkning kan bidra til et bedre planresultat, fordi man kan dra nytte av lokalkunnskap og erfaringer fra befolkningen tilknyttet planområdet (Schmidt et al., 2011). I tillegg vil det kunne bidra til lettere gjennomføring av planvedtak og forhindre interessekonflikter (Schmidt et al., 2011). Medvirkning skal virke opplysende, motiverende og holdningsskapende for de som deltar, og resultatene av medvirkning vil selvsagt avhenge av hvordan det legges opp til dialog og samarbeid. I denne sammenheng har medvirkning blitt et viktig og mye omdiskutert tema i plansammenheng og byutvikling. Medvirkning i byutvikling har fått større oppmerksomhet, og byer skal planlegges *for* mennesker og *av* mennesker.

3.4. GRAD AV DELTAKELSE

Medvirkning er altså en svært vid betegnelse og omfatter et bredt spekter av deltakelsesformer, som igjen gir ulik grad av innflytelse på endelige beslutninger. Arnstein (1969) utviklet en rangering av formene av medvirkning gjennom en «medvirkningsstige», hvor deltakelsens involvering og innflytelse øker for hvert trinn. Denne stigen har igjen blitt tilpasset norske planleggingsprosesser av blant annet Sager (1991) og kan illustreres slik:



Figur 2: Medvirkningstrapp, medvirkningsnivåer etter grad av innflytelse. Kilde: Sager (1991) s. 147.

Grad av involvering øker mot høyre i trappa, samtidig som grad av innflytelse øker på den vertikale akse. Ser vi denne trappa i forbindelse med en planleggingsprosess kan *offentlighet* innebære annonsering av at planprosess er igangsatt, mens *informasjon* innebærer mer opplysning om planen. *Diskusjon og innspill* kan innebære møter, folkemøter eller høring hvor innbyggere og andre aktører får mulighet til å gi innspill og tilbakemeldinger. *Medbestemmelse* innebærer større grad av innflytelse og kan for eksempel være i form av arbeidsgrupper bestående av berørte interesser, som jobber sammen for å komme fram til en løsning. *Beslutningsrett* innebærer at aktører får beslutningsrett for planutformingen og vedtak, dette forekommer svært sjeldent i offentlig planlegging (Aarsæther et al., 2012). Farner (2008) legger vekt på at medvirkningen ikke nødvendigvis skal foregå så langt oppe i trappa som mulig, men at det er viktig å være enig om hvilket nivå medvirkningen skal foregå, dette for å unngå «forventningsbrudd og demobilisering av lokalkompetanse» (Farner, 2008).

Et sentralt spørsmål her er i hvilken grad deltakelsen og medvirkningsprosessen er representativ for befolkningen og at de som deltar føler at de har en reell innvirkning på prosessen og beslutningen. I hvilken grad deltakelsen tilrettelegger for en betydelig påvirkning og dialog forutsetter dybde i deltakelsen og kan sies å være kvalitativt. En kvantitativ deltakelse baserer seg i motsetning på en bred deltakelse, hvor så mange

som mulig deltar, og man oppnår et representativt utvalg fra befolkningen med tanke på sosial bakgrunn (kjønn, alder, osv).

Man kan også skille mellom «top-down-prosesser» (initiert ovenfra) og «bottom-up-prosesser» (initiert nedenfra). «Top-down» innebærer prosesser med liten grad av medvirkningsmuligheter og innflytelse. Slike planforslag er gjerne preget av å være ferdig utarbeidet av planmyndighetene, for deretter å bli presentert for allmenheten gjennom offentlig ettersyn, med mulighet til å kommentere og komme med innspill. «Bottom-up-prosesser» innebærer derimot en større grad av medvirkningsprosesser hvor planforslaget blir utarbeidet i offentlige rom, av innbyggere - eller i samarbeid med innbyggerne.

3.5. MIDLERTIDIGHET I BYUTVIKLING



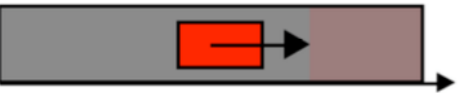




I og med at prøveprosjekter benytter seg av å teste ut tiltak og grep i en avgrenset periode før det eventuelt gjøres permanent er det aktuelt å undersøke midlertidighet som fenomen i byutvikling, og hvor det muligens har sitt opphav.

Det å benytte midlertidige tiltak som et strategisk virkemiddel i byutvikling er muligens noe som er relativt nytt, men temporæritet som en innfallsvinkel og element kan sies å stamme fra 50- og 60-tallet og oppgjøret mot den modernistiske og hierarkiske tilnærmingen som preget byutviklingen (Sadler, 1998). På 1950-tallet reagerte Situasjonistenes Internasjonale (SI) i Paris på resultatet av funksjonalismens fotavtrykk i byene (Sadler, 1998). Situasjonistene hadde som mål å rekonstruere byen og mente at hver konstruert situasjon skulle åpne for en atmosfære av slik kraft at det ville stimulere for nye former for atferd og gi et forbedret sosialt liv, basert på menneskelig møte og lek (Sadler, 1998). Kunst og sosiale faktorer sto sterkt i deres syn på å skape gode steder, og ikke forretningsmenn og byråkrati, som de mente var en trussel for datidens samfunnsutvikling (Sadler, 1998). Situasjonistene mente at utviklingen skulle skje lokalt og direkte i byrommet, og medvirkning fra lokalsamfunnet var essensielt. Stedet og menneskene skulle sette rammene og mulighetene for utviklingen.

Betydningsfulle teoretikere som har vokst fram innen byplanleggingsfaget med tilsvarende tilnærminger er blant annet Jane Jacobs og Jan Gehl. I nyere tid kan man se flere tendenser med tilnærminger til Situasjonistenes idealer, heriblant en økning av initiativtakende innbyggere som gjennom temporære tiltak tar i bruk offentlige rom som står ubrukt, og tilrettelegger dem for ny bruk. Eksempler på dette vil jeg komme nærmere inn på senere.

3.6. KATEGORIER AV MIDLERTIDIGHET

Det er det utviklet en rekke kategorier som illustrerer effekten av ulike midlertidige anvendelser i byen:

- Stand in: den midlertidige aktivitet har ingen betydning for den fremtidige utvikling, men bruken forekommer i området mellom to permanente tiltak.
- Impuls: det skapes f. eks et kluster i et område som tiltrekker mer permanent bruk.
- Subversjon: midlertidig anvendelse som avbryter en eksisterende funksjon. Selv om aktiviteten er midlertidig forandrer besettelsen den primære funksjon.
- Sameksistens: den midlertidige aktivitet fortsetter (i en mindre størrelse).
- Parasitt: f.eks et marked eller en kiosk, som plasserer seg der det er mange fotgjengere.
- Konsolidering: den midlertidige aktivitet blir etter hvert permanent.
- Pioner: en midlertidig aktivitet som er den første urbane aktivitet på stedet og etablerer et scenario som kan bli permanent.

(Larsen, 2007)

Figur 3: Midlertidighet i byen. Kilde: Larsen (2007:151)

Resultatet av et midlertidig tiltak er ikke nødvendigvis gitt i det tidspunktet det gjennomføres, og utfallet kan variere. Noen ganger er det gitt at det skal utvikles noe annet i området, mens andre ganger kan det vise seg at det midlertidige tiltaket blir værende og etter hvert blir permanent.

3.7. TACTICAL URBANISM

Utviklingen av temporære tiltak i form av uformelle initiativtakere har spredt seg fra Amerika til store deler av verden, med flere eksempler også i Norge. Dette er også noe som etter hvert har inspirert planleggere til å bruke temporæritet som et verktøy i byutviklingsprosesser, og er gjerne kalt «Tactical Urbanism» (Pfeifer, 2013). Temporære tiltak kan brukes som et aktivt virkemiddel i overgangen mellom den opprinnelige situasjonen og en ny fremtidig permanent løsning i et byrom, så vel som i en gate. Det som jeg i denne oppgaven benevner som prøveprosjekter tilknyttet gatetransformasjoner benytter også slike midlertidige tiltak. Til forskjell fra temporære byrom vil et prøveprosjekt teste tiltak og grep i en litt mer omfattende grad, gjerne styrt av overordnede planmyndigheter.

Taktisk urbanisme er en tilnærming til nabolagsbygging som bruker kortsiktige tiltak, lave kostnader og skalerbare tiltak og retningslinjer for å katalysere langsiktig endring (Lydon et al., 2016). Taktisk urbanisme har det siste tiåret oppstått som en internasjonal bevegelse, som prøver å skape et skifte i hvordan lokalsamfunn tenker på prosjektutvikling relatert til byutvikling. Eksempler på «Tactical Urbanism» kan være alt fra veldig synlige og formaliserte tiltak til mindre uformelle pop-up-tiltak. Av de mer formaliserte tiltakene kan man vise til for eksempel New Yorks «Pavement to Plazas» program (New York City Government, 2018), eller San Franciscos «parklet program» (City and County of San Francisco, 2018). Nedenfor og på neste side vises eksempler til disse.



Figur 4: Pavement to Plazas. Kilde: Ryan Russo/NYC DOT (2016).



Figur 5: Parklet program. Kilde: NACTO (2018).

Andre eksempler i mindre skala kan være diverse tiltak som etablerer seg for en kortere periode, som også kan kalles for pop-up-tiltak. Eksempler på dette er fenomener som «Park(ing)-day» og «Guerilla Gardening» (se eksempel i figur 6 og 7). Slike tiltak kan gjerne være et resultat av frustrerte eller inspirerte innbyggere eller aktivister (Lydon et al., 2016). Uavhengig om det er offisielt organisert eller ikke, så er slike tiltak og prosjekter vanligvis preget av frivillighet og samarbeid, samtidig som det gjerne baserer seg på et lavt budsjett og kostnadseffektivitet (Lydon et al., 2016). Uavhengig av tidsintervallet for tiltakene handler det i disse tilfellene alltid om handling, å få i gang et tiltak. Andre begrep som også brukes for denne tilnærmingen er *DIY Urbanism*, *Planning-by-doing*, *urban acupuncture*, eller *Urban Prototyping*.



Figur 7: Park(ing)-day i Trondheim.
Foto: Andrea Birch-Aune Marthinsen



Figur 6: Guerilla Gardening. Foto: GuerillaGardening.org

Hovedformålet med en slik tilnærming til prosjektering er å kunne handle raskere og skape gater og offentlige rom som er trygge og tilgjengelige for alle (Lydon et al., 2016). Veiledninger innen *Tactical Urbanism* anbefaler å bryte ned den konvensjonelle, og ofte uttrukne prosjekteringen, i mindre trinnvise tidsintervaller. Dette vil kunne bidra til en raskere implementering, bredere offentlig engasjement og mer fleksibilitet i prosjektets varighet og investeringsnivå, slik at opprettelsen av sikre gater og offentlige rom kan skapes her og nå (Lydon et al., 2016). Som en av pionerene til deltakende planlegging, Nabeel Hamdi, sier; «*Don't think too much before you start working; and don't work too much before you stop and start reflect.*» Side 134, (Hamdi, 2004).

Slike temporære tiltak er som sagt gjerne utarbeidet av bottom-up-aktører, som viser til et sterkt engasjement fra innbyggere. Midlertidighet som fenomen har derimot også utviklet seg til å bli et virkemiddel som også brukes blant planmyndigheter. I neste kapittel vil jeg vise til to sentrale eksempler på dette.

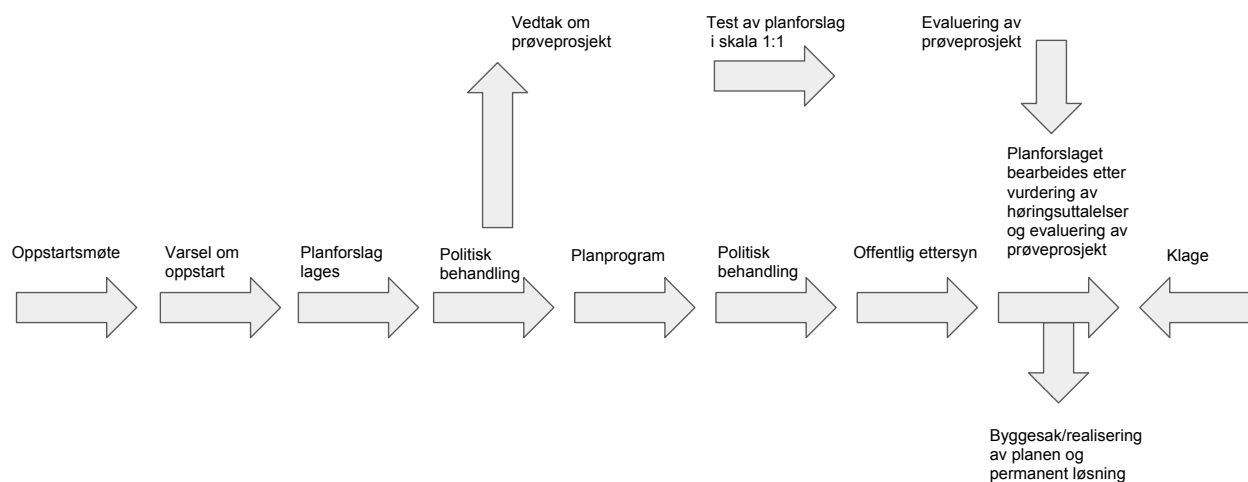
KAPITTEL 4: PRØVEPROSJEKT SOM VIRKEMIDDEL

For å få et innblikk i hva et prøveprosjekt egentlig er, vil jeg først beskrive hva det innebærer og hvordan det kan sammenlignes med temporære byrom og hvor det passer inn i en planprosess av en reguleringsplan. Deretter vil jeg se på et velkjent internasjonalt eksempel på et prøveprosjekt fra New York i USA og et eksempel fra Oslo som er omtalt i Norge. Disse prosjektene har nok i noen grad også vært til inspirasjon for de casene jeg tar for meg senere i oppgaven.

4.1. PRØVEPROSJEKT – HVA ER DET?

Byplanlegging består gjerne av langsiktig planlegging med store investeringer og omfattende fysiske endringer, hvor mange ulike interesser skal tas hensyn til. Dette krever naturlig nok grundig planlegging og prosjektering. En god kommunikasjon på tvers av faggrupper og befolkningen er vesentlig i dagens byutvikling, og prosessen fra idé til resultat kan derfor bli veldig lang. Det er heller ikke alt som kan forutses i tegninger, kart og analyser – eller over møtebordet. Uenigheter mellom fagfolk, politikere og beboere kan være et ytterligere moment. Det er her midlertidige prøveprosjekter kommer inn som et verktøy for å skape forståelse og forhåpentligvis gjøre prosessen fra idé til realitet kortere (Hennissen, 02.11.15). Ulike tiltak kan testes i skala 1:1 med relativt lav risiko, før det eventuelt iverksettes permanente tiltak. Dette kan være alt fra å teste materialer og plassering av møblement, til å teste ny utforming og trafikale løsninger i en gate. En viktig effekt av et prøveprosjekt er at man kan gjøre abstrakte planer tilgjengelige og påvirkelige gjennom reell brukerinvolvering og faktisk bruk (Hennissen, 02.11.15).

Et prøveprosjekt kan plasseres under det man kan kalle et forprosjekt. Forprosjektet er et mindre prosjekt som gjennomføres forut for et større prosjekt for å vurdere lønnsomhet, gjennomførbarhet eller andre kriterier som grunnlag for en beslutning om eventuell gjennomføring (Rolstadås, 23.05.18). Det er flere typer av forprosjekter ut fra hvilket formål det har. Eksempler på forprosjekter er mulighetsstudie, pilotprosjekt, lønnsomhetsanalyse, konsekvensanalyse, forskningsplan og prosjektskisse (Rolstadås, 23.05.18). Et prøveprosjekt kan her sammenlignes med et pilotprosjekt, men det handler ikke nødvendigvis om å teste noe banebrytende nytt. Det handler derimot om et forprosjekt i skala 1:1 hvor man har en angitt periode hvor det gjøres en evaluering av prosjektet før en permanent løsning blir bygd. Det foregår på en måte to parallelle løp mellom prøveprosjektet og reguleringen av et permanent prosjekt. Dette er illustrert i figur 8 på neste side.



Figur 8: Stegene i en reguleringsplan med prøveprosjekt parallelt. Illustrert av: Tonje Rønneberg Devik

Forskjellen mellom temporære byrom og prøveprosjekt er nok i hovedsak at et prøveprosjekt benytter seg av temporære tiltak i overgangen til en permanent løsning. Det er allerede planlagt at det skal skje en endring, men hvordan det skal løses blir testet ut før det gjøres permanent. Dette til forskjell fra det som gjerne benevnes som temporære tiltak generelt i byutvikling, som ikke nødvendigvis har som hensikt å bli permanent, men om å ta i bruk og lage liv i ubrukte områder. Disse tiltakene har kanskje andre hensikter, og gjerne bare for en begrenset periode. Temporære byrom er gjerne kjent for å være initiert av uformelle bottom-up-aktører, mens et prøveprosjekt i forbindelse med transformasjon av en gate derimot er initiert av planmyndigheter.

4.2. MARKET SQUARE I NEW YORK, «GREEN LIGHT FOR MIDTOWN»

Det mest omtale prosjektet som kan karakteriseres som et prøveprosjekt i byutvikling er et gjennomført prosjekt som ble kalt «Green Light for Midtown». Dette prosjektet ligger i Times Square i kjernen av New York, og var tidligere et bildominert byrom. Som en del av transformasjonsprosessen i å bli et mer menneskevennlig byrom, ble det fra 2009 iverksatt temporære tiltak på plassen (Lewis, Schwindeller, & m.fl., 2014). Ingen visste om det kom til å bli et sted folk ville like, om trafikken ville bli et problem, eller om folk ville sitte på stolene som ble satt ut i gaten (Auckland Design Manual, 2014). Det ble altså gjort som et slags eksperiment. Uten å bruke mye penger ble det observert at plassen ble brukt og likt, selv med et relativt lavt budsjett (Auckland Design Manual, 2014). De temporære tiltakene ble en stor attraksjon i byen og byrommet ble et attraktivt sted å være for innbyggere og besøkende. I 2016 ble det ferdigstilt permanente løsninger basert på prøveprosjektet. Dette eksempelet fra Times Square viser at temporære tiltak også kan brukes til å teste trafikale løsninger, ikke bare møblement og aktiviteter innen et avgrenset og ubrukt byrom.

I dette prosjektet var det kommunen (New York City Department of Transportation) som hadde rollen som kickstarter og fasilitator, men de innhentet profesjonell kompetanse utenfra til å guide dem gjennom prosessen. Dersom vi ser tilbake på figur 3 kan man si at de midlertidige tiltakene i dette tilfellet fungerte som en *impuls* til nye tiltak. Noen av tiltakene som ble prøvd ut ble etter hvert gjort permanente, og kan beskrives som at de fungerte som en *konsolidering* ut i fra figur 3 (Larsen, 2007), men ombygd med permanente materialer. Bildene på neste side i figur 9 viser situasjonen før de temporære tiltakene ble satt i gang og bilde nummer to viser hvordan det så ut med de temporære tiltakene.

Det å kunne implementere endringene temporært har vært en fordel framfor å gjøre endringene permanente fra starten av fordi det har hjulpet med å gi en forståelse av hva behovet i området var (Bhimarazu, 2011). I tillegg sies det at det kan være noe enklere å sikre finansiering når prosjekt er implementert midlertidig som et eksperiment. Det har også vært andre grunner til at prosjektet ble implementert som midlertidig prosjekt. Det å implementerte prosjektet slik medførte også at det var mulig å unngå en ordinær planprosess, og det ble dermed ikke samme krav til medvirkning (Bhimarazu, 2011). Gjennom de temporære tiltakene som ble gjort viste man folket hva som var mulig og deretter ble det gjort evalueringer basert på faktisk bruk og spørreundersøkelser blant innbyggerne (Bhimarazu, 2011).



Figur 9: Før og etter, Times Square vår og høst 2009. Foto: New York City Department of Transportation

4.3. TORGGATA

Torggata i Oslo har lenge vært et noe utfordrende område med behov og etterspørsel etter et «løft». Torggata er en parallellgate til Storgata og strekker seg fra Hausmanns gate gjennom Youngstorget ut til Stortorget og Oslo Domkirke. Mellom Stortorget og Youngstorget har det lenge vært en velfungerende gågate, mens resten har vært preget av et introvert forretningsmiljø, fastfoodsteder og mye biltrafikk.

Prøvestenging som hindret gjennomgangstrafikk trådte i kraft i 2009 og i mars 2010 fattet bystyret vedtak om Torggata som permanent gå- og sykkelgate (Bymiljøetaten, 2011). Erfaringene fra de temporære tiltakene viste til at det var behov for å tydeligere og gjøre mer omfattende grep i Torggata for gående og syklist, samt å avvise biltrafikk uten å hindre nødvendig varelevering (Bymiljøetaten, 2011). Det ble her gjennomført temporære tiltak som en type strakstiltak. Dette omfattet blant annet plassering av benker, blomster og sykkelparkering. Gjennom prøveprosjektet ble det også markert vareleverings- og møbleringssoner ved hjelp av maling. Bildene på neste side viser eksempler av dette.

Næringsliv, gårdeiere og bydelen ble involvert før gjennomføringen av tiltakene (Bymiljøetaten, 2011). De temporære tiltakene gjorde også at brukerne i større grad ble bevisste på at noe var i ferd med å skje med gata. Høsten 2014 ble Torggata ferdigstilt og er nå en gå- og sykkelprioritert gate. Etter ferdigstillingen av gata er Torggata trukket fram til å være en av Oslos «hippeste» gate (Guldbrandsen & Eggesvik, 19.09.14).



Figur 10: Midlertidige tiltak i Torggata fra 2011 (Foto: Jørgensen, 2011)



Figur 11: Midlertidige tiltak i Torggata fra 2011 (Foto: Jørgensen, 2011)

KAPITTEL 5: BESKRIVELSE AV CASEOMRÅDENE



Figur 12: Kart over Trondheim sentrum og lokalisering av studieområdene

I dette kapitlet vil jeg presentere de utvalgte studieområdene ved hjelp av kart og bilder, med korte beskrivelser. Begge casene jeg har valgt å ta utgangspunkt i er lokalisert i Trondheim. Kartet ovenfor viser Trondheim sentrum med utsnitt av hvor studieområdene Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate befinner seg.

Bymiljøavtalen fra 2016 innebærer at fire sentrale gater inn mot Trondheim sentrum og i Trondheim sentrum skal bygges om, blant annet for å legge til rette for de nye metrobusslinjene som skal innføres august 2019 (Miljøpakken, 2018b). Staten har bevilget penger til utbygging av infrastruktur for Metrobuss fram til 2023. De fire gateprosjektene skal derfor ferdigstilles i løpet av 2023. Både Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate er blant disse fire store gateprosjektene.

5.1. CASE 1: INNHERREDSVEIEN

Innherredsveien strekker seg helt fra avkjøringen fra E6 på Rotvoll og inn til Bakke bru i sentrum av byen. Selve prøveprosjektet er lokalisert i strekningen mellom rundkjøringen ved Solsiden i vest, til Lademoen kirkegård i øst, illustrert i grønt i kartet. Strindheimstunellen, som er med på å avlaste Innherredsveien, er markert i rødt i kartet nedenfor.



Figur 13: Kart over Innherredsveien.

BILDER AV PRØVEPROSJEKTET I INNHERREDSVEIEN

Bildene er tatt for å vise prosjektets strekning del for del fra vest til øst, slik det ser ut nå.



Lengst vest i prøveprosjektet, ved rundkjøringen ved Solsiden.



Midtrabatt mellom kjørende og syklende, i tillegg til nytt fotgjengerfelt.



Sykkelfeltet er plassert mellom fortau og bussholdeplass. I lyskrysset er det satt opp lysregulering også for syklister.



God avstand mellom sykkelvei og kjørefelt. I lyskrysset er det skiltet påbudt høyre- eller venstresving som medfører gjennomkjøringsforbud.

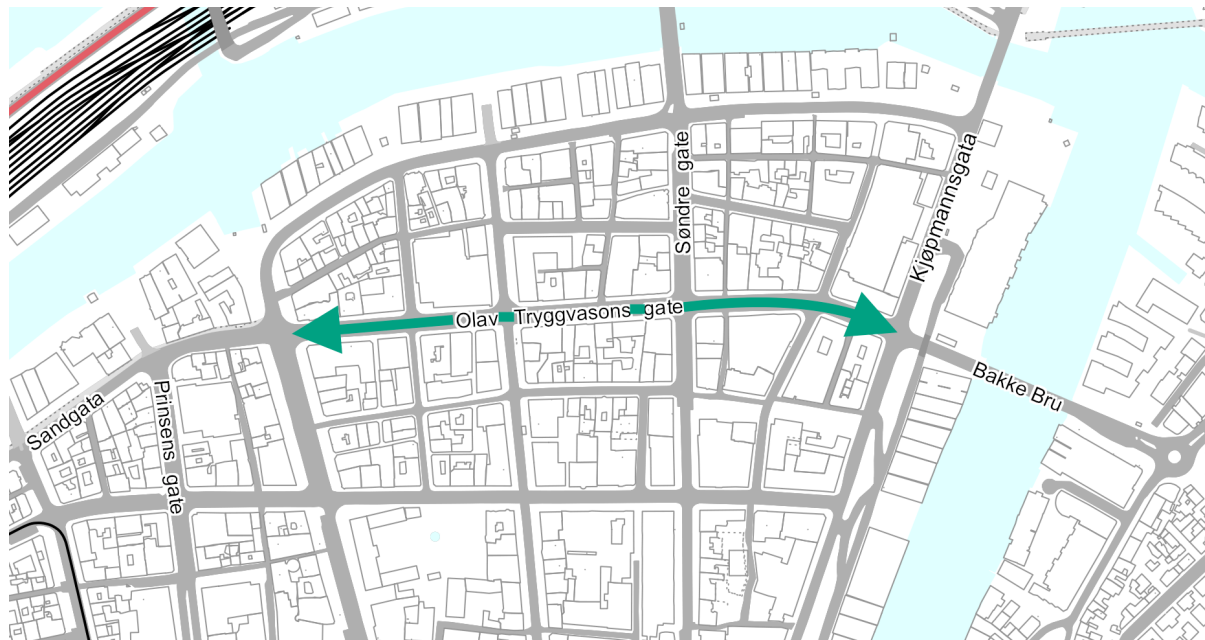


Omdiskutert kryss hvor det har oppstått flere farlige situasjoner mellom syklist og svingende kjøretøy.

Bildene er tatt 13.11.18 ca kl 14

5.2. CASE 2: OLAV TRYGGVASONS GATE

Olav Tryggvasons gate strekker seg fra Bakke bru i øst, til Prinsens gate i vest, strekningen er illustrert i grønt i kartet nedenfor. Denne gata er en av byens viktigste handlegater i tillegg til å være en viktig transportakse.



Figur 14: Kart over Olav Tryggvasons gate

BILDER AV PRØVEPROSJEKTET I OLAV TRYGGVASONS GATE

Bildene er tatt for å vise prosjektets strekning del for del fra øst til vest, slik det ser ut nå.



Lengst øst i prosjektet ved Bakke bru. Her har sykkelfeltet blitt lagt i kjørebane for å skape bedre plass til fotgjengere. I krysset har syklistene fått en «sykkelboks» for å få bedre synlighet og prioritet i krysset.



Gulblinkende lysregulering. Ny og større bussholdeplass ved Nova kino, men noe konflikt mellom de som venter på bussen og sykklistene som passerer.



Lyskryss med påbudt høyre- eller venstresving for bilene, gjelder ikke buss, taxi og sykkel. Ingen egen lysregulering for sykklistene.



Gulblinkende lysregulering ved overgangsfeltene. Nye møbleringssoner og sykkelparinger langs store deler av gatas nordside.

Bildene er tatt 13.11.18 ca kl 12

KAPITTEL 6: ANALYSE

I analysen vil jeg først kort presentere Trondheim kommune, som har valgt å gjøre en satsning på å utvikle nye verktøy og metoder for å drive fram en bedre byutvikling, hvorav «prøve før gjøre» er ett av virkemidlene. Her vil jeg prøve å få et innblikk i hvordan Trondheim kommune forholder seg til prøveprosjekt som virkemiddel i byutvikling. Deretter vil jeg ta utgangspunkt i Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate, som begge er lokalisert i Trondheim og benevnes som «prøveprosjekter». I disse to casene vil jeg først presentere hovedmomenter i prosessen av prosjektene, deretter finne ut bakgrunnen og intensjoner for gjennomføringen av et prøveprosjekt, hvordan medvirkning er blitt inkludert, og til slutt betydningen av å gjennomføre et midlertidig prøveprosjekt.

Innsamlet materiale som jeg benytter meg av til analysen består av referat fra politiske saksframlegg, samt avisartikler og andre tilgjengelige dokumenter som beskriver prosessen. I tillegg har jeg gjort intervjuer med prosjektledere og andre involverte aktører, og i tillegg deltatt på ulike arrangement i form av blant annet informasjonsmøter og workshop i tilknytning til prosjektene, som også legger grunnlag for analysen.

«PRØVE FØR GJØRE» I TRONDHEIM KOMMUNE

Begge prosjektene jeg vil komme inn på er lokalisert i Trondheim, og det kan derfor være hensiktsmessig å kort undersøke hvordan Trondheim kommune forholder seg til prøveprosjekter som fenomen i byutvikling, på et litt mer generelt nivå. Dette vil bidra til å besvare problemstillingens første del, om hvorfor prøveprosjekter er blitt et virkemiddel i byutviklingen. På Trondheim kommune sine egne nettsider skriver de at det arbeides kontinuerlig med å utvikle nye verktøy og metoder for å drive frem god byutvikling (Trondheim kommune, 2018b), hvorav midlertidige tiltak og «prøve før gjøre» som metode inngår som en av virkemidlene.

For å få en beskrivelse av hva et prøveprosjekt er spurte jeg informantene mine om de kunne beskrive med sine egne ord hva et prøveprosjekt er, en av formuleringene jeg fikk var: *«Et prøveprosjekt er midlertidig, man vet at man skal ha noe annet på et senere tidspunkt. Man har som mål å lære noe og evaluere det man har gjort. Til slutt er det noen som sitter med en myndighet til å beslutte, basert på evalueringen og framtidig ønske om hva som skal skje med gata eller det prosjektet man har.»* (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18).

Bruken av virkemiddelet «prøve før gjøre» har i Trondheim oppstått i forbindelse med Trondheim Bylab. Gjennom å bruke byen som laboratorium til forskning, nye samarbeid, midlertidige installasjoner og eksperimentering, kan kommunen utforske nye måter å planlegge på og styrke planleggingen (Trondheim kommune, 2018b). Oppgradering av byrom, gater og infrastruktur kan koste mye penger. For å sikre at det blir gjort gode investeringer har Trondheim Bylab gjort midlertidig tiltak i byrom og gater for å se hvilken effekt man kan få ut av investeringen (Trondheim kommune, 2018b). En av informantene mine fra Trondheim kommune kunne videre fortelle meg at denne metoden kan bidra til at de som bruker byen får mulighet til å gjøre seg opp en mening om tiltakene og at kommunen stadig ønsker å skape bedre medvirkningsarenaer. *«Medvirkning står høyt på agendaen, så gjelder det å finne den rette metoden for det. Man er kanskje fortsatt litt på leting etter dette (...) Det å gjennomføre et prøveprosjekt kan kanskje bidra til at flere blir observante for hva som skjer i byutviklingen.»* (Midtbykoordinator, Trondheim kommune, 09.11.18).

Prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate blir trukket frem som ett av eksemplene innenfor «prøve før gjøre»-metodikken. Andre eksempler per nå er i hovedsak utprøving og oppgradering av byrom eller andre tiltak som for eksempel testbelysning. Denne metoden har dermed gått fra å teste små og relativt enkle grep, til å prøve mer kompliserte grep som endring av kjøremønster i en viktig hovedgate i byen. Hensikten er at løsningene forbedres gjennom prosessen og man kan oppnå mer kvalitet for investeringen til slutt. *«For meg er egentlig et prøveprosjekt en konsekvensutredning i praksis. Du må selvsagt ha noen beregninger for å se på hvordan det skal løses, men prøveprosjektet gir en mulighet til å se faktiske konsekvenser.»* (Midtbykoordinator, Trondheim kommune, 09.11.18).

CASE 1: INNHERREDSVEIEN I TRONDHEIM

Innledningsvis vil jeg kort si litt om bakgrunnen for prosjektet. Deretter vil jeg undersøke hovedmomenter tilknyttet *prosessen* med reguleringen, dette for å skape en bedre forståelse av helheten. Videre vil jeg innhente informasjon som kan bidra til å besvare problemstillingens andre del, som innebærer å undersøke praksis når det gjelder *intensjoner* som har ligget til grunn for å gjennomføre et prøveprosjekt, i tillegg vil jeg se på hvordan medvirkning er blitt inkludert, samt undersøke *effektene* av å gjennomføre et prøveprosjekt i Innherredsveien.

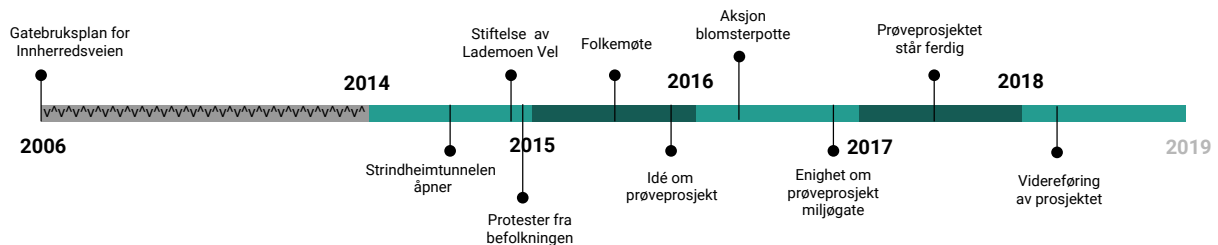
BAKGRUNN

Innherredsveien har tidligere vært Trondheims hovedinnfartsåre fra øst, og har derfor vært sterkt trafikkert. Helt siden tidlig på 2000-tallet, da planleggingen av Strindheimstunellen startet, har det vært snakk om å gjøre Innherredsveien om til miljøgate. Prosjektet med avlastningsveien omfattet bygging av en firefelts tunell mellom Møllenberg og Strindheim (Strindheimstunellen), som medførte at Innherredsveien skulle bli avlastet for mye av trafikken den var belastet med (Trondheim kommune, 2012). I den forbindelse ble det i 2006 utarbeidet en gatebruksplan for Innherredsveien av Statens Vegvesen, i samarbeid med Reinertsen og Selberg arkitektkontor (Statens Vegvesen, 2006). Her anbefalte de i hovedsak en løsning i Innherredsveien hvor man gikk fra fire kjørefelt til to kjørefelt, samt langsgående parkering og sykkelfelt (ibid.). Da Strindheimstunellen og avlastningsvegen stod ferdig hadde derimot planene for Lademoen og Innherredsveien endret seg hos politikerne. Uenighetene var hovedsakelig mellom kommunalt- og fylkeskommunalt nivå. Tilgjengeligheten til bussen, som et ledd i klimatiltak (bymiljøavtalen) har vært et moment som har bidratt til en utsettelse i saken. Satsingen på buss har utløst statlige penger og dermed har fokuset på fire felt og bussens framkommelighet stått sterkt. Lademoen Vel har protestert mot dette og fikk til slutt bystyret til å prøve to felt i en prøveperiode på et halvt år.

I dette gateprosjektet er det Statens Vegvesen som leder prosjektet. I den forbindelse har en av nøkkelinformantene mine vært prosjektlederen i Statens Vegvesen. I tillegg har lederen for Lademoen velforening vært en sentral informant.

CASE 1: PROSESSENS HOVEDMOMENTER

Proessen fra lovnaden fra kommunen sin side om en nedbygging av gata og fram til gjennomføring har vært lang, og jeg vil her redegjøre for hovedmomenter i denne prosessen. Tidslinjen nedenfor er en illustrasjon på hendelsesforløpet, og disse punktene vil jeg beskrive nedenfor.



Figur 15: Illustrert tidslinje av prosessen

STRINDHEIMTUNELLEN ÅPNER

Strindheimstunellen åpnet 24. juni 2014 (Statens Vegvesen, 2014). I følge min informant i Statens Vegvesen, som har vært prosjektleder, skulle som sagt Innherredsveien i utgangspunktet bli en miljøgate som følge av at Strindheimstunellen ble bygd, men ombyggingen av Innherredsveien ble utsatt på grunn av politiske uenigheter og lange prosesser (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). «Statens Vegvesen utarbeidet to konseptalternativer for gata, som politikerne skulle ta stilling til og velge det ene eller det andre. Politikerne vedtok et tredje alternativ, som var basert på å sette sammen de to ulike alternativene Statens Vegvesen hadde kommet med, i tillegg til en rekke andre vedtak» (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). Det var vanskelig å oppnå en konsensus om hva Innherredsveien skulle være, og det var store uenigheter om hvordan bussen skulle plasseres og prioriteres i gata.

STIFTELSE AV LADEMOEN VEL

I forbindelse med et møte med byplankontoret om framtidige planer for området på Lademoen foreslo kommunen at det hadde vært fint om det hadde blitt dannet en velforening av beboerne i området (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Dette var et utgangspunkt for at Lademoen Vel ble stiftet. I tillegg har et aktivt nærmiljø og sognepresten og kirka hatt en viktig rolle i opprettelsen av både Lademoen Historielag og Lademoen Vel (ibid.). Opprettelsen av Lademoen Vel har vist seg å ha stor betydning for framtiden til Innherredsveien.

PROTESTER FRA BEFOLKNINGEN

Løsningen som politikerne ønsket å vedta fattet misnøye blant innbyggerne i nærområdet, da det ikke lignet noe som kunne sies å være en miljøgate, men heller en «autostrada» for busen (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Tross åpenbare protester fra beboere i bydelen og fagmiljøet, i både planprosess og media,

opplevde beboerne at de ikke hadde blitt hørt da formannskapet i byen vedtok prinsipper for utformingen av Innherredsveien (Trondheim kommune, 26.02.15). 17. desember 2014 leverte derfor Lademoen Vel et innbyggerforslag til Trondheim kommune om miljøgate i Innherredsveien, som ble tatt opp i bystyret i Trondheim 26. februar 2015 (Trondheim kommune, 26.02.15). I forbindelse med formannskapets behandling av gatebruksplanen for Innherredsveien i 2012 og prinsippsak i 2013, mente innbyggerne at faglige høringsinstanser og lokale interesser var blitt overkjørt (Trondheim kommune, 26.02.15). Innbyggerne følte at avgjørelser ble gjort i lukkede rom og at det ikke ble sikret lokal medvirkning i tråd med kommuneplanens samfunnsdel (Trondheim kommune, 26.02.15). Innbyggerne ville at spørsmålet om Innherredsveien som miljøgate skulle bli tatt opp på nytt av bystyret, med en åpen og tilgjengelig prosess i tråd med kommuneplanens samfunnsdel og prinsipper om lokal medvirkning (Trondheim kommune, 26.02.15).

FOLKEMØTE OG POLITISK VENDING

3. juni 2015 ble det arrangert et folkemøte om miljøgate i Innherredsveien, på Dokkhuset ved Solsiden, i regi av Lademoen Vel. Årsaken til møtet var at beboerne følte at formannskapet hadde kuppet dem i form av at det ikke skulle bli noen miljøgate likevel (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Lademoen Vel har sloss om plassen for å være part i saken, og ikke bare høringsinstans i saken (ibid.). I arrangementet som var publisert på Facebook sto det «*Symbolpolitikk vs folk & kunnskap! Miljøpakkekameratene har vedtatt midtstilt buss og fortsatt firefelts vei i Innherredsveien. Dette har de gjort på tross av klare råd fra fagmiljøene og beboerne i Østbyen. (...)»*, en klar tale fra engasjerte beboere om at det var uenigheter.

Arrangementet på Dokkhuset ble et fullsatt møte, hvor det ble holdt flere foredrag, etterfulgt av en paneldebatt blant politikere. Etter dette møtet oppstod det en politisk vending og det ble en ny bystyresak om utformingen av Innherredsveien, hvor det ble flertall for å teste ut miljøgate og to kjørefelt (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). 18. juni 2015 vedtok bystyret altså å gjøre Innherredsveien om til miljøgate (Trondheim kommune, 18.06.15). Men så enkelt var det ikke, kommunen eide ikke veien, det er det fylkeskommunen som gjør. Utforming av gata i form av en miljøgate ble tatt inn i lyset igjen, men uenighetene var der fremdeles, særlig med tanke på konsekvensene for bussens fremkommelighet ved å fjerne kollektivfelt (ibid.). Det måtte være det samme politiske vedtaket i kommunen som i fylkesutvalget, som også har gjort at saken er blitt trekt ut i tid.



Figur 16: Folkemøte om Innherredsveien.
Kilde: Facebook

IDÉ OM PRØVEPROSJEKT

Det oppsto en idé fra Statens Vegvesen sin side om å prøve ut tiltak i skala 1:1 i Innherredsveien, og det ble redegjort et forslag til en slik teststrekning i Innherredsveien mot slutten av 2015 (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). Inspirasjon ble innhentet fra andre internasjonale eksempler, blant annet New York. Det å teste et prosjekt i skala 1:1 var en ny strategi som de i Statens Vegvesen hadde snakket mye om, men ikke prøvd tidligere.

Det er blitt sagt fra begge sider at det har vært god kontakt og dialog mellom påkoblet fagfolk og Lademoen velforening (Prosjektleder SVV, 16.10.18 og Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Dette har også bidratt til at velforeningen kjente til ideene og mulighetene til utformingen av en miljøgate som et prøveprosjekt.

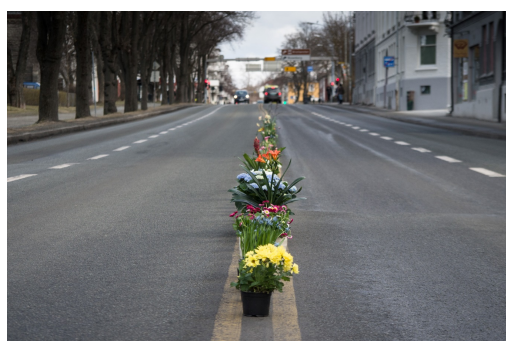
AKSJON BLOMSTERPOTTE

Etter det ble avgjort at det skulle være et prøveprosjekt på en miljøgate ble det gjort et møte i det som kalles for kontaktutvalget, som er et lukket møte hvor fylkesordfører og ordfører med hver sin samferdselsbyråkrat og en sekretær (Leder for Lademoen Vel). I følge min informant som gjennom hele løpet har vært styreleder for Lademoen Vel, ble det lekket fra dette kontaktutvalgsmøtet at det hadde blitt sagt at det ikke skulle komme så mye som en blomsterpotte i Innherredsveien (symbol på miljøgate). «Dermed valgte vi å ha en blomsterpotte-aksjon» (Leder for Lademoen velforening, 24.10.18).

19. april 2016 skulle det bli bestemt hvordan prøveprosjektet skulle bli, og det var derfor viktig for beboerne å vise politikerne hva de mente (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Aksjon blomsterpotte ble holdt 16. april 2016. Beboere i området ble oppfordret til å ta med seg en blomsterpotte til Lamoparken, og det ble et kjempeoppmøte med appeller, vafler og pølse (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Blomsterpotter ble satt i gata og Adresseavisa var også til stede. Da saken skulle behandles 19. april, ble den igjen utsatt på grunn av at det i følge ordføreren var behov for å snakke med fylkeskommunen, og komme fram til et likelydende vedtak fra fylkeskommunen, som veieier, og Trondheim kommune, som reguleringsmyndighet (Solberg, 19.04.16).



Figur 17: Aksjon blomsterpotte.
Kilde: Facebook



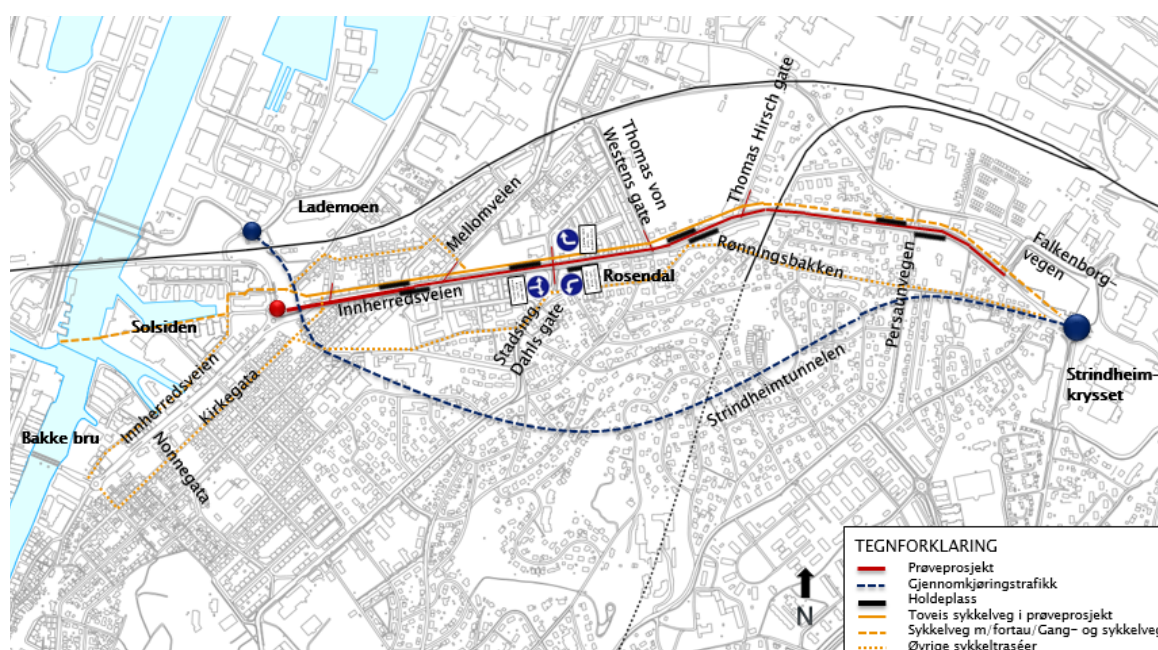
Figur 18: Aksjon blomsterpotte. Foto: Nora Nystuen

Det har vært en lang prosess, hvor utsettelse er blitt gjort flere ganger. Arbeiderpartiet i Trondheim og i Sør-Trøndelag kom til slutt til en enighet med seg selv. November 2016 ble det gjort en politisk beslutning. I saksprotokollen fra formannskapet 29.11.2016 står det:

«Forsøksprosjektet skal basere seg på følgende kriterier:

- Innherredsveien skiltes med gjennomkjøring forbud på strekningen mellom Sirkus shopping i øst og rundkjøringen ved Solsiden.
- Veien snevres inn til et kjørefelt i hver retning på strekningen i forsøksperioden.
- Forsøksperioden settes til seks måneder med oppstart våren 2017.
- Hvis forsøket medfører betydelig økt trafikk i sidegatene til Innherredsveien eller redusert framkommelighet for kollektivtrafikken, skal prosjektet kunne avsluttes på kort varsel.»

I følge fylkesordføreren skulle ordningen utsettes til våren fordi det ble sett på som mer hensiktsmessig å teste ut grepene da (Tiller, 21.11.16). I følge min informant i Statens Vegvesen, fikk ikke Statens Vegvesen en bestilling på prøveprosjektet før 5. mai 2017, og da fikk de en frist på at prosjektet skulle stå klart innen sommeren. I tiden mellom de politiske vedtakene og endelig bestilling hadde ikke Statens Vegvesen sittet og jobbet med dette prøveprosjektet fordi det hadde blitt lagt på is (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). Det som hadde blitt skissert tidligere var mindre omfattende fordi det var en kortere strekning, og det var heller ingen gjennomkjøringsforbud i tidligere forslag. Det var i følge informanten min fra Statens Vegvesen en del ting som var annerledes i den nye bestillingen, så det ble veldig kort tid fra bestillingen kom, til prosjektet skulle stå ferdig. Prøveprosjektet sto likevel ferdig 14. juli 2017. Kartet på nedenfor viser prøveprosjektets strekning og omfang i form av skiltendringer, plassering av bussholdeplasser og sykkelvei.



Figur 19: Kart over strekningen av prøveprosjektet i Innherredsveien. Påbudt å svinge ved Rosendal, medfører gjennomkjøringsforbud. Kilde: Miljøpakken

PRØVEPROSJEKTET STÅR FERDIGSTILT

Mandag 26. juni 2017 trådte prøveprosjektet i kraft, og strekningen mellom rundkjøringen ved Solsiden og Sirkus Shopping ble stengt for gjennomkjøring (Miljøpakken, 21.06.17).

«Prøveprosjektet var foten i døra for å få en miljøgate» (Leder for Lademoen Vel).



Figur 20: Illustrasjon av prøveprosjektet i Innherredsveien. Foto: Rambøll

VIDEREFØRING AV PROSJEKTET

Februar 2018 utga Rambøll en evalueringsrapport for prøveprosjektet med positive resultater knyttet til bussens fremkommelighet, økt antall syklistene og fotgjengere og redusert biltrafikk (Rambøll, 2018). Våren 2018 ble det vedtatt at de permanente løsningene for Innherredsveien skal følge de systemløsningene som ble brukt i prøveprosjektet (Miljøpakken, 2018c). Sommeren/høsten 2018 er det innhentet grunnlagsdata og supplerende registreringer for prøveprosjektet (Miljøpakken, 2018a). Planprogram og varsel om planoppstart ble sendt ut i november, med frist for innspill 15. desember 2018 (ibid.).

CASE 1: INTENSJONER FOR GJENNOMFØRING AV PRØVEPROSJEKT

Hvorfor har man valgt å gjennomføre et prøveprosjekt i Innherredsveien? I følge informanten min fra Statens Vegvesen var det vanskelig å skape konsensus om hva Innherredsveien skulle være, og hvordan bussen skulle plasseres i gata. Dette førte til at man ble stående fast og det var vanskelig å komme seg videre. På bakgrunn av uenigheter og konflikter kom ideen om å prøve noe i skala 1:1 i gata. Informanten min kunne videre si at de kikket rundt på eksempler fra andre land, fra USA, blant annet New York og noen fra England. Tanken var at et prøveprosjekt kunne igangsette prosessen og gjennomføres raskt, i tillegg til å teste konsekvensene det kunne ha for bussens fremkommelighet (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). «*Vi som fagfolk trodde at dette skulle gå bra, men politikerne var skeptiske fordi det var frykt for at bussens fremkommelighet skulle svekkes*» (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). Tiltakene som ble gjort måtte være mulig å ta ned over natta, og da er det klart at det ikke er bygd for å vare lenge, og det måtte være midlertidige grep (Prosjektleder, SVV, 16.10.18).

Prøveprosjektet ga en mulighet til å teste ut effekten av å innsnevre gata fra fire kjørefelt til to kjørefelt og hvordan dette ville påvirke bussens fremkommelighet og trafikkendringer i sidegater.

CASE 1: MEDVIRKNING

I følge min informant i Lademoen Vel, ble det som nevnt, oppfordret fra byplankontoret sin side om å danne en velforening for området. Med dette som utgangspunkt bidro det til et bedre forhold mellom beboerne og byråkratiet. Da jeg snakket med representanten for Lademoen velforening om hvordan de følte at de var blitt informert og inkludert i prosessen fikk jeg høre at de hele tiden har hatt mulighet til å komme med innspill, men at de alltid har måttet passe på at de hadde denne muligheten. «*Vi føler vi har hatt en positiv erfaring med å samarbeide med planleggerne og byråkratiet. Det har vært større utfordringer med politikerne*» (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Videre stilte informanten seg spørsmålet om bakgrunnen for dette kunne være fordi det ikke er så mange politikere som bor i nærområdet av Lademoen, og at de fleste politikerne som har vært involvert gjerne bor utenfor bykjernen av Trondheim sentrum. «*Selv om politikerne er folkevalgte er det nødvendig å kunne komme til orde i blant. Det er akkurat som om de glemmer oss i løpet av de fire årene, så husker de på oss igjen når det blir valgkamp igjen.*» (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18).

I følge informanten min fra Statens Vegvesen har Lademoen Vel hatt en viktig rolle i forbindelse med prosjektets resultat. «*Du kan si at den medvirkninga velforeningen har bidratt med har medført at det faktisk ble gjennomført et prøveprosjekt*» (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). Det faktum at det ble åpnet for å gjennomføre et prøveprosjekt påpekte representanten fra velforeningen å være en nøkkel for å overbevise politikerne om muligheten til å skape en gate slik beboerne ønsket, nemlig å innsnevre gata fra fire kjørefelt til kun to.

CASE 1: EFFEKTER AV PRØVEPROSJEKT SOM METODE I INNHERREDSVEIEN

Informanten fra Statens Vegvesen så nytten og viktigheten av å få satt i gang en prosess og gjennomføre de fysiske tiltakene. «Et prøveprosjekt kunne være en nøkkel for å få en fortgang på prosessen for å oppnå en miljøgate, og ikke bare en bussgate» (Prosjektleder, SVV, 16.10.18). Videre kunne informanten si at det å teste i skala 1:1 er en spennende måte å jobbe på, men at det samtidig blir feil dersom man som fagfolk alltid må teste ut for å se om det fungerer eller ikke. «Prøveprosjekter kan være hensiktsmessige der det foreligger uenigheter eller kontroverser om løsninger. Da kan en uttesting gi gode svar og et bedre beslutningsgrunnlag. Men normalen bør fortsatt være at man lager gode utredninger og gode beslutningsgrunnlag før politisk behandling.» (Prosjektleder, SVV, 16.10.18).

Synspunktet til informanten fra Lademoen Vel på prøveprosjekt som et virkemiddel i dette tilfellet har vært positivt. «Det å kunne kalle prosjektet for et prøveprosjekt kan man si at har vært «foten i døra» for å få en aksept fra politikerne» (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Informanten min fra Lademoen Vel så på prøveprosjektet av Innherredsveien som en miljøgate som en stor psykologisk betydning fordi det betydde at folk fikk følelsen av at de ble hørt og sett. «Prøveprosjektet har skapt framtidstro, og det var noen av verdidriverne Lademoen Vel brukte. Det var mye stolthet som vokste fram blant beboerne, det så vi særlig ved blomsterpotteaksjonen og pikniken vi hadde i gata da prøveprosjektet sto klart» (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). Bildet nedenfor viser fornøyde beboere som feiret at det endelig var blitt en miljøgate i Innherredsveien.



Figur 21: Piknik og feiring av miljøgate i Innherredsveien. Foto: Kjersti Lunden Nilsen

«Det at estetikken ikke var så fin i prøveprosjektet så vi helt bort i fra i starten, vi var bare glad for å få det etablert» (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). For å få litt farge på gata ble det kjøpt inn maling i alle farger, her bidro sognepresten for Lademoen menighet med å legge ut penger for malingen de trengte (Leder for Lademoen Vel, 24.10.18). En profesjonell tagger engasjerte seg selv og barn til å sette farger på den midlertidige og grå muren som skiller myke trafikanter fra bussene og bilene (ibid.). Bildene nedenfor viser hvordan resultatet ble etter at den grå skilleveggen ble fargesatt med både tegninger, slagord og ønsker om gatas framtid.



Figur 22: En fargelagt gate av beboerne. Foto: Tonje Rønneberg Devik

Oppsummert i en evalueringsrapport av prøveprosjektet som er gjort av Rambøll, har forsøket fjernet biltrafikk, gitt vesentlig økt sykkeltrafikk og noe økt gangtrafikk i Innherredsveien. Endringene er gjennomført uten at det har gått ut over fremkommeligheten til bussen, og reisetiden med buss har blitt litt kortere i begge kjøreretninger (Rambøll, 2018). Denne evalueringsrapporten ble ferdigstilt februar 2018. I intervjuet med representanten fra Lademoen Vel påpekte han at de synes det igjen går lovlig sent med å komme i gang med en permanent løsning, og at de ikke har fått noe svar på når den permanente løsningen skal gjennomføres. Nå er spørsmålet, som representanten fra Lademoen Vel stilte, *når* vil gata oppgraderes med en permanent løsning, og *hvordan* vil det endelige resultatet bli?

CASE 2: OLAV TRYGGVASON'S GATE I TRONDHEIM

Utgangspunktet for oppsettet er her likt som i det forrige caset. Innledningsvis vil jeg kort si litt om bakgrunnen for prosjektet. Deretter vil jeg undersøke hovedmomenter tilknyttet *prosessen* med reguleringen for å skape en bedre forståelse av helheten. Videre vil jeg innhente informasjon som kan bidra til å besvare problemstillingens andre del, som innebærer å undersøke *intensjoner* som har ligget til grunn for å gjennomføre et prøveprosjekt, i tillegg vil jeg se på hvordan medvirkning er blitt inkludert, samt undersøke *effektene* av å gjennomføre et prøveprosjekt i dette tilfellet.

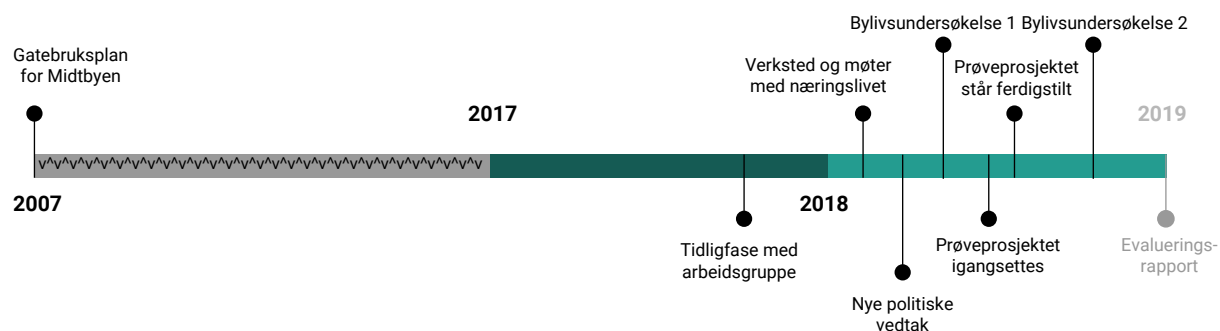
BAKGRUNN

Olav Tryggvasons gate er som nevnt vedtatt som en trase for metrobussen, og inngår som en av de fire store gateprosjektene i byen. Bystyret og fylkestinget vedtok 16. november 2017 og 19. desember 2017 at Olav Tryggvasons gate skulle utformes som tofelts kollektivgate med sykkelveg eller sykkelfelt (Miljøpakken, 2018b). Hensikten er å bedre fremkommeligheten for grønne trafikanter og skape et bymiljø hvor det er attraktivt å være (Miljøpakken, 2018b). Gata skal etter hvert oppgraderes permanent, men nå gjennomføres et prøveprosjekt hvor mange ulike tiltak testes.

I dette gateprosjektet er det Trondheim kommune som leder prosjektet. Byplankontoret legger føringer for hva som skal være i prosjektet. I denne forbindelse ble det gjort et forprosjekt som Byplankontoret og Miljøpakken jobbet med og la fram som en politisk sak for politikerne for å forankre det politisk. Da politikerne gjorde vedtak i mars og mai var forprosjektet politisk vedtatt for å gå videre, og ble da sendt videre til Kommunalteknikk, som detaljprosjekterer prøveprosjektet og bygger det. I den forbindelse har jeg snakket med ansatte både ved Byplankontoret, Miljøpakken og Kommunalteknikk isom har vært koblet på dette prosjektet.

CASE 2: PROSESSENS HOVEDMOMENTER

En endring av Olav Tryggvasons gate har i likhet med Innherredsveien vært en langvarig prosess, og jeg vil her redegjøre for hovedmomenter i denne prosessen. Tidslinjen nedenfor er en illustrasjon på hendelsesforløpet, og disse punktene vil jeg beskrive nedenfor.



Figur 23: Illustrert tidslinje av prosessen

GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN

Allerede i Gatebruksplanen fra 2007 var det vedtatt å stenge Olav Tryggvasons gate for biltrafikk, og i 2010 ble det i Formannskapet videre gjort forslag til vedtak om å stenge Olav Tryggvasons gate for biltrafikk og ombygge gata til en bussgate og hovedrute for syklistene (Trondheim kommune, 26.04.10). Samtidig ble det utredet planer for en parkeringskjeller under gata som måtte være avklart før en eventuell ombygging av gata (Trondheim kommune, 11.06.14). I følge min informant i Miljøpakken har man lenge vært enig om at noe skulle skje med gata, men på grunn av de uavklarte planene om parkeringskjeller har planleggingen av Olav Tryggvasons gate blitt satt på vent. I et saksframlegg fra juni 2014 står det at det ble satt av midler for opparbeidelse av miljøgaten i Olav Tryggvasons gate på Miljøpakkens budsjett for 2016 og 2017 (Trondheim kommune, 11.06.14). På bakgrunn av Bymiljøavtalen fra 2016 og tilretteleggingen for de nye metrobuslinjene som er planlagt å innføres i august 2019 har det måttet skje en fortløpende prosess for å få dette klart.

TIDLIGFASE MED ARBEIDSGRUPPE

Til å begynne med var det i følge min informant i Trondheim kommune en diskusjon om Olav Tryggvasons gate skulle være et prøveprosjekt eller ikke. Spørsmålet var om det var et prøveprosjekt eller et forprosjekt. Vedtaksordlyden ble omgjort til at prosjektet ble kalt et prøveprosjekt. Videre kunne informanten min si at tidlig i prosessen (oktober 2017), uten å engang ha satt opp en milepælprosess (kun startet den overordnede arbeidsgruppa), fant de ut at det måtte være et verksted med de næringsdrivende i gata, da dette er en av byens viktigste handlegater. På invitasjonen ble det valgt å ha logoen til både Næringslivsforeningen og Midtbyen Management (som er representanter for næringslivet), og ikke bare logoen til Miljøpakken. Dette for å skape en felles inkluderende invitasjon. Informanten min i kommunen kunne videre si: «Da tenkte vi at

dette var en tidligfase, at det skulle bli en kjempebra innspillsfase og at det ville bli fint å snakke om at vi nå skulle sette i gang planlegginga. Men det som skjedde, og var kjempedumt, var at Adresseavisen hadde et kjempeoppslag om at «Nå stenger Olav Tryggvasons gate» med forbud for innkjøringsskilt. Uten at dette egentlig var planen i det heletatt. Dette skjedde parallelt med denne invitasjonen. Så dette ble vel egentlig verst tenkelige start på prosessen» (Midtbykoordinatør, Trondheim kommune, 09.11.18). Nedenfor er det vist til det angitte avisoppslaget.



Figur 24: Avisoppslag om stenging av Olav Tryggvasons gate. Kilde: Adresseavisen (10.16.17)

«Det er på en måte akkurat her dilemmaet ligger, at man ønsker å gå åpent ut og få innspill i tidlig fase, og da må man være åpen om at planleggingen starter, og da kan det komme oppslag i avisa. Vi kunne jo planlagt i det stille og kommet fram til et forslag, men da hadde man jo gått glipp av mye medvirkning. Så når er det bra at denne «stenen» kommer? Vi ønsket jo å gå åpent ut og høre hva folk ønsket, ingen føringer var lagt, det var tidligfase.» (Midtbykoordinatør, Trondheim kommune, 09.11.18).

I følge informanten min påvirket de store avisoppslagene utfallet av verkstedet med de næringsdrivende i form av at det var en intens stemning, og det ble mer et møte hvor de næringsdrivende fikk muligheten til å tømme sinnet sitt, basert på det som sto i Adresseavisen.

Ideen om miljøgate i Olav Tryggvasons gate var ikke akkurat en ny idé, slik media framviste saken. Tidligere byplansjef Hilde Bøkestad poengterte i Adresseavisen 20. oktober 2017, at helt siden gatebruksplanen ble vedtatt i 2007 har det vært en plan om å stenge Olav Tryggvasons gate for personbiltrafikk og etablere en

miljøgate med kollektivtrafikk og sykkeltrasé (Hanssen, 20.10.17). Her påpekte Bøkestad også at prøveordninger vil kunne gi verdifull kunnskap og om hva ønsket gatebruk i Midtbyen vil kunne være, før man fastsetter endelige rammer i juridiske planer eller gjennomfører kostnadskrevende og permanente byggetiltak (ibid.).

VERKSTED OG MØTER MED NÆRINGSLIVET

Februar 2018 ble det avholdt et nytt verksted, og det var i følge min informant mer som var klart arealmessig. Informanten min fra kommunen sa at de bestemte seg for at kommunen ikke skulle være prosessleder, og at det fremdeles ikke skulle være hos Trondheim kommune. Kommunen fikk utfordret en av aktørene som var litt positive i det foregående møtet om at de kunne være prosessleder. Verkstedet ble dermed lokalisert hos dem. Videre fikk jeg høre at møtet denne gangen ble mye mer konstruktivt og positivt. Møtoreferatet fra verkstedet viser til forslag til løsninger i form av generelle kommentarer i tillegg til skisser og kommentarer i et kart.

I mai, tre måneder senere, ble det igjen arrangert et verksted. Dette verkstedet var enda mer fokusert på detaljer om utformingen, med fokus på møblering og varelevering (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18). Her fikk de næringsdrivende muligheten til å komme med ønsker om utformingen utenfor sitt lokale.

NYE POLITISKE VEDTAK

I følge informantene mine i Trondheim kommune ønsket de i utgangspunktet å gjøre prøveprosjektet enklest mulig, men når man gjør endringer i én gate, vil det medføre behov for endringer også i andre sidegater. «*Vi ønsket i utgangspunktet å gjøre prøveprosjektet så lite omfattende som mulig, men basert på samferdselsavdeingens tilbakemeldinger så man behov for å se litt større på prosjektet fordi det ville medføre konsekvenser for sidegatene dersom man ikke gjorde noe her. Dette medførte igjen at prosjektet kanskje ble litt mer omfattende enn antatt.*» (Midtbykoordinator, Trondheim kommune, 09.11.18). Dette resulterte videre til at blant annet Næringsforeningen ble bekymret, og ga uttrykk for dette hos politikerne. «*Man skulle egentlig få et vedtak rett over jul, og så kom plutselig det siste vedtaket 8. mai fordi man tok en ekstra runde, fordi politikerne blant annet ikke ønsket å stenge Bakke bru*» (Midtbykoordinator, Trondheim kommune, 09.11.18).

I følge informanten min fra Miljøpakken hadde muligens fagfolkene et litt annet fokus enn politikerne i planleggingen av prøveprosjektet. «*Det vi hadde fokus på faglig var noe annet enn det politikerne hadde fokus på. Så man kan kanskje si at vi bommet litt her. Politikerne var mest opptatt av det med næringslivet og opplevd tilgjengelighet, og viktigheten av at den som kjører bil også kan komme fram dit man skal. Politikerne kom med nye vedtak veldig sent i prosessen, basert på næringslivets innspill.*» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

Informanten min fra kommunalteknikk, som tok over som prosjektleder ved prosjekteringsfasen, påpekte at det ble en heftig tidsramme å forholde seg til. «*En utfordring for prøveprosjektet var også at det ble gjort politiske endringer veldig sent, det gjorde det heftig i forhold til at vi måtte ha prøveprosjektet klart allerede til sommeren.*» (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18). Kjøremonsteret som i utgangspunktet var ferdig planlagt måtte dermed omgjøres noe. I utgangspunktet var det altså ment å ha mer restriktive tiltak for bilkjøring i denne gata, sammenlignet med endelig vedtak.

BYLIVSUNDERSØKELSE

I forkant av prøveprosjektet (mai 2018) ble det gjort en bylivsundersøkelse i Olav Tryggvasons gate og sidegatene. Undersøkelsen viste at folk som ble spurt ønsket mer «grønt», «sitteplasser» og «mindre trafikk» (Grøtte, 29.06.18). Grunnen til at denne undersøkelsen ble gjort var først og fremst for å få et sammenligningsgrunnlag med etterundersøkelsen (ibid.).

PRØVEPROSJEKTET IGANGSETTES, ANLEGGSFASE

Prøveprosjektets tiltak om å stenge to kjørefelt ble igangsatt allerede tirsdag 19. juni 2018 (Andersen, 19.06.18). Dette var én uke før bussens sommerruter trådte i kraft, og var i følge mine informanter ved Byplankontoret, egentlig en uke for tidlig fordi det hadde vært mer hensiktsmessig å igangsette når det ble litt færre busser. Anleggsarbeidet skulle være ferdig allerede i midten av juli, og for å rekke dette ble gata stengt tidligere enn opprinnelig planlagt, opplyste kommunaldirektør Einar Aassved Hansen i Adresseavisen (Holstad, 21.06.18).

I Adresseavisen kunne man lese at det var kaotisk i gata etter at to av kjørefeltene hadde blitt stengt (Andersen, 19.06.18). Bildet på neste side er hentet fra angitt avisoppslag. Prosjektlederen kunne på sin side forsvare dette med at det raskt ble rettet opp i dette. «*Olav Tryggvasons gate er hovedåren for kollektivtransporten, så det skal ikke så mange biler til før man skaper forsinkelser i kollektivtrafikken. Da stuer det seg bakover i rekka. Dette fikk konsekvenser den første dagen, og dermed ble det gjort endringer i lysreguleringen som bidro til å lette på dette, og det hjalp.*» (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18).



Figur 25: Busser i kø i rushtiden etter redusert kjørefelt. Foto: Martin Andersen, Adresseavisen

Prøveprosjektet fikk massiv oppmerksomhet i media, da særlig i Adresseavisen og Facebook. I anleggsfasen kom det fram kritikk og bekymringer for hvordan dette skulle gå, både med tanke på bussens forsinkelser den første dagen, og den estetiske utformingen. En av overskriftene i avisen var «Gata framstår nesten som en krigssone» (Holstad, 21.06.18). Som prosjektlederen fra Kommunalteknikk kunne si; «Et prøveprosjekt vil sette gata mer i fokus, på godt og vondt.» (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18). Ut i fra de negative oppslagene om hvordan prosjektet så ut i anleggsfasen kan man kanskje tro at det har vært litt dårlig kommunisert at dette kun var en anleggsfase og at selve prøveprosjektet ville se mer elegant ut. Bildet nedenfor viser hvordan det så ut i anleggsfasen og hvordan det så ut da prøveprosjektet sto klart.



Figur 26: Anleggsfase vs ferdigstilt prøveprosjekt. Foto: Tonje Rønneberg Devik

PRØVEPROSJEKTET STÅR FERDIGSTILT

Fire kjørefelt ble som sagt allerede redusert til to kjørefelt i anleggsfasen for å kunne gjennomføre tiltakene som prøveprosjektet skulle inneha. Fra morgenen 16. juli ble prøveprosjektet iverksatt med gjennomkjøringsforbud for biler og man kunne nå også sette seg ned på nye utemøbler – etter hvert omgitt av planter og salg og servering på fortauene (Miljøpakken, 13.07.18). En uke etter at prøveprosjektet sto klart kunne lokalavisen rapportere om fornøyde folk i gata, men også flere misfornøyde.



Figur 27: En uke etter prøveprosjektet sto klart. Foto: Espen Bakken, Adresseavisen

Hovedtiltaket som er gjort er som sagt å snevre inn gata fra fire kjørefelt til to, i tillegg til opparbeidelse av sykkelfelt på begge sider av gata. I forbindelse med prøveprosjektet er det også satt opp ny skilting som betyr nytt kjøremønster for bilene. Det er nå gjennomkjøring forbudt for biler i Olav Tryggvasons gate. Dette forbudet er gjort gjennom å ha påbudt kjøreretning (dette ser man et eksempel på bildet i figur 27). For de som bare skal kjøre gjennom sentrum, er det anbefalt å velge Nordre avlastningsveg. Tiltaket skal altså forhindre gjennomkjøring, men det er fremdeles mulig å kjøre til sentrum. Et problem tilknyttet den nye skiltingen har vært at den ikke har vært tydelig nok, og mange bilister trosser det nye kjøremønsteret uten at politiet gir bøter (Kilnes, 19.07.18). Politiet har gjentatte ganger sagt at de ikke kommer til å gjøre en eneste kontroll før skiltingen er ordentlig på plass i gata (Kilnes, 21.11.18). Dette gir muligens et signal til bilistene om at det fremdeles er greit å kjøre her.

MIDLERTIDIG LØSNING HVOR LENGE?

En midlertidig løsning kan variere veldig i omfang av tid, ressurser og kvalitet. I prøveprosjektet for Olav Tryggvasons gate har det blitt gjort flere vurderinger på valg når det kommer til slike løsninger. «*Selv om man er enig om å ha et prøveprosjekt, så er det et langt stykke til å få et omforent prøveprosjekt. Man må bli enig om hva som skal med, og hva som skal prioriteres, hvor mye det skal koste, om det skal være enkelt eller om det skal være holdbart, hvor estetisk det skal se ut, m.m.*» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.). Både prøveprosjektet i Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate har basert seg på en prøveperiode på seks måneder. Dette betyr derimot ikke at det bare skal stå et halvt år. «*Evalueringen baseres på seks måneders prøveperiode. Materialene som tas i bruk må derimot tåle en belastning på kanskje 2-3 år, minst. Før man fjerner tiltakene må man finne ut hva det skal bli av gata. Levetiden på materialer brukt i Innherredsveien var dimensjonert for kun et halvt år, noe vi ser har vært litt dumt. I Olav Tryggvasons gate er det valgt litt lengre levetid på materialene.*» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

En av hovedgrunnene til at det ble lagt litt mer penger i kvalitet og estetikk i Olav Tryggvasons gate fikk jeg høre at var fordi dette er en av de viktigste handlegatene i Trondheim, og det er viktig at det ser fint ut. Dermed er det valgt noen løsninger som kanskje koster litt mer og har litt lengre holdbarhet. «*Det var et bevisst valg å gjøre gata attraktiv for handel, så kvalitet måtte inkluderes. Det er stor forskjell på Innherredsveien som en ferdselsgate og Olav Tryggvasons gate som en handlegate.*» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

EVALUERING

Det er lagt opp til en omfattende evaluering av prøveprosjektet. Evaluering skjer fortløpende underveis, og etter prøveperioden på 6 måneder skal det rapporteres med en evalueringsrapport til formannskapet. Evalueringen skal gjennomføres basert på følgende kategorier av kriterier (Miljøpakken, 2018b):

- Gående, gateliv/opphold og opplevd kvalitet, samt næringslivets opplevelse
- Handel og omsetning
- Sykkelbruk
- Motortrafikk/bussfremkommelighet
- Trafikksikkerhet
- Effekt for transportaktører

Det er som nevnt tidligere gjort en bylivsundersøkelse i mai, før prøveprosjektet ble igangsatt. Denne bylivsundersøkelsen ble gjentatt i september for å få et sammenligningsgrunnlag. Rapporten (se vedlegg 2) som framstiller resultatene viser til at det blant annet er 30% mer byliv, 50% flere syklistere, flere fotgjengere utenfor Habitat og Byhaven, færre fotgjengere utenfor Folkets hus. Av de som er i Olav Tryggvasons gate er det 10-15% som uttrykker misnøye med gata og er veldig negative, men det store bildet viser at flest mener

at mer grønt og mindre trafikk er det som kan gjøre gata mer attraktiv. De som kjører bil til Midtbyen er mest negative. Resultatene viser også at folk sitter på benkene som er plassert ut, og dette trekkes fram som det mest positive med gata. Undersøkelsen i mai ble gjort i oppholdsvær, mens etterundersøkelsen ble gjennomført i tildels regnvær og resultatene bør derfor sees i lys av dette.

Prosjektlederen ved Kommunalteknikk kunne fortelle meg at det ikke er satt konkret hvor mange år prøveprosjektet skal stå, men at det skal bli laget en evalueringsrapport etter 6 måneders drift, det vil si i midten av januar 2019. *«Mellom linjene er det tenkt at dette prøveprosjektet skal stå til det skal gjøres en permanent ombygging. Man ser kanskje for seg at dette skal skje i 2020 eller senere. Tidsplanen er litt uklar.»* (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18). Den permanente ombyggingen vil i følge informanten min kreve enda mer, for eksempel med tanke på medvirkning og løsninger i forbindelse med universell utforming, overvannshåndtering, m.m.

CASE 2: INTENSJONER FOR GJENNOMFØRING AV PRØVEPROSJEKT

Bakgrunnen for at det i dette gateprosjektet er blitt valgt å gjennomføre et prøveprosjekt baserer seg på flere faktorer. I forbindelse med vedtakene som ble gjort i oktober og november 2017, skrev Heidi Fosslund, som da var leder for Miljøpakken, et innlegg i Adresseavisen hvor hun beskrev metodikken om å prøve seg fram i byutvikling. «Vi mener at uttesting av midlertidige tiltak, som stenging for personbiltrafikk i Olav Tryggvasons gate, stenge ett felt over Bakke bru og i Prinsenkrysset, er en metodikk som kan gi oss nyttig og nødvendig kunnskap før permanente løsninger etableres. I tillegg vil kunnskap fra slik utprøving være et godt virkemiddel for å oppnå dialog med byens innbyggere.» (Fosslund, 24.10.17).

Videre kunnen informanten min fra Miljøpakken si at dette har vært en lang prosess som er blitt dratt ut i tid og kanskje hatt behov for et virkemiddel for å bli igangsatt. «Historikken til å endre Olav Tryggvasons gate ligger helt tilbake til Gatebruksplanen fra 2007» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.). En igangsettelse av prosjektet har stått på vent på grunn av uavklarte planer i forbindelse med blant annet parkeringskjeller under gata som har kunnet påvirke utformingen. «Man har vært enig lenge om at noe skulle skje med gata. Istedenfor å ha en fastlåst konflikt som trekker ut i mange år kan man prøve noe litt enkelt først, så finner man ut noe basert på det.» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.). I tillegg til uavklarte planer angående parkeringskjeller, påpekte informanten min fra Kommunalteknikk at en av grunnene til at det ble gjort et prøveprosjekt kan være fordi det ikke foreligger en nyere Gatebruksplan for Midtbyen. Dersom den hadde vært ferdig og vedtatt hadde det kanskje vært gitt hvilken løsning man skulle gått for i Olav Tryggvasons gate, og dermed ikke behov for et prøveprosjekt.

Andre faktorer som er blitt nevnt i intervjuene jeg har hatt er at politikerne har vært usikre med tanke på konsekvensene. «Det var nok kanskje litt det politiske klimaet som gjorde at selve stenginga ble gjort midlertidig som et prøveprosjekt (...) Det opprinnelige prosjektet vi la fram var at det skulle være en permanent stenging på gjennomfartstrafikken i Olav Tryggvasons gate. 17. oktober 2017 vedtok fylket dette. Bystyret vedtok derimot ikke. Dette førte til at da bystyret gjorde sitt vedtak i november samme år, så kom det inn at tiltakene skulle innføres som en prøveordning som skulle evalueres.» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.). Videre fikk jeg høre at inspirasjonen til et prøveprosjekt i denne gata også er basert på et vellykket resultat i Innherredsveien.

Når man gjør en innsnevring av et gateløp fra fire kjørefelt til to kjørefelt i en av byens viktigste gater kommer det naturligvis bekymringer om at det vil skape kaos. Trafikkmodeller er en måte å argumentere for at en løsning vil fungere, men en slik modell tar ikke med alle eventuelle faktorer som for eksempel endring i reisevaner osv. «Vi som fagpersoner må ha et faglig grunnlag i argumentene vi kommer med, altså hvis vi gjør sånn så vil dette skje.. hvis vi fjerner to kjørefelt vil kanskje vår trafikkmodell vise til at det blir kø, men vi som fagfolk vet jo egentlig at det ikke nødvendigvis stemmer, fordi folk vil også endre reisevanene sine og finner andre reiseruter eller andre måter å reise på, og det kan være en grunn for at det er nødvendig å teste

ut tiltak før de gjøres permanente, fordi trafikkmodellene ikke nødvendigvis fanger opp at folk er tilpasningsdyktige. Dersom det er mindre praktisk å reise med et annet transportmiddel enn bil, så vil folk muligens endre reisevane.» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

Videre kunne informanten min si at det har vært ønsker om å teste mer enn bare en innsnevring av gata og endring av kjøremønster. «Det er flere ulike ting man har ønsket å teste her, det er møblering, kjøremønster, mulighet for sykkel, fremkommelighet for buss, med mer.» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

CASE 2: MEDVIRKNING

Som det ble skrevet av tidligere leder for Miljøpakken, vil en slik utprøving i byutvikling kunne bidra som et godt virkemiddel for å oppnå dialog med byens innbyggere (Fossland, 24.10.17). I tillegg til å skape dialog med byens innbyggere har dialog og medvirkning med næringslivet stått sterkt i forbindelse med prosjektet i Olav Tryggvasons gate. Men uavhengig av hvem man ønsker å inkludere i medvirkningsprosessen må det legges opp til dette på en god måte.

Informanten min i Trondheim kommune, som har vært med i arbeidsgruppa for Olav Tryggvasons gate kunne informere meg om at det fra deres side var ønsker om å inkludere næringslivet i gata i planleggingen, men at dette kanskje ikke er like vanlig andre plasser og i andre enheter. For Statens Vegvesen var dette kanskje litt uvant, da de i følge min informant mente at dersom Næringsforeningen skulle være med i arbeidsgruppa burde også handikapforbundet, blindedeforbundet osv også være med. Kommunen på sin side mente at det er litt spesielt når det er snakk om Midtbyen. Dette skapte litt uklar organisering til å begynne med, men Næringsforeningen ble til slutt inkludert (Midtbykoordinator, Trondheim kommune, 09.11.18). Medvirkning handler ikke bare om å inkludere beboere, det handler også om å inkludere andre berørte aktører. *«Dette er et interessant case fordi man kan si at vi er i en brytningstid når det kommer til medvirkning. Jeg som Midtbykoordinator ser hvorfor vi bør ha med næringsforeningen, men det har ikke vært en tradisjon tidligere, og jeg tror dette er noe som vil endre seg.»* (Midtbykoordinator, Trondheim kommune, 09.11.18).

Medvirkning tilknyttet utformingen av selve prøveprosjektet foregår på normalt vis med mulighet for å komme med høringsinnspill i forkant av byggingen, men det åpner også for at man kan komme med innspill til hvordan den permanente løsningen bør bli. Prøveprosjektet fungerer som en evalueringsrunde av tiltakene som er gjort, og folk kan komme med innspill om hva man synes fungerer bra og hva som kanskje ikke fungerer like godt med utformingen. Innspill som krever større endringer vil ikke påvirke selve prøveprosjektet, men de kan påvirke løsninger for den permanente prosjekteringen (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18). *«Underveis i prøveprosjektet har vi fått innspill, og vi er fremdeles ikke ferdig med denne prosessen til evalueringen av prøveprosjektet. Disse innspillene vil videreføres til de som jobber med det permanente prosjektet. I tillegg til at de nå har satt i gang et verksted hvor de kan samle inn innspill. Det går på en måte to parallelle løp her nå mellom prøveprosjektet og det permanente prosjektet.»* (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18).

I tillegg til at prøveprosjektet fungerer for å teste ut tiltak i skala 1:1 for å oppdage fysiske konsekvenser, fungerer det også som en modell i skala 1:1 for innbyggerne å teste for å kunne komme med sine oppfatninger av gata. 19. november 2018, omtrent midtveis i prosjektets prøveperiode ble det arrangert et verksted i regi av Trondheim kommune og Miljøpakken, hvor de inviterte til åpen kafé og workshop om den nye Olav Tryggvasons gate. I arrangementbeskrivelsen på Facebook kunne man lese følgende: *«Dette blir et uformelt arrangement hvor du kan komme og gå etter eget ønske. Vi ønsker forslag til hvordan Olav*

Tryggvasons gate bør være i framtiden. Aktuelle temaer er sykkelløsning, gangkryssing av gata, plassering av busstasjoner, møbleringssoner, varelevering, kjøremønster i sidegater og prøveprosjektet. Du vil få mulighet til å delta i grupper sammen med fagpersoner, snakke med prosjektgruppen eller skrive, tegne og skisse på egen hånd.» (Facebook, 19.11.18). Figur 28 viser til at det ble et stort oppmøte på verkstedet.



Figur 28: Verksted og åpen kafé om Olav Tryggvasons gate.
Foto: Tonje Rønneberg Devik

Prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate har vekket stor oppmerksomhet i byen, noe som også har bidratt til at en klasse ved Thora Storm Videregående skole har jobbet med en problemstilling der de har innhentet informasjon, analysert og evaluert virkninger av prøveprosjektet «Miljøgate i Olav Tryggvasons gate». Disse elevene engasjerte seg også på verkstedet som ble arrangert. Læreren som var ansvarlig for faget kunne si at bakgrunnen for engasjement i prosjektet blant annet kommer av at dette er et kontroversielt og dagsaktuelt prosjekt som har fått mye omtale i media etter at det ble innført i sommer. Elevprosjektet har også åpnet for et samarbeid med eksterne aktører som har jobbet med prøveprosjektet. «På oppdrag fra Trondheim kommune har elevene analysert data som har blitt innhentet før og etter prøveprosjektet. I tillegg har de gjort egne målinger av svevestøv og støy med en egenutviklet målestasjon. Det hele endte opp i en flott presentasjonsseanse der elevene fikk formidle sine tanker og konklusjoner foran medelever og oppdragsgiver.» (Facebook, 29.11.18).

Det har vært mye diskusjon i media om prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate, og muligheten til å påvirke har vært ett av temaene som har skapt oppmerksomhet. Overskrifter som «Busspassasjerer og bilister får ikke si sin mening om prøveprosjektet i Olav Tryggvason» (Andersen, 30.06.18), har nok vekket enda mer mistillit og irritasjon blant de som i utgangspunktet har vært skeptiske til denne endringen. Dersom man faktisk leser hele artikkelen ser man derimot at det som står i overskriften kun gjelder for spørreundersøkelsene som gjennomføres. Det er ikke slik at busspassasjerer og bilister ikke får si sin mening, men i bylivsundersøkelsen som gjennomføres vil ikke biltrafikken stoppes for å gjennomføre intervju. Prosjektleder Sissel Hovin sier at de har kvantitative trafikk tall som sier noe om kølengde, trafikkmengde, kjøretid for buss og fart (Andersen, 30.06.18).

Det er ingen fasit på hvordan man bør inkludere medvirkning i en planprosess, men det viser seg at det stadig gjøres nye forsøk for å oppnå en mer inkluderende medvirkningsprosess. «Medvirkning står høyt på agendaen, så det gjelder å finne den rette metoden for det. Man er kanskje fortsatt litt på leting etter dette.» (Midtbykoordinator, Trondheim kommune, 09.11.18).

CASE 2: EFFEKTER AV PRØVEPROSJEKT SOM METODE I OLAV TRYGGVASON'S GATE

Prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate er fremdeles under evaluering, men man kan likevel gjøre seg en oppfatning av hvilken betydning det har hatt så langt for prosjektet å gjennomføre et prøveprosjekt.

Prosjektlederen for planarbeidet tror det å gjennomføre prøveprosjekt har bidratt til å sette fortgang på prosjektet. «Når man først har begynt med dette prøveprosjektet har vi tvunget fram at noe mer må skje etterpå. Det er kanskje det viktigste her, at vi tvinger i gang prosessen. Nå kan man ikke la det gå 10 år før man planlegger den permanente gata, noe må skje her i løpet av få år. Og akkurat dette tror jeg er bra, for da tvinger man folk til å bli enige.» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

Det å iverksette et prøveprosjekt har i følge mine informanter bidratt til å sette gata mer i fokus, dette på godt og vondt. Gjennom et prøveprosjekt får man nok mer engasjement og man kan få fram hva folk mener og synes i forkant av det permanente prosjektet (Prosjektleder, Kommunalteknikk, 13.11.18). Slik kan man se på prøveprosjektet som positivt fordi man får testet ulike tiltak, men man får kanskje ikke testet så mye som man kunne tenkt seg. Et prøveprosjekt gir muligheten til å teste noe, men det har kanskje sin pris gjennom at man får litt kort tid på seg, og det er ikke nødvendigvis så bra.

Det har som sagt kommet fram mye engasjement og debatt gjennom lokalavisen i forbindelse med prøveprosjektet og de nye endringene. Dette på godt og vondt. Adresseavisen setter på en måte dagsorden for Trondheim, da de har monopol på dette området. Flere av informantene jeg snakket med kunne si at det har vært et problem at Adresseavisen publiserer negative oppslag om det som skjer i Midtbyen. «Folk leser i avisa at det er vanskelig å kjøre i Midtbyen, at det er vanskelig å finne parkering, at handelen går dårlig og at butikker går konkurs, og når man leser dette ofte nok blir det til slutt en sannhet for folk, så folk velger heller å kjøre til et kjøpesenter utenfor bykjernen.» (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

I utgangspunktet var det tanker og ønsker om å arrangere en åpningsfest av gata, men dette ble det dessverre ikke noe av. «Det er flere gode eksempler på å skape aktiviteter i transformasjonsområder, og det var dumt at vi ikke klarte å få til dette i Olav Tryggvasons gate. En av grunnene kan ha vært at det ble veldig fokus på detaljutforminger og tidspresset ble veldig høyt mot slutten av prosjektet». (Prosjektleder, Miljøpakken, 14.11.18.).

En av informantene mine kunne si at det i dette prosjektet har det vært veldig polariserte sider av saken, både blant fagfolk, næringslivet og befolkningen. De skeptiske og negative viser seg å fokusere på de negative konsekvensene, at bussen har fått en forsinkelse, varene er kanskje vanskeligere å få levert til butikken og benkene brukes ikke. På den andre siden har man de som er positive til endringen og ser de positive sidene av prosjektet, som at det er blitt grønnere, det er mange mennesker som sitter på benkene som er kommet, det er flere som sykler i gata og dette er bra. I januar 2019 vil en evalueringsrapport legges fram.

KAPITTEL 7: DRØFTING

I dette kapittelet vil jeg besvare oppgavens tema og underproblemstillinger gjennom egne oppfatninger og drøftinger. Det som har kommet fram i analysekapittelet vil sammenlignes og diskuteres opp mot teorigrunnlaget for å besvare oppgavens spørsmål:

7.1 Hvorfor har prøveprosjekter blitt et virkemiddel innen byutvikling?

7.2 Hva er praksis når det gjelder intensjoner og effekter av et prøveprosjekt?

7.3 Hvordan kan et prøveprosjekt bidra til en bedre dialog med byens innbyggere?

7.4 Når kan det være hensiktsmessig å gjennomføre et prøveprosjekt?

7.1 HVORFOR HAR PRØVEPROSJEKTER BLITT ET VIRKEMIDDEL INNEN BYUTVIKLING?

Det kan se ut til at temporæritet som et element i byutviklingen er i vinden, og at dette har utviklet seg fra små enkle grep som innbyggere har dyrket fram til å bli et virkemiddel også i strategisk sammenheng. Planleggere har kanskje latt seg inspirere av de kreative og engasjerte innbyggerne og aktørene som har tatt grep enten for å oppruste et byrom, satt ut blomster eller malt et fotgjengerfelt eller sykkelfelt der de har ment at dette har vært nødvendig. Dette har kanskje deretter gått videre til å bli mer formalisert gjennom at planmyndigheter benytter noen av de samme verktøyene for å finne en god og egnet løsning i byutviklingen. Nemlig å benytte temporære tiltak for å teste og utforske mulighetene før man innfører en permanent endring. Den største forskjellen mellom disse virkemidlene er nok at temporære byrom gjerne bærer preg av å være mer innbyggerinitiert, mens et prøveprosjekt som foregår i et gateløp naturligvis er initiert av planmyndigheter.

I både Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate var hovedgrepet å reduseres fra fire kjørefelt til kun to kjørefelt. Dette er et tydelig signal på at byutviklingen er i en endringsfase hvor man tidligere har hatt bilens tilgjengelighet høyt prioritert, til nå å fokusere på å tilrettelegge for myke trafikanter og grønn mobilitet. I et slikt tilfelle har det kanskje også vært behov for å teste hva resultatet av en slik endring medfører, da dette kan sies å være et grep med veldig polariserte sider i forhold til om folk er positive eller negative. I en slik situasjon handler det nok også om at politikerne ikke må ta såkalte populistiske valg, men holde seg til sine målsettinger. Et prøveprosjekt kan på sin side kunne gi et bedre og sikrere grunnlag for politiske beslutninger dersom det er usikkerheter knyttet til.

I forbindelse med skepsisen som har vært rundt det å sløyfe to kjørefelt i disse to gatene ønsker jeg å trekke inn et utdrag fra et intervju som ble gjort med Jan Gehl i den danske avisen Politiken fra 2010, hvor han ble spurt om det virkelig er så enkelt, at hvis man sløyfer bilvei, så kommer det mindre biltrafikk. Gehl svarte:

«Det er jeg helt sikker på. Jens Rørbech, Københavns tidligere stadsingeniør, sier, at alle byer i verden har et tilfældigt niveau af trafik, som er afhængigt af, hvor megen plads der er givet til den. Han havde det princip, at når der var tegn på trafikpropper et sted i København, fjernede han en kørebane og gjorde arealet til biler mindre. Så blev det rigtig galt i nogle få dage – og så forsvandt problemet» (Faber, 22.05.2010). Dette utdraget fra intervjuet med Jan Gehl er direkte relevant for hva som har vært situasjonen med både Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate. To kjørefelt ble fjernet, og kaos ble det i begge prosjektene de første dagene, men så har det vist seg å løse etter kort tid, enten på grunn av små justeringer i lysreguleringer, eller rett og slett fordi folk finner andre veier eller løsninger. Det handler kanskje om å teste noe selv om man ikke er hundre prosent sikker (enten det er faglig eller politisk), med en mulighet til å kunne reversere dersom det oppstår uheldige følger. Men som Gehl nevner så vil det naturligvis oppstå kaos til å begynne med, og dette bør man også ta med i beregningene. Det å endre vaner til folk skjer ikke over natten.

Min oppfatning er at metoder og virkemidler innen byutvikling er i stadig endring, hvor noen metoder forkastes, mens andre vokser fram. Bruken av prøveprosjekt som virkemiddel er et eksempel på noe som i det siste har vokst fram. Men kanskje viser det seg at en slik måte å gjennomføre et prosjekt på er ugunstig på flere ulike hold, og at man om noen år ser på dette som et virkemiddel som skaper et unødvendig uromoment i form av en ekstra byggefase og ytterligere kostnader.

7.2 HAR RESULTATENE INNFRIDD FORVENTNINGENE?

Hva som har vært intensjonene og hvilke effekter det har gitt å gjennomføre et prøveprosjekt i Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate har jeg allerede vært inne på i analysekapittelet, men her vil jeg komme med en litt mer generell oppfatning. Har resultatene levd opp til forventningene i de to utvalgte casene?

Intensjonene har blant annet vært å få en fortløpende prosess, men i eksempelet fra Innherredsveien kan det se ut til at en permanent utforming har blitt satt litt på vent på bekostning av prøveprosjektet. Dersom man ser på prosessen i et litt større perspektiv kan man spørre seg om prosessen egentlig har gått raskere. Har den permanente løsningen blitt satt på vent fordi det nå er en løsning som fungerer? Informanten fra Lademoen Vel påpekte at beboerne igjen føler at ting går veldig tregt og at de ikke hadde fått noen informasjon om når byggingen av den permanente løsningen skulle settes i gang og forventes å være ferdig. På dette punktet kan man dermed undre seg om det egentlig har bidratt til å gjøre prosessen raskere, dersom man ser på den endelige permanente fastsettelsen som målpunkt. På den andre siden kan det jo sies at dersom det ikke hadde vært for gjennomføringen av et prøveprosjekt, så kunne selve resultatet blitt noe helt annet, kanskje noe som til og med ville blitt møtt med motstand. I et slikt tilfelle ville det derfor kunne vært hensiktsmessig å teste ut før en permanent løsning.

I hovedsak er det blitt sagt at intensjonen for å gjennomføre et prøveprosjekt har vært på grunn av uenigheter og dermed usikkerheter. En viktig årsak var rett å slett å prøve ut tiltak for å se effektene. I Innherredsveien lå usikkerheten hovedsakelig i hvordan innsnevringen av gata ville påvirke bussens fremkommelighet. I dette tilfellet har nok prøveprosjektet kunnet innfri forventningene, dette har vært overkommelig å teste ut, man har kunnet se effekten av tiltaket, og tiltaket har også vist seg å være positivt. I Olav Tryggvasons gate, hvor det er en del mer trafikk, har det vært mer kritikk. Det handler kanskje også om at det har blitt satt litt for høye mål om hva som skulle få plass i gata. Det handler nok om å være bevisst hvilke tiltak man ønsker å teste og at disse skal være overkommelig å teste i en midlertidig form. Man bør heller ikke endre på for mange parametere samtidig.

7.3 BIDRAR ET PRØVEPROSJEKT TIL EN BEDRE DIALOG MED BYENS INNBYGGERE?

Et av argumentene for å prøve seg fram gjennom midlertidige tiltak i byutviklingen har vært at dette skal kunne bidra til en dialog med byens innbyggere (Fossland, 24.10.17). Nettopp derfor ønsker jeg å belyse dette utsagnet. Jeg tolker det slik at ordet «dialog» innebærer en høyere grad av involvering enn offentliggjøring og informasjon (se figur 2: medvirkningstrappen), og at ordet «dialog» kan sammenlignes med det som i medvirkningstrappen beskrives som «diskusjon». Dette innebærer for eksempel at det gjøres sporadiske møter med berørte interesser, rådgivende grupper, folkemøter, avisdebatt eller samtaler.

På den andre siden kan man tolke det slik at midlertidige tiltak kan bidra til en bedre dialog gjennom at det kan bidra til å skape en enklere forståelse av prosjektet hos folk som ikke nødvendigvis pleier å sette seg inn i plansaker og se på plantegningene av prosjektet. Slik kan folk som oppsøker stedet kommentere og komme med innspill basert på hva de ser og opplever. Dermed blir det også en ekstra runde med mulighet til å komme med innspill.

Et prøveprosjekt i seg selv kan nok ikke sees som en medvirkningsprosess, men det kan bidra til en prosess som åpner for en mer delaktig medvirkning hvor innbyggere kan oppsøke, teste, se og oppleve hvordan det tenkte resultatet skal bli, før det fastsettes en permanent løsning. Dette åpner også for at endringer kan bli gjort på bakgrunn av hvordan det blir brukt, samt innspill som kommer inn i prøveperioden kan bidra til en bedre evaluering som igjen kan gi en løsning basert på innbyggernes innspill. Slike innspill kan innhentes gjennom for eksempel et verksted eller en bylivsundersøkelse, som er blitt gjort i forbindelse med prosjektet i Olav Tryggvasons gate.

Et prøveprosjekt i skala 1:1 kan være en effektiv måte å visualisere tiltak i full skala og gi et reelt bilde av tiltaket. Innbyggere og andre som bruker stedet kan påvirke 1:1-testen gjennom aktiv eller passiv deltakelse. Aktiv tilbakemelding er noe brukerne sier, tegner eller skriver til prosjektansvarlige. Passiv tilbakemelding kan observeres, for eksempel hvordan folk bruker området eller om det er økt bruk eller redusert bruk.

Prinsippet om at medvirkning har størst påvirkningskraft i begynnelsen av et prosjekt er også tilfellet ved et prøveprosjekt. Det å belage seg på at et prøveprosjekt vil kunne bidra til en bedre dialog med byens innbyggere har både positive og negative sider. Allerede når et prøveprosjekt er bygd har det lagt visse føringer for hva det endelige resultatet vil bli. Jo lengere prosjektet kommer, desto mindre påvirkningskraft har de som er utenfor prosjektgruppa. Men det skaper som sagt muligheten til en ekstra runde med innspill og påvirkning fra innbyggerne. Jeg tror det ligger et stort potensiale i å gjøre denne prosessen mer åpen, tilgjengelig og engasjerende for folk. Det handler om å aktivt legge opp til en slik medvirkning også i tilknytning til det fysiske prøveprosjektet.

7.4 NÅR KAN DET VÆRE HENSIKTMESSIG Å GJENNOMFØRE ET PRØVEPROSJEKT?

Til slutt ønsker jeg å komme inn på *når* det kan være hensiktsmessig å gjennomføre et prøveprosjekt. Selv om det kanskje har vist seg at det har vært effektivt å gjennomføre et prøveprosjekt i Innherredsveien og Olav Tryggvasons gate betyr ikke dette at det vil være den beste løsningen i andre lignende tilfeller. Min oppfatning ut i fra hvordan situasjonen har vært i disse to casene, så tror jeg en slik metode har vært hensiktsmessig for å kunne få aksept og forståelse, da særlig fra politisk hold, for å gjøre grep som hos noen kan sies å være negative, men som likevel har vært nødvendige tiltak for å støtte opp under kommunale transportmål.

Temporær urbanisme har gått fra å være spontane og uplanlagte tiltak i byutvikling til også å bli brukt som et strategisk og planlagt virkemiddel for planleggere. Strategisk uttesting av midlertidige tiltak har mange fordeler i byutvikling. Likevel er jeg ikke overbevist om at det bør bli normalen å teste grep midlertidig før de gjøres permanente. Jeg tror vi er i en brytningstid hvor det har vært behov for å teste ut grep før de gjøres permanente, nettopp for å overbevise de som er skeptiske til en endring av byen som vil gå på bekostning av bilens tilgjengelighet, men om et håp om å være til fordel for byliv og myke trafikanter. Framover vil jeg tro at det vil være mer aksept i å gå i denne retningen og at folk innser at dette er til det beste for byen, til tross for at det kan bli litt vanskeligere å kjøre bil hvor enn man ønsker.

Min oppfatning er at det kan være gunstig med et slikt prøveprosjekt i situasjoner hvor det enten er en politisk usikkerhet, faglig usikkerhet eller en kombinasjon av disse. Gjennom å prøve ut tiltak midlertidig kan det gi et bedre og sikrere grunnlag for politiske beslutninger dersom det er usikkerheter knyttet til prosjektet. Sett på den andre siden, så tror jeg at dersom man har sterke politiske retningslinjer, vil dette også kunne redusere behovet for et prøveprosjekt. Det å gjennomføre et prøveprosjekt ser ut til å være et virkemiddel for å overbevise politikerne om hvilken beslutning man til slutt skal ta, da det er de som må vedta dette. Er det tydelige målsettinger vet man hva man skal satse på.

Det å benytte seg av prøveprosjekt som virkemiddel i byutvikling kan ha mange fordeler i byutviklingen og særlig for å få igangsatt en prosess, men jeg er heller ikke her helt overbevist om at det bør institusjonaliseres

i ytterligere grad. Dersom vi som planleggere jobber videre med å utvikle en metode for hvordan kommunene bør jobbe med prøveprosjekter og midlertidighet, slik at det blir et ritual å prøve ut et prosjekt i overgangen til å finne en permanent løsning, tror jeg det til slutt fører til enda tregere prosesser og mye usikkerheter hos befolkningen og alle som bruker området. En endring i gatene skaper i seg selv et uromoment og dersom man plutselig endrer dette med korte mellomrom vil det kunne oppstå problemer. Man ønsker ikke å stadig møte på uforutsette endringer når man beveger seg i trafikken. Jeg tror det er hensiktsmessig å ha et varsomt forhold til fenomenet. Det er vanskelig å gi et entydig svar. Prøveprosjekt som fenomen har nok i mange tilfeller potensiale for å oppnå forbedrede løsninger i et prosjekt, og jeg tror derfor det likevel kan være viktig å ha en åpen holdning til fenomenet. Det er nok mange tilfeller hvor det er vanskelig å gjøre teoretiske beregninger på effektene av et prosjekt, hvor det viser seg at det kanskje skulle vært testet en midlertidig løsning før det ble gjort permanent.

Når det gjelder prosjektets omfang ved et prøveprosjekt, tror jeg det er viktig at man ikke endrer på for mange parametere samtidig, nemlig at det man tester ut skal kunne være målbart. Derfor bør man være nøktern med prosjektets omfang og kompleksitet. *Når, hvor og hvordan* et prøveprosjekt bør brukes tror jeg imidlertid ikke det kan gis et standardisert fasitsvar på fordi det selvsagt er situasjonsavhengig og stedsbestemt.

KAPITTEL 8: AVSLUTTENDE REFLEKSJONER

Valg av tema for denne oppgaven ble gjort på bakgrunn av at jeg tok seks måneders permisjon fra studiet hvor jeg flyttet tilbake til hjembyen Trondheim og fant da ut at jeg ville ta utgangspunkt i noe spennende og spesielt med byutviklingen i Trondheim. Jeg ønsket dermed raskt å ta for meg tema om fenomenet «prøve før gjøre». Dette utviklet seg videre til at snevret meg ned til prøveprosjekter i forbindelse med gatetransformasjon. De to utvalgte casene er også prosjekter som har vært mye i media i Trondheim, på godt og vondt.

Gjennom denne oppgaven har jeg forsøkt å sette lys på hva et prøveprosjekt egentlig er og hvorfor det har oppstått som et virkemiddel og hva det kan bidra til. I tillegg har jeg sett nødvendigheten av å se litt på hvordan medvirkning har blitt inkludert, da jeg ser potensialet i å utnytte prøveprosjektet som en «modell» for innbyggerne hvor man kan se og oppleve resultatet av en endring for deretter å fremdeles ha mulighet til å komme med innspill for å påvirke den permanente løsningen. Men når et prøveprosjekt er blitt bygd er man som påvirker av prosjektet allerede litt sent ute dersom man ønsker stor påvirkningskraft, det handler dermed mer om en påvirkning på de siste detaljene. Med mindre prøveprosjektet viser seg å medføre vesentlig negative konsekvenser.

Masteroppgavens begrensninger i tid og ressurser har resultert i at jeg ikke fikk et fokus på medvirkning slik jeg i utgangspunktet ønsket i begynnelsen av arbeidet. Det ble mer omfattende og komplisert å få et representativt utvalg av informanter for å få innsikt i det jeg ønsket. På dette punktet burde jeg kanskje innsett at det hadde vært hensiktsmessig å kun tatt for meg ett case, da også for å kunne gå mer i dybden av dette prosjektet, men låste meg litt til at jeg ønsket å forstå gangen i prosessen av begge. Noe jeg på den andre siden igjen har lært masse av særlig med tanke på det å se tilbake i offentlige saksframlegg og møtereferat.

Å skrive masteroppgave har vært en lærerik, men krevende prosess. Temporæritet som fagområde har vært nytt for meg og jeg har dermed lært mye nytt, samtidig som jeg har kunnet koble inn faglige interesseområder og tilegnet kunnskap fra tidligere kurs.

Avslutningsvis vil jeg si at masterarbeidet, som markerer avslutningen på studiet, leveres med vemod og glede. Kunnskap, erfaring og inspirasjon jeg har fått gjennom studietiden og masterarbeidet skal jeg ta med meg videre.

FIGURLISTE

FIGUR 1: TRINNENE I EN INSTRUMENTELL PLANLEGGING. KILDE: AVEN ET.AL (2004)	16
FIGUR 2: MEDVIRKNINGSTRAPP, MEDVIRKNINGSNIVÅER ETTER GRAD AV INNFLYTELSE. KILDE: SAGER (1991) S. 147.....	19
FIGUR 3: MIDLERTIDIGHET I BYEN. KILDE: LARSEN (2007:151)	22
FIGUR 4: PAVEMENT TO PLAZAS. KILDE: RYAN RUSSO/NYC DOT (2016).	23
FIGUR 5: PARKLET PROGRAM. KILDE: NACTO (2018).....	24
FIGUR 7: GUERILLA GARDENING. FOTO: GUERILLAGARDENING.ORG	24
FIGUR 6: PARK(ING)-DAY I TRONDHEIM. FOTO: ANDREA BIRCH-AUNE MARTHINSEN	24
FIGUR 8: STEGENE I EN REGULERINGSPLAN MED PRØVEPROSJEKT PARALLELT. ILLUSTRERT AV: TONJE RØNNEBERG DEVIK	28
FIGUR 9: FØR OG ETTER, TIMES SQUARE VÅR OG HØST 2009. FOTO: NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION ...	30
FIGUR 10: MIDLERTIDIGE TILTAK I TORGGATA FRA 2011 (FOTO: JØRGENSEN, 2011)	32
FIGUR 11: MIDLERTIDIGE TILTAK I TORGGATA FRA 2011 (FOTO: JØRGENSEN, 2011)	32
FIGUR 12: KART OVER TRONDHEIM SENTRUM OG LOKALISERING AV STUDIEOMRÅDENE	33
FIGUR 13: KART OVER INNHERREDSVEIEN.	34
FIGUR 14: KART OVER OLAV TRYGGVASON'S GATE	37
FIGUR 15: ILLUSTRERT TIDSLINJE AV PROSSESSEN	42
FIGUR 16: FOLKEMØTE OM INNHERREDSVEIEN. KILDE: FACEBOOK	43
FIGUR 17: AKSJON BLOMSTERPOTTE. KILDE: FACEBOOK	44
FIGUR 18: AKSJON BLOMSTERPOTTE. FOTO: NORA NYSTUEN	44
FIGUR 19: KART OVER STREKNINGEN AV PRØVEPROSJEKTET I INNHERREDSVEIEN. PÅBUDT Å SVINGE VED ROSENDAL, MEDFØRER GJENNOMKJØRINGSFORBUD. KILDE: MILJØPAKKEN	45
FIGUR 20: ILLUSTRASJON AV PRØVEPROSJEKTET I INNHERREDSVEIEN. FOTO: RAMBØLL.....	46
FIGUR 21: PIKNIK OG FEIRING AV MILJØGATE I INNHERREDSVEIEN. FOTO: KJERSTI LUNDEN NILSEN	49
FIGUR 22: EN FARGELAGT GATE AV BEBOERNE. FOTO: TONJE RØNNEBERG DEVIK	50
FIGUR 23: ILLUSTRERT TIDSLINJE AV PROSSESSEN	52
FIGUR 24: AVISOPPSLAG OM STENGING AV OLAV TRYGGVASON'S GATE. KILDE: ADRESSEAVISEN (10.16.17)	53
FIGUR 25: BUSSE I KØ I RUSHTIDEN ETTER REDUSERT KJØREFELT. FOTO: MARTIN ANDERSEN, ADRESSEAVISEN	56
FIGUR 26: ANLEGGSPHASE VS FERDIGSTILT PRØVEPROSJEKT. FOTO: TONJE RØNNEBERG DEVIK	56
FIGUR 27: EN UKE ETTER PRØVEPROSJEKTET STO KLART. FOTO: ESPEN BAKKEN, ADRESSEAVISEN.....	57
FIGUR 28: VERKSTED OG ÅPEN KAFÉ OM OLAV TRYGGVASON'S GATE. FOTO: TONJE RØNNEBERG DEVIK	63

INFORMANTER, INTERVJU OG SAMTALER

Prosjektleder, Statens Vegvesen (16.10.18), Trondheim.

Leder for Lademoen velforening (24.10.18), Lademoen, Trondheim.

Midtbykoordinator, Trondheim kommune (09.11.18), Trondheim.

Prosjektleder, Gatebruksplan for Midtbyen (09.11.18), Trondheim.

Prosjektleder, Kommunalteknikk (13.11.18), Trondheim

Prosjektleder, Miljøpakken (14.11.18), Trondheim.

Lærer ved Thora Storm VGS (19.11.18), Trondheim.

REFERANSER

- Amdam, J., & Veggeland, N. (1991). *Teorier om samfunnsplanlegging : en teoretisk introduksjon for planlegging av samfunnsendring*. Oslo: Universitetsforl.
- Andersen, M. (19.06.18). Her står bussene i kø i nystengte Olav Tryggvasons gate. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2018/06/19/Her-står-bussene-i-kø-i-nystengte-Olav-Tryggvasons-gate-16955742.ece>
- Andersen, M. (30.06.18). Busspassasjerer og bilister får ikke si sin mening om prøveprosjektet i Olav Tryggvason. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2018/06/30/Busspassasjerer-og-bilister-får-ikke-si-sin-mening-om-prøveprosjektet-i-Olav-Tryggvason-17010519.ece>
- Auckland Design Manual. (2014). *Testing Times: Interim projects secure long term wards*. Retrieved from http://content.aucklanddesignmanual.co.nz/resources/case-studies/streets_times_square/
- Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K. H., & Sandve, K. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Bhimarazu, S. (2011). *Streets as social spaces: Evaluation of the Green Ligth Midtown project, New York*. Retrieved from Manhattan, Kansas: <http://krex.k-state.edu/dspace/bitstream/handle/2097/8526/SravantiBhimarazu2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bymiljøetaten. (2011). *Torggata som gå- og sykkelgate - Presentasjon av skisseprosjekt 05.07.2011*. Lysaker: Sweco.
- City and County of San Francisco. (2018). Parklets. Retrieved from <http://pavementtoparks.org/parklets/>
- Faber, K. (22.05.2010). Arkitekt: Derfor er det gået galt i Ørestaden. *Politiken*. Retrieved from <https://politiken.dk/kultur/art5606608/Arkitekt-Derfor-er-det-gået-galt-i-Ørestaden>
- Facebook. (19.11.18). Åpen kafe og workshop om Olav Tryggvasons gate. Retrieved from <https://www.facebook.com/events/255123688506810/>
- Facebook. (29.11.18). Thora Storm videregående skole. Retrieved from https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=2380568835319076&id=104556436253672
- Falleth, E. I., Saglie, I.-L., & Hanssen, G. S. (2008). *Medvirkning i byplanlegging i Norge* (Vol. 2008:37). Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Farner, A. (2008). *Verksted som verktøy: å planlegge og lede workshops* (2. ed.). Oslo: Kommuneforl.
- Fossland, H. (24.10.17). Om å prøve seg fram i Midtbyen. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/pluss/meninger/2017/10/24/Om-å-prøve-seg-fram-i-Midtbyen-15496826.ece>
- Grønmo, S. (2016). *Samfunnsvitenskapelige metoder* (2. utg. ed.). Bergen: Fagbokforl.

- Grøtte, I. (29.06.18). Olav Tryggvasons gate blir miljøgate. *Trondheim 2030*. Retrieved from <https://trondheim2030.no/2018/06/29/olav-tryggvasons-gate-miljogate/?fbclid=IwAR30e6uGOEzkFXXsBUEb1zYmcrbuZ0CWQSQqrbxRXdfytdeEjSiJT1YnQ1A>
- Guldbrandsen, E., & Eggesvik, O. (19.09.14). Torggata er blitt en av Oslos hippeste gater. *Aftenposten*. Retrieved from <https://www.aftenposten.no/osloby/i/Lj4J/Torggata-er-blitt-en-av-Oslos-hippeste-gater>
- Hamdi, N. (2004). *Small Change. About the Art of Practice and the Limits of Planning in Cities* (1 ed.). London: Routledge.
- Hanssen, T. (20.10.17). Miljøgate i Olav Tryggvasons gate vedtatt fire ganger siden 2007. *Adresseavisen*.
- Hennissen, G. K. (02.11.15). Sjekker om aktiviteter og tiltak i Trondheims byrom slår an. *Trondheim 2030*. Retrieved from <https://trondheim2030.no/2015/11/02/tester-om-aktiviteter-og-tiltak-i-trondheims-byrom-slar-an/>
- Holstad, G. (21.06.18). Gata framstår nesten som en krigssone. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2018/06/21/Gata-framstar-nesten-som-en-krigssone-16976307.ece>
- Johannessen, A., Christoffersen, L., & Tufte, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag* (3. ed.). Oslo: Abstrakt forl.
- Kilnes, C. (19.07.18). Politiet rakk ikke å stanse alle som kjørte ulovlig i ny miljøgate. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/pluss/2018/07/19/Politiet-rakk-ikke-a-stanse-alle-som-kjorte-ulovlig-i-ny-miljogate-17154381.ece?rs2557441543945199365&t=1>
- Kilnes, C. (21.11.18). Derfor vil ikke politiet ha kontroller i denne gata – selv om folk kjører ulovlig. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2018/11/21/Derfor-vil-ikke-politiet-ha-kontroller-i-denne-gata---selv-om-folk-kjorer-ulovlig-17915581.ece>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Medvirkning i planlegging : hvordan legge til rette for økt deltakelse og innflytelse i kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Kvale, S., Brinkmann, S., Anderssen, T. M., & Rygge, J. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju* (2. utg. ed.). Oslo: Gyldendal akademisk.
- Larsen, J. L. (2007). *Politisk urbanitet: Projekter, planer, protester og Supertanker på Krøyers Plads*. (Ph.d.), Roskilde Universitet, Roskilde. Retrieved from <https://rucforsk.ruc.dk/ws/portalfiles/portal/2230260/>
- Leder for Lademoen Vel. (24.10.18) *Intervju om Innherredsveien*. Trondheim.
- Lewis, J., Schwindeller, M., & m.fl. (2014). *Adaptive Streets: Strategies for Transforming the Urban Right-of-Way* In.
- Lydon, M., Garcia, T., Flynn, J., Murriente, S., Wall, D., & Simpson, C. (2016). *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design v.1.0*. In. New York: The Street Plans Collaborative.

- Miljøpakken. (13.07.18). Olav Tryggvasons – værsgod, sitt! Retrieved from [https://miljopakken.no/nyheter/olav-tryggvasons-vaersagod-sitt-
ned?fbclid=IwAR2w33Y_rkpCkjGhwxZwOgO6PIUqzIMVgdZ8_IAjsw46LGsDKpvBx4N2FAw](https://miljopakken.no/nyheter/olav-tryggvasons-vaersagod-sitt-
ned?fbclid=IwAR2w33Y_rkpCkjGhwxZwOgO6PIUqzIMVgdZ8_IAjsw46LGsDKpvBx4N2FAw)
- Miljøpakken. (21.06.17). Innherredsveien stenger for gjennomkjøring. Retrieved from <https://miljopakken.no/nyheter/innherredsveien-stenger-for-gjennomkjoring>
- Miljøpakken. (2018a). Innherredsveien. Retrieved from <https://miljopakken.no/prosjekter/innherredsveien>
- Miljøpakken. (2018b). Miljøgate Olav Tryggvasons gate. Retrieved from <https://miljopakken.no/prosjekter/olav-tryggvason-gate>
- Miljøpakken. (2018c). Prøveprosjekt Innherredsveien. Retrieved from <https://miljopakken.no/prosjekter/proveprosjekt-innherredsveien>
- Miljøverndepartementet. (2009). *Lovkommentar til plandelen av ny plan- og bygningslov*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- New York City Department of Transportation. (2010). *Green Light for Midtown Evaluation Report*. Retrieved from New York: <https://nacto.org/references/new-york-city-department-of-transportation-11/>
- New York City Government. (2018). NYC Plaza Program. Retrieved from <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/nyc-plaza-program.shtml>
- NOU. (2001). *Bedre kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven: Planlovutvalgets første delutredning*. In Norges offentlige utredninger (tidsskrift : online).
- Olsen, A., Selfors, A., & Langdalen, E. (1986). *Fysisk planlegging*. Oslo: Fagbokforlaget.
- Pfeifer, L. (2013). *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*. Montreal, Canada Page.
- Rambøll. (2018). *Evaluering av trafikale effekter av prøveprosjekt i Innherredsveien*. Retrieved from Trondheim: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1b_off-ettersyn/2018/fv-910-innherredsveien-fra-saxenborg-alle-til-stadsing-dahls-gate-detaljregulering-r20140034/12.--evaluering-av-trafikale-effekter-av-proveprosjekt-i-innherredsveien.pdf
- Rhodes, R. (1997). *Understanding governance : policy networks, governance, reflexivity, and accountability*. Maidenhead: Open University Press.
- Rolstadås, A. (23.05.18). Forprosjekt. Retrieved from <https://snl.no/forprosjekt>
- Sadler, S. (1998). *The situationist city*. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Sager, T. (1991). *Planlegging med samfunnsperspektiv : analysemetode*. Trondheim: Tapir.
- Schmidt, L., Guttu, J., & Knudtson, L. (2011). *Medvirkning i planprosesser i Oslo kommune*: Norsk institutt for by-og regionforskning.

- Solberg, P. (19.04.16). Utsetter behandling av miljøgate i Innherredsveien i to uker. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/nyheter/trondheim/2016/04/19/Utsetter-behandling-av-miljøgate-i-Innherredsveien-i-to-uker-12621754.ece>
- Statens Vegvesen. (2006). *Gatebruksplan Innherredsveien - En del av E6 Øst prosjektet*.
- Statens Vegvesen. (2014). Strindheimstunnelen. <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ost/Strindheimtunnelen>
- Tiller, H. (21.11.16). Enige om miljøgate i Innherredsveien. *Adresseavisen*. Retrieved from <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2016/11/21/Enige-om-miljøgate-i-Innherredsveien-13819950.ece>
- Trondheim kommune. (11.06.14). *Saksframlegg - Detaljreguleringsplan for offentlig parkeringsanlegg under Olav Tryggvasons gate, videre behandling*. Retrieved from <https://innsyn.trondheim.kommune.no/motekalender/motedag/1003356139>
- Trondheim kommune. (18.06.15). *Møteprotokoll, Møte i Bystyret den 18.06.2015*. Retrieved from Trondheim: <https://innsyn.trondheim.kommune.no/motekalender/motedag/1003363421>
- Trondheim kommune. (26.02.15). *Innbyggerforslag; Miljøgate i Innherredsveien*. Retrieved from <http://innsyn.trondheim.kommune.no/motedag?offmoteid=3363417>
- Trondheim kommune. (26.04.10). *Saksframlegg. Gatebruksplan for Midtbyen - gjennomføring av midlertidige tiltak. Arkivsaksnr: 05/8978*. Retrieved from <https://publikum.trondheim.kommune.no/motedag/index/13358>
- Trondheim kommune. (2012). *Gatebruksplan Innherredsveien, Saksframlegg*. Retrieved from <http://innsyn.trondheim.kommune.no/motedag?offmoteid=3016175>
- Trondheim kommune. (2018a). *Prøve før gjøre*. Retrieved from <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/trondheimbylab/prøve-før-gjøre>
- Trondheim kommune. (2018b). *Trondheim Bylab - byen som laboratorium*. Retrieved from <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/trondheimbylab/trondheim-bylab>
- Yin, R. K. (2014). *Case Study Research, Design and Methods* (Vol. 5). London: Sage publications.
- Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T., & Kristiansen, R. (2012). *Utfordringer for norsk planlegging : kunnskap, bærekraft, demokrati*. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Intervjuguide

Bakgrunn

Kan du gi en definisjon på hva et prøveprosjekt er?

Hva var årsaken/hensikten til at dere valgte å gjennomføre et prøveprosjekt før fastsettelse, og ikke bare gjennomføre utbyggingen i permanent form fra start?

Er det blitt hentet inn inspirasjon fra andre prosjekter for denne metoden? Isåfall fra hvor?

Prøveprosjekt som metode

Hva mener du kan være positivt med et prøveprosjekt?

Hva mener du kan være negativt med et prøveprosjekt?

Har prøveprosjektet åpnet for nye muligheter?

I hvilken grad har prøveprosjektet vært med på å utsette eller framskynde prosjektet i en helhet?

Hvor lenge er/var det tiltenkt å ha denne prøveperioden?

Det å innsnevre en gate fra fire kjørefelt til to er noe som mange gjerne er skeptiske til, har gjennomføringen av et prøveprosjekt hjulpet til med å åpne for aksept for dette? Har du eventuelt noen eksempler som kan beskrive dette?

Medvirkning

Hvordan oppfatter du at innbyggere og andre aktører er blitt inkludert?

Har medvirkning hatt en sentral rolle i prosjektet? Hvordan?

Hvordan har inkluderingen av medvirkning vært i prosjektet? Har det foregått på en annen måte enn hva som er standard i andre lignende byggeprosjekt? Isåfall hvordan?

Er det noen utvalgte grupper som har blitt inkludert mer enn andre? Isåfall hvem, og hvorfor?

Er det blitt lagt opp til at folk kan komme med tilbakemeldinger av prosjektet i prøveperioden? Isåfall, hvordan, og blir dette tatt til betraktning i den permanente løsningen?

Tror du et prøveprosjekt har medført at flere har engasjert seg og bidratt med innspill og diskusjon?

Kan du tilføre noe mer om medvirkning som har vært sentralt og relevant, som et resultat av prøveperioden?

Evaluerings

Hvordan har evalueringen av prosjektet foregått? Hvilke faktorer har ligget til grunn for å avgjøre suksessfaktorer osv?

Er det avklart ulemper i prøveprosjektet som kan bli forbedret i den permanente løsningen av prosjektet?

Pga. Innspill? Faktisk bruk? Registreringer?

Er det noe man ikke har fått testet i prøveprosjektet som dere gjerne skulle testet? Isåfall, hva?

Hvilken rolle tror du gata har for beboere i nærområdet slik den er i dag?

Generelt

Hva tenker du om prøveprosjekt som virkemiddel i byutvikling mer generelt?

Vedlegg 2: Bylivsundersøkelse i Olav Tryggvasons gate. 28. mai og 3. september 2018



FOLK I BYEN

Bylivsundersøkelse i Olav Tryggvasons gate
28. mai og 3. september 2018

KORT FORTALT



Det er mer byliv i gata

- 28 % mer byliv totalt
- Størst økning i folk som betaler for å sitte

Den beste indikatoren for å måle byliv er å registrere hvor mange mennesker det er som oppholder seg i gata. Det er en stor økning i antall folk som bruker sitteplasser man må betale for å bruke. Det kan bety at det enten har vært et marked for uteservering i gata allerede, eller at gata har blitt mer attraktivt og bidratt til å skape dette markedet.



10-15 % er misfornøyde med prøveprosjektet

- Nesten 10 % gir gata karakteren 1/10
- 86 % er fornøyd med tilgjengeligheten til Midtbyen

Blant de som kom til Midtbyen med bil har opplevelsen av gata sunket med 1,7 av 10 poeng. Blant disse oppgir folk at de ville brukt gata mer om det var mer plass til biler og parkeringsplasser i nærheten.



Flere sykler i gata

- 50 % flere syklistar
- Fotgjengervekst vest i gata, nedgang i øst

Antallet syklistar har økt med 50 %. Det kan bety at det oppleves tryggere og enklere å sykle i Olav Tryggvasons gate, og enten at flere sykler eller at flere velger bort gågatene når de sykler.

I motsetning til tilgrensende gater er det like mange som bruker Olav Tryggvasons gate som før. Realitativt sett er det 10 % flere som går og sykler gjennom Olav Tryggvasons gate sammenlignet med de tilgrensende gatene som er registrert samtidig.



Folk har forslag til forbedringer av gata

- Mange er fornøyd med sitteplassene
- Butikkene er det beste med gata
- Flest mener det er mer grønt og mindre trafikk som kan gjøre gata enda bedre

På spørsmålet om hva som er det beste med gata er fortsatt butikkene det som blir nevnt oftest. Sitteplasser blir nå nevnt nest mest og arkitekturen/bygningene er tredje oftest nevnt. På spørsmål om hva som kan gjøre at folk bruker byrommet mer svarer aller flest mer grønt. 44 svarer mindre biltrafikk, mens 15 svarer at vanlig biltrafikk må til.

RESULTATENE MÅ TOLKES VARSOMT

Det er gjennomført to byromsundersøkelser av Olav Tryggvasons gate i 2018. Den første ble gjennomført mandag 28. mai, før ombyggingen av gata startet. Den andre ble gjennomført mandag 3. september, etter at gata i hovedtrekk var ferdig ombygd. Det mangler fortsatt noen sykkelstativer blant annet i gata. Mange forhold gjør at resultatene må tolkes innenfor store usikkerhetsmarginer.

Ytre forhold påvirker resultatet

Med byromsundersøkelsene ønsker vi å se om et tiltak har effekt på hvordan folk bruker byrommet. En utfordring er at byen er svært sammensatt og det er mange faktorer som kan påvirke resultatene i det byrommet eller i den gata vi ønsker å undersøke. Det kan være arrangementer eller filmvisninger som var svært populære som gjorde at flere bevegde seg gjennom gata på registreringstidspunktene. Det kan være at det har skjedd viktige ting andre steder i byen eller på TV som har gjort at folk er andre steder på registreringsdagen enn det som er typisk. Slike faktorer gjør at alle resultatene har store usikkerheter ved seg og må tolkes varsomt.

Været var kaldere og våtere i september

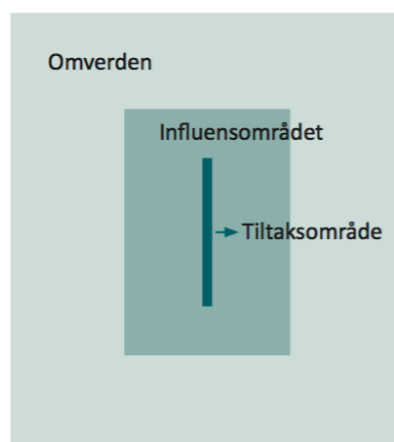
Studentene som registrerte har kommentert at det begynte å regne mellom klokka fem og seks under registreringen 3. september. Været 28. mai startet med litt sol, men ble etter hvert overskyet. 3. september var overskyet hele dagen. Begge dagene vekslet på å ha svak og flau vind. Hvor mye været påvirker resultatene er ukjent, men kaldere vær og nedbør gjør det ofte mindre attraktivt å oppholde seg utendørs eller å gå eller sykle.

Bidragstere til rapporten:

Mathias Midtbøe, prosjektleder for Folk i byen

Foto: Carl-Erik Eriksson

Bylivsregistreringer: NTNU-studenter innenfor fagretningene arkitektur, fysisk planlegging og eiendomsutvikling og forvaltning.



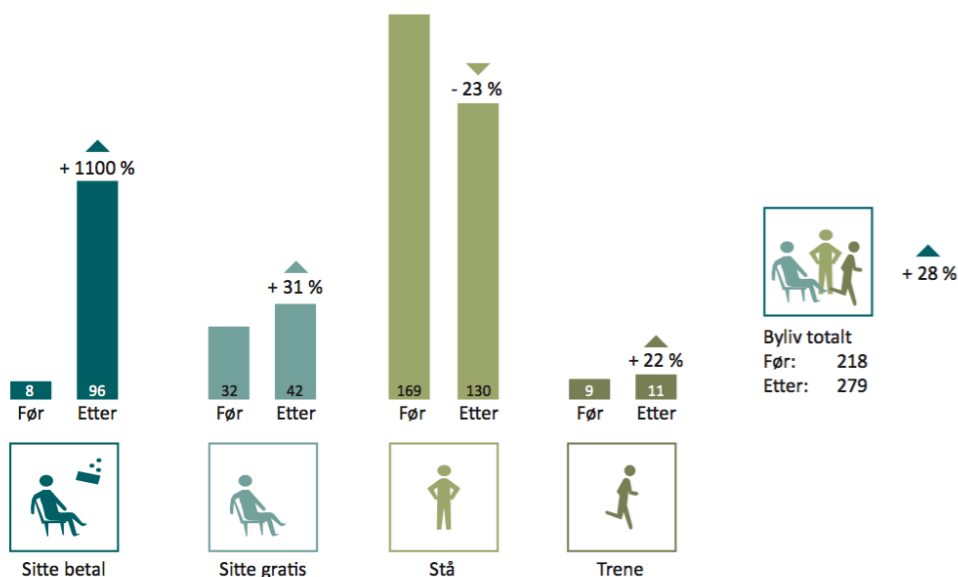
Det er gjort registreringer i Olav Tryggvasons gate og i tilgrensende gater. Det gjør at målingene viser hva som har skjedd i tiltaksområde og i noen grad i influensområdet. Ytre omstendigheter kan påvirke resultatene og gjør at vi også måler andre faktorer i tillegg til selve tiltaket.

Klokkeslett	28. mai	3. september
08.00	16,6° ☀️	15,8° ☁️
09.00	17,0° ☀️	16,2° ☁️
10.00	18,1° ☀️	17,5° ☁️
11.00	19,2° ☀️	17,1° ☁️
12.00	20,0° ☀️	16,3° ☁️
13.00	20,1° ☀️	16,2° ☁️
14.00	19,8° ☁️	16,0° ☁️
15.00	21,0° ☁️	16,2° ☁️
16.00	21,9° ☁️	16,2° ☁️
17.00	21,8° ☁️	15,7° ☁️
18.00	21,6° ☁️	15,3° ☁️
19.00	21,1° ☁️	13,2° ☁️
20.00	20,6° ☁️	13,0° ☁️
21.00	19,5° ☁️	12,6° ☁️

Værdataene gjelder for Voll målestasjon og er hentet fra yr.no



BYLIV OG OPPHOLD



Hovedfunn:

- 28 % mer byliv i Olav Tryggvasons gate
- 1100 % flere sitter på betalte sitteplasser
- 31 % flere sitter gratis, 23 % færre står

Slik har vi registrert byliv

Fra 08.00 til 21.40 har studentene gjort registreringer av byliv hvert tjuende minutt. Det betyr at det for hvert byrom er gjort 42 øyeblikksregistreringer som sier hvor mange som oppholder seg i byrommet akkurat da. Tallet vi da ender opp med er ikke summen av antall folk som har oppholdt seg i byrommet den dagen, men summen av disse enkeltregistreringene. Det er bakgrunnen for å si om det er noe endring i bylivet.

Byliv som viser kvalitet på byrommet

Antallet som oppholder seg i byrommet av nødvendighet er ikke inkludert i tallene som er presentert her. Folk som venter på grønn mann, buss eller gjør andre nødvendige aktiviteter i byrommet gjør det uavhengig av hvor attraktivt byrommet er. De som velger å stoppe opp, sette seg ned, eller betale for å sitte i byrommet viser om dette er et godt sted å være.

I de to byrommene lengst vest er det satt opp sittemøbler, og uteserveringene er utvidet. I byrommet lengst øst er det bygd ny bussholdeplass, men ikke sitteplasser. Det begynte å regne mellom klokka fem og seks på etterundersøkelsen.



GÅING OG SYKLING

Hovedfunn:

- 50 % flere sykler i Olav Tryggvasons gate
- Flere folk vest for Søndre gate, men færre folk øst for Søndre gate

Slik har vi talt fotgjengere og syklister

Fotgjengere er registrert ved å telle antall passeringer av ulike tellesnitt i fem minutter en gang i timen. Disse tallene ganges så med tolv slik at det representerer antall fotgjengere i løpet av én time. Det er usikkerheter knyttet til nøyaktigheten på fotgjengertellingene. Vær, tid på året, arrangementer og andre ytre omstendigheter påvirker resultatene.

Relativ økning i antall fotgjengere

Enkeltmålinger som de to vi har av Olav Tryggvasons gate vil ikke gi et godt bilde på hvor mye gata brukes generelt, men kan påke på hvordan vi fordeler oss i gatene. Hvis vi antar at det var like mange mennesker som gikk gjennom tellesnittene begge registreringsdagene så har Olav Tryggvasons gate en relativ vekst på elleve prosent.

Olav Tryggvasons gate



0 %

Fotgjengere og syklister

Før: 29 500

Etter: 29 500

Tilgrensende gater



- 17 %

Fotgjengere og syklister

Før: 41 600

Etter: 34 300



- 4 %

Fotgjengere

Før: 27 100

Etter: 25 900



- 19 %

Fotgjengere

Før: 39 100

Etter: 31 500



+ 50 %

Syklister

Før: 2 400

Etter: 3 600

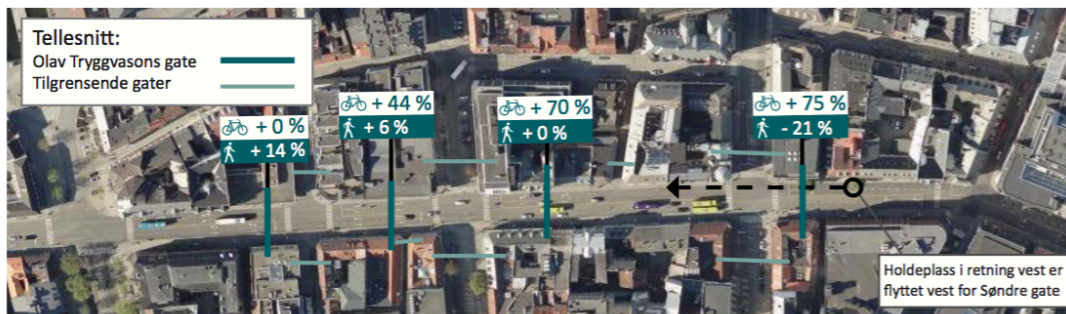


+ 12 %

Syklister

Før: 2 400

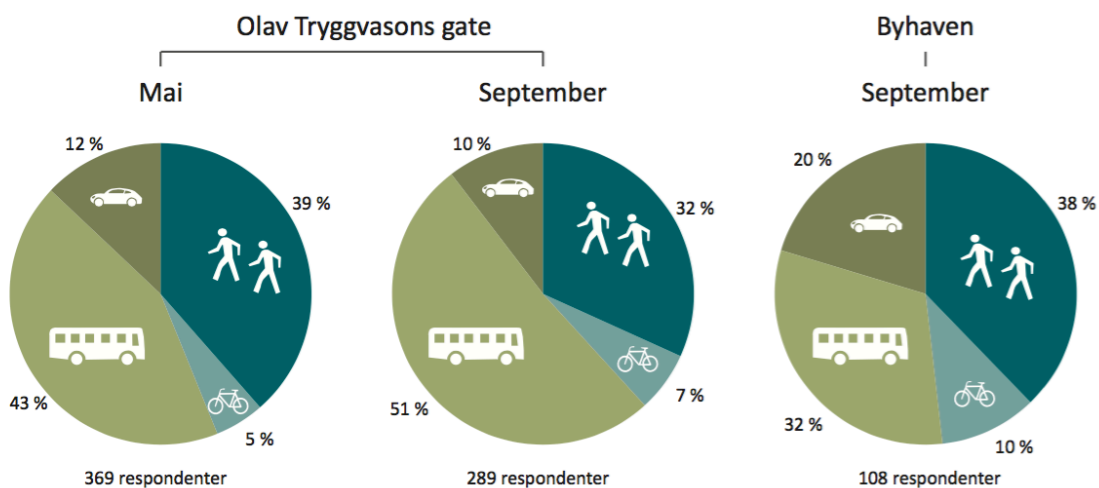
Etter: 2 700





REISEMIDDEL TIL MIDTBYEN

Hvordan reiste du til Midtbyen i dag?



Flest busspassasjerer og fotgjengere

Studentene som har gjort registreringen har intervjuet forbipasserende i Olav Tryggvasons gate mellom Jomfrugata og Krabugata. Hovedforskjellen mellom hvordan folk reiste i mai og juni er at det er flere som tok buss til Midtbyen i september og færre som gikk. Det kan

ha sammenheng med været i september hvor det begynte å regne mellom klokka fem og seks.

Det er gjort egne intervjuer av folk som går inn og ut av Byhaven kjøpesenter. Her har en av fem reist til Midtbyen med bil og det er større andel fotgjengere og syklistene enn for Olav Tryggvasons gate.





HOLDNINGER TIL OLAV TRYGGVASON'S GATE

Hovedfunn:

- 86 % er fornøyd med tilgjengeligheten til Midtbyen, fire prosent færre enn i mai.
- I mai ga folk omgivelsene i gata en snittpoengsum på 6,1 av 10. I september var snittet 5,7 av 10.
- Bilistene har gått fra å være de som var mest fornøyd (6,4) til å være minst fornøyd (4,7).

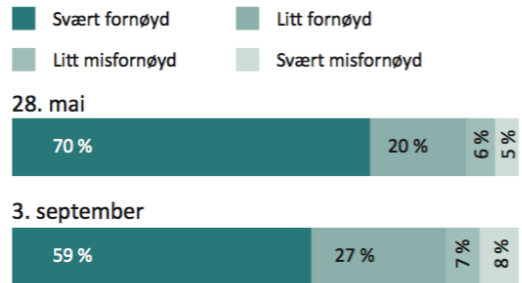
Slik har vi intervjuet folk

De som er blitt intervjuet i denne undersøkelsen er tilfeldige forbipasserende i gata. De blir spurt om hvordan de opplever gata der og da. I mai ble 369 mennesker intervjuet. I september ble 289 mennesker intervjuet. Intervjuene har foregått i Olav Tryggvasons gate mellom Jomfrugata og Krabugata.

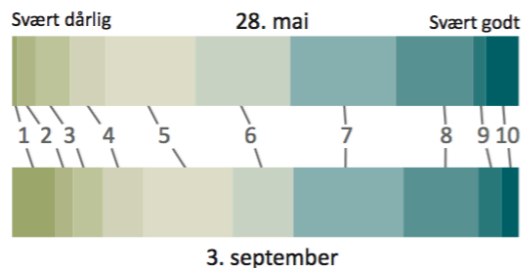
10 prosent liker omgivelsene svært dårlig

Den største endringe fra mai til september er at nesten ti prosent nå gir omgivelsene i gata kun ett av ti mulige poeng. Blant de som gir den laveste poengsummen ønsker seks personer at det skulle vært bilvei uten miljøgate, som det var før. Tre ønsker seg parkering i nærheten. Tre svarer at de ønsker mindre biltrafikk/bilfritt.

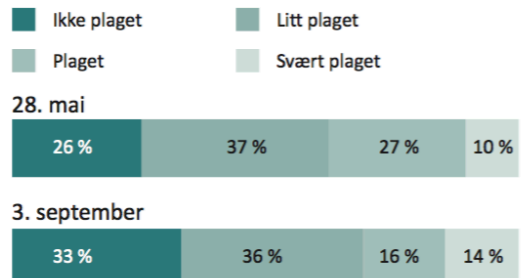
Hvor fornøyd er du med tilgjengeligheten til Midtbyen?



Hvor godt liker du omgivelsene der du står nå?



Er du plaget av støy der du står nå?





HVA ER BRA OG HVA KAN BLI BEDRE?

Folk i gata er stilt to åpne spørsmål uten svaralternativer: "Hva er det beste ved dette byrommet?" og "Hvis du skulle brukt byrommet mer, hva skulle vært her da?". Ut fra svarene kan det se ut som om mange er fornøyd med sitteplassene som er satt ut, men at det gjerne skulle vært enda grønnere. Folk ønsker seg fortsatt mindre trafikk, og en del ønsker at gata skal gjøres om til vanlig bilvei igjen.

Hva er det beste ved dette byrommet? (prosent som har gitt svaret i parentes)

Mai

1. Butikkene (20 %)
2. Arkitekturen (9 %)
3. Sentralt (7 %)
4. Trærne (5 %)
5. Kollektivtilbudet (4 %)
6. Brede fortau (4 %)
7. Byhaven (4 %)
8. Ingenting (2 %)
9. Mye liv i gata (2 %)
10. Gågata (2 %)

September

1. Butikkene (17 %)
2. Sitteplasser (9 %)
3. Arkitekturen (8 %)
4. Brede fortau (6 %)
5. Tilgjengelighet (6 %)
6. Servering (6 %)
7. Kollektivtilbudet (5 %)
8. Færre biler (3 %)
9. Folkeliv (3 %)
10. Sykkelmulighet (3%)
11. Sjarm/hygge (3 %)

Hvis du skulle brukt byrommet mer, hva skulle vært her da? (prosent som har gitt svaret i parentes)

Mai

1. Grønt (18 %)
2. Mindre trafikk (17 %)
3. Sitteplasser (11 %)
4. Vet ikke/ingenting (9 %)
5. Mer servering (5 %)
6. Flere typer butikker (3 %)
7. Uteservering (2 %)
8. Sykkelvei (2 %)
9. Gågate/Miljøgate (2 %)
10. Mindre støy (2 %)
11. Brede fortau (2 %)

September

1. Grønt (18 %)
2. Mindre trafikk/bilfritt (15 %)
3. Vanlig biltrafikk/bilvei (5 %)
4. Mer avskjermet (3 %)
5. Enklere å krysse veien (2 %)
6. Publikumsrettet aktivitet (2 %)
7. Benker (1 %)
8. Bedre trafikkavvikling (1 %)
9. Mer liv (1 %)
10. Toalett (1 %)



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway