



Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2018 30 stp**

Fakultet for landskap og samfunn

Hovedveileder: Einar Lillebye

## **Fra parkering til byliv: Det sosiokulturelle mangfoldets bidrag til bylivet**

From parkingspaces to urban vitality:  
Sociocultural diversity's contribution to city life

Hedvig Anker  
Maria Benedikte Gärtner  
Master i By- og regionplanlegging





HEDVIG ANKER OG MARIA BENEDIKTE GÄRTNER

By- og Regionplanlegging

# FRA PARKERING TIL BYLIV

Det sosiokulturelle mangfoldets  
bidrag til bylivet

Masteroppgave 2018  
Fakultet for landskap og samfunn NMBU

# BIBLIOTEKSIDE

**Tittel:** Fra parkering til byliv: det sosiokulturelle mangfoldets bidrag til bylivet

**Title:** From Prakingspaces to Urban Vitality: Sociocultural Diversity's Contribution to City Life

**Årstall:** 2018

**Forfattere:**

Hedvig Anker

Maria Benedikte Gärtner

**Veiledere:**

Hovedveileder: Einar Lillebye

Biveileder: Per Gunnar Røe

**Format:** 17 x 24 cm

**Sidetall:** 212

**Emneord:**

Byliv–Bilfritt byliv – Mangfold – Sosiokulturelt mangfold

**Keywords:**

Vibrant city – Car-free city – Diversity – Sociocultural diversity



# INNHOOLD

<b>BIBLIOTEKSIDEN</b>	<b>4</b>	<b>4 FØRINGER</b>	<b>49</b>
Forord	7	4.1 Internasjonale føringer	51
Sammendrag	8	4.2 Nasjonale føringer	54
Abstract	9	4.3 Kommunale føringer	59
Begrepsavklaring	10	4.4 Oppsummering	63
		4.5 Diskusjon	63
<b>1 INNLEDNING</b>	<b>13</b>	<b>5 MANGFOLD</b>	<b>65</b>
1.1 Introduksjon	15	5.1 Teori	66
1.2 Oppgavens relevans	16	5.2 Empiri	76
1.3 Problemstilling	17	5.3 Oppsummering	80
1.4 Underproblemstillinger	17		
1.5 Mål	17		
<b>2 METODE</b>	<b>19</b>	<b>6 BYLIV</b>	<b>83</b>
2.1 Oppgavens struktur	21	6.1 Teori om byliv	85
2.2 Dokumentgjennomgang	22	6.2 Empiri om byliv	94
2.3 Utledning av prinsipper	24	6.3 Oppsummering	98
2.4 Casestudie	25		
<b>3 BILFRITT BYLIV</b>	<b>27</b>	<b>7 UTLEDNING AV PRINSIPPER OG TILTAK</b>	<b>101</b>
3.1 Innføring i Bilfritt Byliv	29	7.1 Sammenheng mellom mangfold og byliv	103
3.2 Føringer med direkte relevans for Bilfritt Byliv	33	7.2 Utledning av prinsipper og tiltak	112
3.3 Oppsummering	44		
		<b>8 CASE</b>	<b>115</b>
		8.1 Innføring case	118
		8.2 Stedsanalyse	123
		8.4 Aktuelle tiltak	130
		8.5 Løsningsforslag	136

<b>9 EVALUERING AV HANDLINGS-PROGRAM</b>	<b>145</b>	<b>10 KILDER</b>	<b>163</b>
9.1 Teorien og empiriens forhold til føringer	147	10.1 Litteraturliste	164
9.2 Forhold mellom Handlingsprogram og prinsipper	148	10.2 Figurliste	169
9.3 Diskusjon	152	10.3 Vedlegg	175
9.4 Refleksjon rundt problemstilling og målsetning	156		
9.5 Konklusjon og anbefalinger	157		
9.6 Konklusjon caseområde	158		
9.7 Svare på hypotesen	159		
9.8 Avlutning og etterord	160		

# FORORD

Denne masteroppgaven er det avsluttende arbeidet på en femårig master i By- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Vi gikk inn i dette arbeidet med stor faglig nysgjerrighet og arbeidslyst. Underveis har vi møtt mange inspirerende mennesker og fått jobbe innen et fagfelt som vi synes er veldig interessant. Vi er nå mange erfaringer rikere og har blitt litt bedre kjent med de sosiokulturelle aspektene ved bylivet.

Oppgaven er et uttrykk for vår faglige interesse for demokrati og rettferdighet i byen. Og vi håper at vi klarer å formidle hvilken rolle sosiokulturelt mangfold spiller i bylivet.

**God fornøyelse!**

## Takk til

Vi vil gjerne takke alle som har bidratt til at vi har kommet i mål med oppgaven vår. Takk til:

- Vår hovedveileder Einar Lillebye for råd og veiledning
- Vår biveileder Per Gunnar Røe for nye perspektiver og konstruktive innspill
- Nini Anker for å lære bort sine ferdigheter med bruk av InDesign
- Statens vegvesen for printing av oppgaven
- Yngvar Hegrenes ved Bymiljøetaten for å avse tid til å la oss intervjuet han
- Karoline Hauge Olsen-Skåre for råd i forbindelse med oppstarten av vårt arbeid
- Stein Kolstø og Ida Hanna Ørnhøi ved Plan- og bygningsetaten for å stille til intervju om Handlingsprogrammet for økt byliv
- Hanne Toftdahl for interessante perspektiver og informasjon om deres arbeid med Torggata
- Harald Dalen i Bymiljøetaten for informasjon om etatens arbeid med bilfritt byliv
- Øystein Aurlien for nyttige perspektiver om bylivet i Oslo
- Venner og familie for støtte og oppmuntring

## SAMMENDRAG

Bakgrunnen for denne masteroppgaven er Oslo kommunes satsning "Bilfritt byliv". For gjennomføring av program bilfritt byliv ble dokumentet Handlingsprogram for økt byliv innlemmet som en del av programmet. Det overordnede målet til programmet er å skape et bedre bymiljø økt byliv innenfor Ring 1. Handlingsprogrammet setter fokus på at de for å øke bylivet skal vektlegge mangfold i bruk, mangfold i brukere og mangfold i opplevelser. Vi har tatt for oss begrepet mangfold, og hvordan Handlingsprogrammet operasjonaliserer målet om et mangfoldig byliv. Spesielt ser vi på "Mangfold i brukere" som vi tolker som sosiokulturelt mangfold. Mangfold som begrep har varierende innhold ut ifra ulike tolkninger av begrepet og konteksten begrepet brukes i. Vi tester ut om og eventuelt hvordan Handlingsprogrammets tiltak for økt byliv samsvarer med prinsipper for mangfoldig byliv som vi selv utleder ved grundig gjennomgang av teori og empiri.

Oppgaven består av dokumentgjennomgang, kvalitative intervjuer, utledning av prinsipper og casestudie. Dokumentgjennomgangen består av en grundig gjennomgang av overordnede internasjonale, nasjonale og kommunale politiske føringer og store mengder teori og empiri om de aktuelle temaene byliv og mangfold.

Etter gjennomgang av teori og empiri har vi kommet frem til at at det finnes felles tiltak som både bidrar til mangfold og byliv. Tiltakene kan kategoriseres i prinsipper som er felles for de to temaene. Tiltakene som blir foreslått i handlingsprogrammet har i hovedsak fokus på å bidra til økt byliv.

Oppgaven konkluderer med at Handlingsprogrammets tiltak ikke illustrerer et overordnet fokus på mangfold, men heller på byliv. Således gjenspeiler ikke programmets vektlegging de målene som blir satt av Kommuneplanen.

Handlingsprogrammets oppsett og oversikt over tiltak er vanskelig å få grep om, og dette gir rom for tolkning. Bruken av begrepene mangfold og byliv danner et lite konkret bilde av hva som faktisk skal oppnås, og gjør målene vanskelig å gjennomføre.

## ABSTRACT

This master thesis is based on the Oslo municipality's program «Bilfritt byliv», roughly translated to car-free city life. For the implementation of the car-free city life program, "Handlingsprogram for økt byliv" was incorporated as part of the program. This is a document made by the municipality. It contains suggestions for general and specific measures to be taken, to reach the overall goal of the program. This is to create a more desirable environment and increased activity within the city centre.

As part of the strategy to reach the overall goal of the program, the Handlingsprogram for økt byliv focuses on diversity in useage, diversity in users and diversity in experiences. We are focusing on the term diversity, and how the Handlingsprogram seeks to operationalize the strategy for a diverse city life. In particular, we look at «Diversity in Users» which we interpret as socio-cultural diversity. The content of the term diversity may be varying depending on who is interpreting it and the context in which the term is used. We investigate if the Handlingsprograms suggestions for how to increase activity within the city centre are consistent with principles for sociocultural diverse city life, that we derive from a thorough review of relevant theory and empirical basis.

The thesis consists of a review of relevant documents, qualitative interviews, deriving principles for a sociocultural diverse city life, and a case study. The review of relevant documents consists of a thorough review of overall international, national and municipal political guidelines and large amounts of theory and empirical basis on the topics of city life and diversity.

We have discovered that there are measures that contribute both to diversity and city life. The measures can be categorized in principles common to the two terms diversity and city life. The measures that are being proposed in the Handlingsprogram are mainly focused on contributing to increased city life.

We conclude that the Handlingsprograms measures do not really illustrate an overall focus on sociocultural diversity, but rather on city life itself. Thus, the program does not reflect the goals of enhancing sociocultural diversity set by the municipal plan. The Handlingsprogram's layout and overview of measures are difficult to grasp and can be interpreted in a number of ways. The use of the terms diversity and city life forms an indistinct picture of what is actually meant to be achieved and makes the goals difficult to implement.

## BEGREPSAVKLARING

### Mangfold

Begrepet mangfold kan ha mange ulike betydninger. Denne oppgaven forholder i hovedsak seg til **Sosiokulturelt mangfold**, og dermed variasjon av:

Etnisitet – geografisk bakgrunn, legning, utdanning, holdninger, demografisk: alder, kjønn, familiesammensetning, inntekt, utdannelse.

### Byliv

Med byliv mener vi: den konsentrerte menneskelige aktivitet i byen, og de opplevelsene menneskene sammen skaper gjennom byens mange tilbud (Stein Kostø og Ida Ørnhøy 2018)

### Bilfrihet

Plan- og bygningsetaten presiserer at det er privat bilkjøring som skal reduseres og 750 privatbil-parkeringsplasser som skal fjernes innenfor Ring 1.

### Tiltak

Med tiltak mener vi noe man tilfører til de urbane omgivelsene som kan variere i form og størrelse. Dette blir gjort med hensikt om å dekke et behov eller skape nye aktiviteter.

### Prinsipper

Her menes konkret handlingsmål, som kan oppnås ved tilføring av tiltak. Disse er ofte abstrakte, mens tiltak er med håndgripelige.

### Fysisk

I denne forbindelse sikter vi til klassifisering av prinsipper og tiltak. Denne klassifikasjonen refererer til de elementer som kan ses eller føles.

### Funksjonell

De funksjonelle prinsipper og tiltak blir definert av aktiviteter som foregår innenfor de rammer de fysiske prinsipper og tiltak danner.

### Forutsetninger

Forutsetninger har i denne sammenhengen med elementer som er viktige for gjennomføringen av tiltak, og spiller en rolle for hva slags effekt tiltaket får.

### Medvirkning

At lokale aktører, brukere, interessenter og berørte kan delta i planprosessen. Brukt som verktøy for å sikre stedlige verdier, det lokale demokratiet og lokal selvbestemmelsesrett.

### Toleranse

Toleranse handler om i hvilken grad man aksepterer og anerkjenner mangfold og ulikheter (Wessel 2009, s. 6).

### Trygghet

Frihet fra frykt for kriminalitet (fremmer bruk av uterom, og er en forutsetning for interkulturell samhandling og sosial inkludering) (Ruud og Søholt, 2006, s. 50).



**Arkitektonisk determinisme**

Beskriver en forventning rundt effekten av arkitektur og fysiske tiltak i byen. Denne innebærer at effekten av tiltak er direkte med på å forme hvordan mennesker oppfører seg.

**Tilhørighet**

Dreier seg i denne sammenhengen om å identifisere seg med et sted og på den måten føle en tilhørighet til stedet, eller å føle tilhørighet gjennom å føle seg sosialt inkludert (Ruud og Søholt 2006, s. 50).

**Minoritet**

Folkegruppe som utgjør mindretall i befolkningen. Kan også brukes om en underordnet eller marginal gruppe definert ut fra spesielle karakteristika som etnisitet, "rase", kjønn, religion, språk eller kultur. Kan også dreie seg om ulikhet i makt eller politisk innflytelse (Wæhle 2015).

**Integrering**

Handler om at den enkelte skal kunne være del av et fellesskap og bli akseptert og verdsatt på grunnlag av den man identifiserer seg som (Ganapathy og Søholt 2000, s. 78).

**Tilrettelegging (universell utforming)** Gjennom å tilrettelegge offentlige uterom etter prinsipper for universell utforming kan man sikre at grupper som er lite mobile eller har andre hindringer/vanskeligheter.

**Sosial bærekraft**

Sosial bærekraft retter blant annet oppmerksomheten mot å gi forskjellige grupper i samfunnet like muligheter, herunder lik adgang til byens felles rom og likeverdige muligheter for å ferdes rundt i byen. Den sosiale bærekraften omfatter også en vesentlig demokratisk dimensjon, som prioriterer likeverdig adgang til å møte andre i byens rom (Gehl 2010, s. 119).

**Lokalsamfunn**

Lokalsamfunn kan forstås som lokalt fellesskap, som dreier seg om relasjoner, men det kan også bety et geografisk avgrenset sted (Bø & Schiefloe 2007, s. 33).

**Målpunkt**

"Målpunkter er de viktigste stedene folk oppholder seg på eller oppsøker i hverdagen, for eksempel bolig, skole, arbeid, barnehage, butikker, offentlige og private virksomheter og attraksjoner." (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2016, s. 11)



Figur 2: Landezine 2018

# 1 INNLEDNING

---

1.1 Introduksjon

1.2 Oppgavens relevans

1.3 Problemstilling

1.4 Underproblemstillinger

1.5 Mål



Figur 3: Adobe Stock 2018

---

## 1.1 INTRODUKSJON

I takt med at innbyggertallet i Oslo vokser er det i økende grad viktig å sørge for at offentlige byrom kan tilby noe til alle byens brukere. I følge Oslo Kommune vil Program Bilfritt Byliv være et viktig bidrag til byens fremtidige miljømessige og sosiale bærekraft.

Det fremgår av politiske føringer for Oslo (herunder kommuneplan, handlingsprogram for økt byliv og områderegulering for gater og byrom i Oslo sentrum) at mangfoldig byliv er et fremtidig mål for byutviklingen. Målsetningen i Handlingsprogrammet er økt byliv gjennom mangfold i bruk, brukere og opplevelser. Dette vil være utgangspunktet for vår oppgave og grunnlag for vurdering av kommunens fremgangsmåte, ved gjennomføring av programmet.

Formålet med denne oppgaven er å forsøke å finne en sammenheng mellom begrepene mangfold og byliv, og utforske ulike forståelser av begrepene. Vi har fokus på de konkrete tiltakene som programmet foreslår. Vi tolker Handlingsprogrammets bruk av begrepet «mangfold i brukere» dit hen at det skal tiltrekke mange forskjellige typer mennesker, med forskjellig bakgrunn, kultur, alder, legning, trosretning, sivil status, kjønn, nasjonalitet, utdanning, yrker, personlig økonomi etc.

Vi vil systematisere empirien og teorien og deretter teste det ut på caseområdet. På caseområdet vil registrering bli gjort i henhold til de sosiale- funksjonelle- og fysiske forholdene på stedet. Mangfold er et svært omfattende begrep, og en sentral del av oppgaven består i å differensiere mellom teoriens og empiriens definisjon og kommunens beskrivelse av begrepet. Deretter vil vi diskutere dette.

Ved etableringen av et Bilfritt Byliv vil man åpne for muligheten for økt byliv i offentlig rom, hvor fotgjengere bruker byen på sine premisser, og plassen blir delt mellom alle aktører i byrommet.

Vi vil gjennom oppgaven redegjøre for grunnlaget for et mangfoldig byliv. Vi forventer å oppdage at det hele er et sammensatt og komplekst nettverk. Å finne ut av hvorvidt byliv er avhengig av mangfold eller omvendt vil være en avgjørende del av vårt arbeid.



## 1.2 OPPGAVENS RELEVANS

### Bylivet

Byen er en arena for møter, aktivitet og opphold. Den er avhengig av mange faktorer for å kunne tilby noe til alle. Disse faktorene endrer seg hele tiden. For at byen skal kunne utvikle seg i takt med tiden, og fortsette å ivareta viktige funksjoner, må man anerkjenne og være bevisst på hvilke faktorer som er nødvendige for kvaliteten på bylivet.

### Bilfritt byliv

Gjennomføringen av Program Bilfritt Byliv markerer et paradigmeskifte for norsk planlegging. Det viser et økt fokus på miljø og sosial bærekraft.

Bilen har i lang tid vært et dominerende element i bybildet. Men dette skal endres gjennom innføringen av Program Bilfritt Byliv. Myke trafikkanter skal nå prioriteres.

Satsing på miljø og et attraktivt bysentrum er svært aktuelt i både innland og utland. Oslo har et av de største geografiske statsingsområdene til nå, med 1,9 km<sup>2</sup>, ifølge TØI rapporten "Europeiske byer med bilfrie sentrum" (Tønnesen m.fl. 2016, s. 73).

Program Bilfritt Byliv har fått internasjonal oppmerksomhet, både positiv og negativ. Nettstedet «The Guardian» kritiserer hvordan prosessen har utviklet seg (The Guardian 2017) mens bystyret i Melbourne, Australia bruker Oslos Bilfrie byliv som forbilde (ABC News 2018).

### Sosial bærekraft

På grunn av den økende veksten i innbyggere i byer har fokuset på en bærekraftig utvikling, og herunder sosial bærekraft, økt i hele verden (Dempsey m.fl. 2009, s. 2). Sosial bærekraft innebærer et fokus på sosial likhet og et bærekraftig lokalsamfunn (Dempsey m.fl. 2009, s. 4). Dette fokuset skal sikre at ingen blir ekskludert, og at de lokale miljøene skal ha tilbud for alle. Offentlige rom er en viktig demokratisk funksjon i byen, der sosiale møter finner sted. Beata Sirowy skriver:

Det er der fremmede møtes, feiringer holdes, politiske standpunkter blir artikulert, kulturer samhandler, og ideelt sett, en følelse av felleskap dannes.

(Sirowy, 2015, s. 193)

### Oslo – en delt by

Oslo er en tydelig delt by (Ljunggren 2017, s. 13), hvor møteplasser som er tilrettelagt for å krysse denne delingen er mangelfull. Skille mellom øst og vest, og de store forskjellene økonomisk og sosialt, lager klare rammer for hvordan Oslo kan utvikle seg viderere (Ljunggren 2017, s. 15). Kommuneplanen har et fokus på disse problemstillingene, og vi anser de offentlige rommene som en viktig møteplass og samlingspunkt. Vi ser potensiale i Handlingsprogrammets geografiske avgrensning og tiltak, ved at det kan bidra til å viske ut noen av disse forskjellene.

## 1.3 PROBLEMSTILLING

*I hvilken grad kan sosiokulturelt mangfold bidra til å skape byliv, og hvordan prioriteres/ ivaretas det i gjennomføring av av program bilfritt byliv?*

Ved å finne ut om det sosiokulturelle mangfoldet er en faktor som har innvirkning på byliv, vil man videre kunne gå dypere og undersøke det har effekt. Dermed vil vi i detalj kunne etablere hvilke krefter som påvirker bylivet innenfor denne sammenhengen.

Gjennom å undersøke om det finnes en sammenheng kan man evaluere de foreliggende politiske føringer i lys av dette. Ved å gjøre dette er håpet å kunne finne metoder for å tilrettelegge for, og ivareta sosiokulturelt mangfold i planer, og dermed også i bylivet i praksis.

## 1.4 UNDERPROBLEMSTILLINGER

Vi vil utforske om det finnes en sammenheng mellom byliv og mangfold, og eventuelt hvor sterk denne sammenhengen er. Dette gir oss intrykk av hvilket spillerom som finnes for å påvirke bylivet gjennom tiltak som også gagnar det sosiokulturelle mangfoldet.

Vi spør oss selv:

*Er mangfold og byliv gjensidig avhengig?*

Ved å gjøre utredninger for hvordan arealet som blir frigitt fra biler i programområdet for Bilfritt byliv, vil vi kunne ta i bruk teori og empiri rundt sosiokulturelt mangfold i praksis og belyse hvilke faktorer som tåler uttesting. Da får vi undersøkt:

*Hvordan kan kommunens utnyttelse av frigitt parkeringsareale innenfor området bidra til et sosiokulturelt mangfoldig byliv?*

## 1.5 MÅL

Vi har kommet frem til følgende mål for oppgaven:

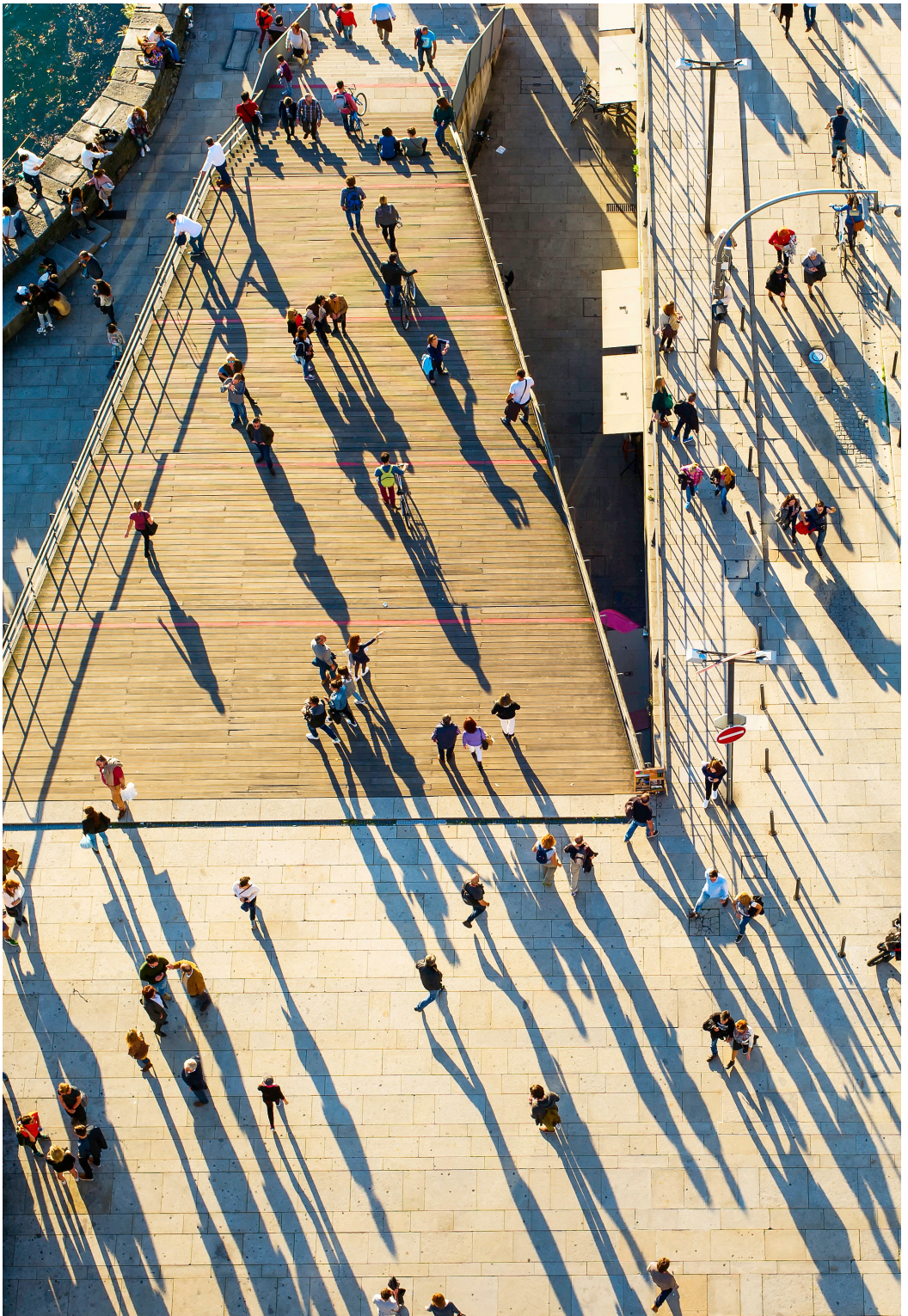
- Gjennom teori og empiri utlede generelle prinsipper for tiltak som kan fremme et sosiokulturelt mangfoldig byliv.
- Å kunne legge de generelle prinsippene til grunn for en vurdering/evaluering av tiltakene i Handlingsprogrammet.



*Figur 4: Landezine 2018*







Figur 5: Adobe Stock 2018

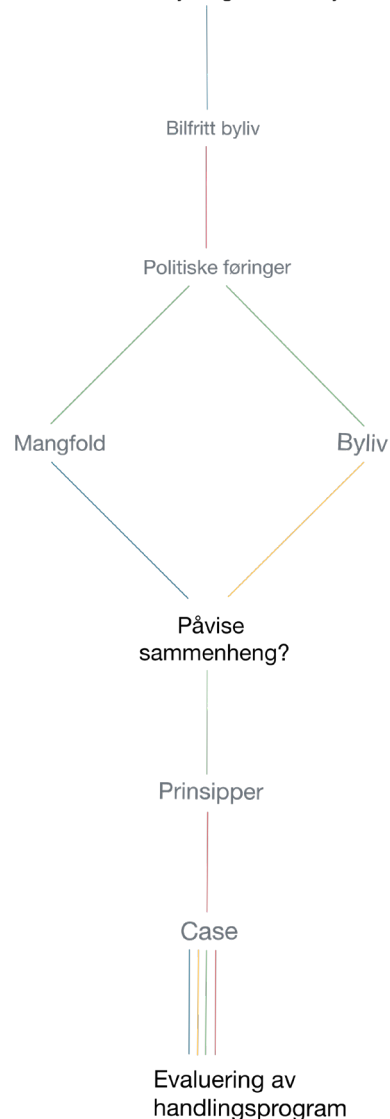
## 2.1 OPPGAVENS STRUKTUR:

Oppgaven er delt inn i tre hoveddeler:

- Gjennomgang av politiske føringer. Teori som definerer og etablerer sammenhenger mellom begrepene mangfold og byliv, og en gjennomgang av etablert empiri som gjør det samme.
- Belysing av forutsetninger, etablering av prinsipper for mangfoldig byliv
- Empirisk del som tar for seg et caseområde i form av analysing, implementering og vurdering av prinsippene.

Dette vil gi grunnlag for vurdering av føringene for Program Bilfritt Byliv. Etter gjennomgang av et tema vil vi oppstille tilegnet informasjon i en oppsummerende liste for hver del, henholdsvis del 5 - mangfold og del 6 - byliv. Denne listen vil hjelpe oss å se sammenhenger mellom teori og empiri og vil fremheve faktorer som er gjennomgående. Dette vil utgjøre grunnlaget for å danne prinsipper for sosiokulturelt mangfoldig byliv. Hvilken fremgangsmåte som ligger bak utledning av prinsippene har vi vist i figur 7, under punkt 2.3.

«I hvilken grad kan sosiokulturelt mangfold bidra til å skape byliv, og hvordan prioriteres/ ivaretas det i tilknytning til bilfritt byliv?»



Figur 6: Modell over oppgavens oppbygning

## 2.2 DOKUMENT- GJENNOMGANG

### 2.1.1 Oppgavens avgrensning :

I denne studien undersøker og evaluerer vi Handlingsprogram for økt byliv. Vi fokuserer på dette dokumentet fordi det var den mest aktuelle føringen som var offentliggjort på det tidspunktet vi begynte arbeidet med Bilfritt Byliv.

Vi fokuserer på det mangfoldet som innbefatter det sosiokulturelle aspektet av samfunnet. Dette innebærer at alle brukergrupper blir tilrettelagt for og at alles behov skal prioriteres uavhengig om du er del av minoritet eller majoritet.

Det som har vært bestemmende for valg av litteratur har vært dokumentenes tematiske relevans, og forfatteres renommé samt deres anseeelse i fagfeltet. Teori og empiri er hentet fra både inn- og utland.

Avgrensningen av oppgaven er svært spesifikk på grunn av Bilfritt Byliv og Handlingsprogrammets klare avgrensning. Den er samtidig utflytende på grunn av at temaene byliv og mangfold er vage begreper som er brukt mye innen byutvikling, men lite definert.

I dokumentgjennomgangen vil vi først gå gjennom de styrende dokumentene som har relevans for Program Bilfritt Byliv. Vi vil evaluere disse dokumentene i lys av elementer som er viktige innenfor moderne byutvikling, nemlig byliv og sosiokulturelt mangfold, og faktorer som ligger til grunn for disse.

Vi vil så gå gjennom internasjonal og nasjonale føringer som har relevans for tematikken. Disse vil bli sammenlignet med Program Bilfritt Bylivs føringer.

For å kartlegge den aktuelle diskursen i tilknytning til mangfold og byliv skal vi så gjennomgå etablert teori og empiri for å belyse ulike perspektiver og retninger innenfor de ulike temaene (mangfold og byliv). Ved å gjøre dette, og sammenstille funnene, vil vi etablere prinsipper for bylivstiltak som kan bidra til å fremme sosiokulturelt mangfold.

Det viktigste vi vil utforske er Handlingsprogrammets fremgangsmetode for å oppnå økt byliv. Vi ser på Handlingsprogrammets bruk og definisjon av tre variasjoner av begrepet mangfold. Disse er: Mangfold i bruk, mangfold i brukere og mangfold i opplevelser.

Det at dokumentene tolkes av oss selv og dermed blir en refleksjon av hvordan vi forstår innholdet i dokumentene, gir en viss risiko for at vi tolker feil eller misforstår budskapet.



Siden Program Bilfritt Byliv er i en gjennomføringsfase i skrivende stund, kommer det stadig nye dokumenter og føringer som kan påvirke gjennomføringen og innholdet i programmet. Vi har tatt utgangspunkt i de versjonene av dokumentene som var tilgjengelig for oss når vi var i den fasen av arbeidet hvor vi innhentet informasjon.

### 2.2.1 Politiske føringer

En gjennomgang av de politiske føringer som berører vårt fokusområde, vil gi et bilde av i hvor stor grad de ulike temaene blir vektlagt i de forskjellige instanser og sektorer. Dette vil gi et perspektiv på føringene for Program Bilfritt Byliv. Utvalget av politiske føringer har vi gjort ut ifra de planer og føringer som vi anser som relevant for oppgaven og med hensyn til det begrensede tidsintervallet oppgaven skal gjennomføres på.

### 2.2.2 Teori

Gjennomgang av teori vil vise om fagmiljøene samstemte i deres oppfatning om temaene sosiokulturelt mangfold og byliv. Det vil også eventuelt gjøre det mulig å peke på fellesnevner og elementer som tillegges mer vekt enn andre i byutviklingen.

### 2.2.3 Empiri

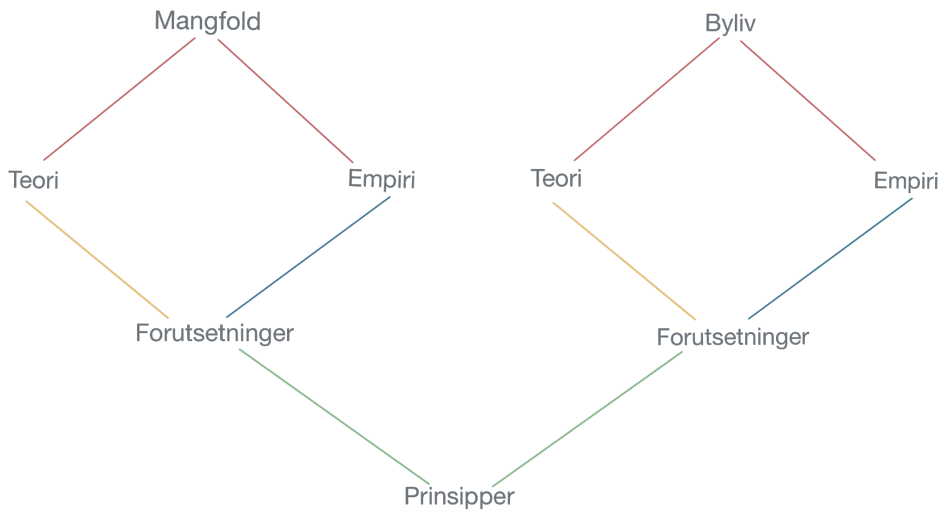
Gjennomgang av den etablerte empirien rundt temaene sosiokulturelt mangfold og byliv vil gjøre at vi kan finne indikatorer på hvorvidt prinsippene som er etablert ut i fra teorien er realistiske i forhold til de funnene fra de empiriske undersøkelsene.

#### *Kvalitativt intervju*

Vi baserer ikke studien på en fullstendig intervjuundersøkelse, men bruker kvalitativt intervju som et supplement og tolkningsverktøy. For å få inngående informasjon rundt de bakenforliggende holdninger og grunnlag for etableringen av Handlingsprogrammet for økt byliv har vi gjennomført to dybdeintervjuer. Vi har gjort ett gruppeintervju av Stein Kolstø og Ida Ørnhøi fra Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune, og ett dybdeintervju av Yngvar Hegrenes fra Bymiljøetaten. De har alle vært medvirkende i prosessen med å lage Handlingsprogrammet for økt byliv.

Ved å få denne innsikten vil vi lette på sløret på hvilke holdninger og meninger som ligger til grunn for føringene, og disse vil bli presentert litt etter litt gjennom oppgaven. Dybdeintervju med fagpersoner fra plan- og bygningsetaten bidrar med kvalitative data som underbygger og/eller belyser innholdet i Handlingsprogram for økt byliv.

Stein Kolstø og Ida Hanna Ørnhøi er representanter for arbeidsgruppen som utarbeidet Handlingsprogrammet og anses derfor å være relevante informasjonskilder for å finne ut mer om tankene og prosessen bak Handlingsprogrammet.



Figur 7: Egenprodusert. Oppsett for utledning av prinsipper

## 2.3 UTLEDNING AV PRINSIPPER

Yngvar Hegrenes har vært sekretariatsleder for prosjekt levende Oslo, som har blitt knyttet opp mot utviklingen av Handlingsprogrammet, og jobbet direkte med utviklingen av denne.

Vi har brukt semistrukturert intervju for å holde en viss struktur på gjennomføringen av intervjuet. Hensikten med dette var å få mest mulig relevant informasjon samtidig som informanten kunne få snakke relativt fritt på den tiden vi hadde til rådighet (1 time).

Ved bruk av kvalitativt intervju som metode, er det alltid risiko for feiltolkning av informasjonen man får fra intervjuobjektene. Vi har forsøkt å minske risikoen ved å ta lydopptak av intervjuene og transkribere rette etter intervjuet var gjennomført. Transkripsjonene ligger som vedlegg til oppgaven.

Ved grundig gjennomgang av teori og empiri innenfor mangfold og byliv, har vi funnet prinsipper og tiltak som går igjen. Se figur 7 for fremgangsmåte. Tiltakene har vi så systematisert og kategorisert i del 7. Dette utgjør forutsetningen for utledningen av prinsippene som vi også viser i del 7. Prinsippene er overordnet tiltakene, hvor tiltakene er ulike måter å operasjonalisere prinsippet på. Det kan være flere tiltak tilknyttet hvert prinsipp:

Generelle prinsipper → spesifikke tiltak (kan være flere)

Prinsippene vil muliggjøre en vurdering av Handlingsprogrammets relevans i forhold til aktuell empiri og teori relatert til temaene mangfold og byliv. Dette vil gjennomgås i del 9.

## 2.4 CASESTUDIE

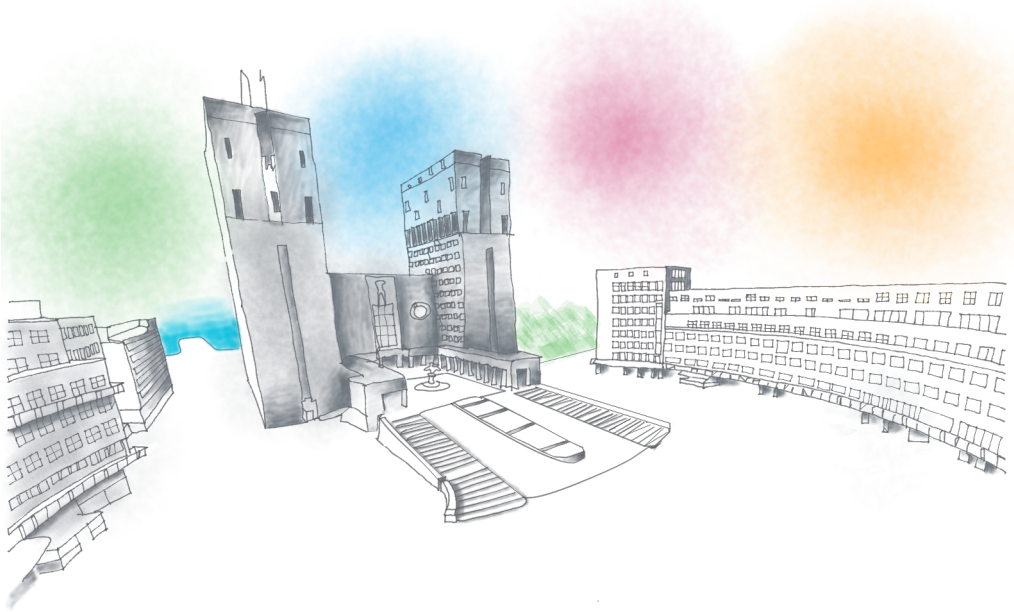
Den empiriske casestudien i del 8 er basert på stedsanalyse som er kategorisert innenfor sosiokulturelle, funksjonelle og fysiske elementer. Stedets forutsetninger og egenart vil bli fremstilt.

Dette vil danne grunnlag for en konseptuell og overordnet mulighetsstudie, slik at vi kan teste ut prinsippene vi har utledet, og utfordre Handlingsprogrammet. Ved å teste prinsippene opp mot forutsetningene som stedsanalysen gir, vil vi komme frem til spesifikke prinsipper og tiltak som er passende for den stedlige konteksten.

### 2.4.1 Fridtjof Nansens Plass

Ut i fra beliggenhet, forutsetninger, grunnleggende bylivskvaliteter, dens prioritering i Handlingsprogrammet, dens nasjonale verdi, og dens arkitektoniske særegenhet har vi funnet Fridtjof Nansens Plass som et aktuelt og interessant casestudie.

Plassens offentlige rolle og symbolikk gjør at dens potensielt demokratiske og inkluderende funksjon er ekstra viktig. Vi vil derfor gjøre plassen mer tilgjengelig, både fysisk og psykososialt for alle menneskegrupper.



Figur 8: Egenprodusertt. Fridtjof Nansens Plass



Figur 9: Landezine 2018



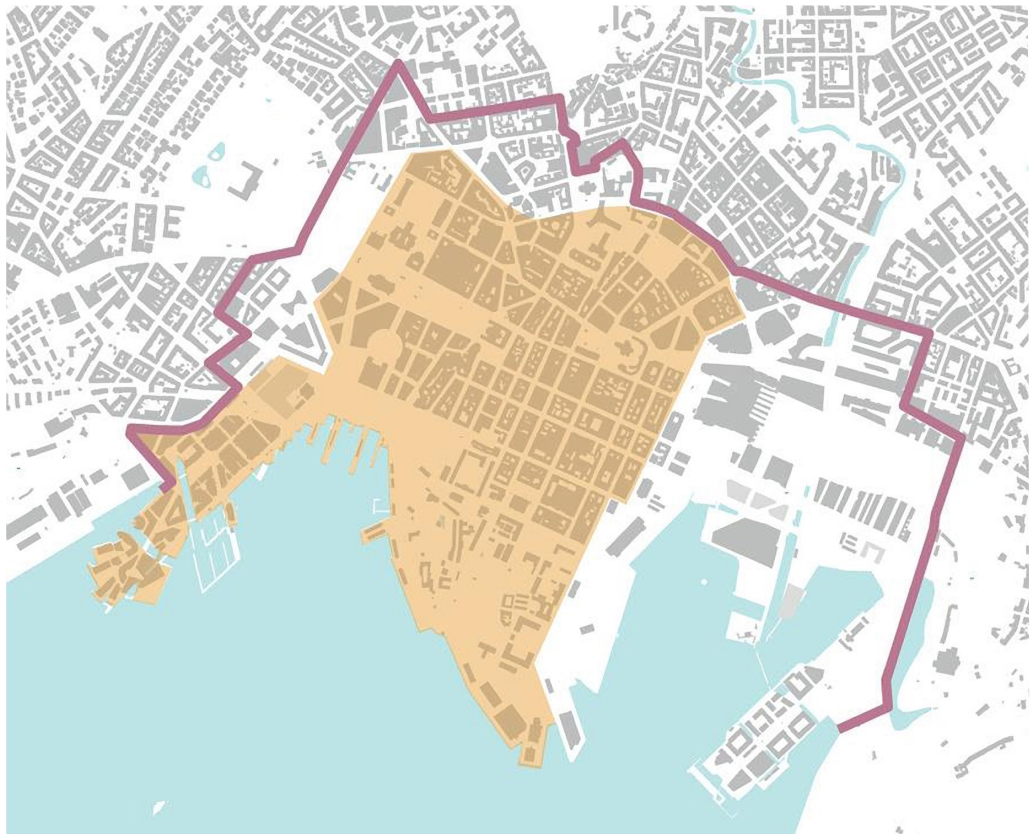
## 3 BILFRITT BYLIV

---

3.1 Innføring Bilfritt Byliv

3.2 Politiske føringer

3.3 Oppsummering



Figur 10: Oslo Kommune 2017. Avgrensning Bilfritt Byliv – Gult felt  
Avgrensning Handlingsprogram – Rød linje

### 3.1 INNFORING I BILFRITT BYLIV

«... Å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden, hvor et bilfritt sentrum er et virkemiddel.»

(Oslo kommune 2018b, s. 4)

Program bilfritt bylivs geografiske avgrensning er som vist på figur 10 det gule feltet. Den røde linjen angir den geografiske avgrensningen til Handlingsprogram for økt byliv. Dette er et av Program Bilfritt Bylivs overordnede føringer for hvordan programmet skal gjennomføres for å nå den overordnede målsetningen.

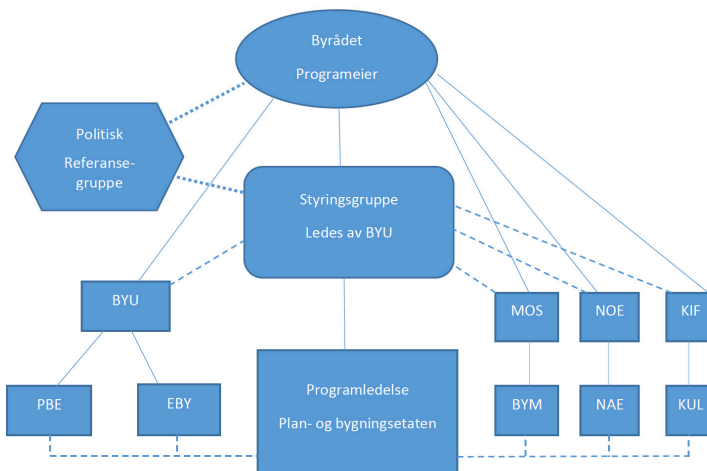
Plan- og bygningsetaten er sekretariat for styringsgruppen. Politisk referansegruppe for bilfritt byliv består av:

- Byråd for byutvikling
- Byråden for miljø og samferdsel
- Byrådssekretærer for samtlige byrådsavdelinger

Byrådet eier Program bilfritt byliv og alle viktige beslutninger i programmet behandles av byrådet, mens Plan- og bygningsetaten har ansvaret for blant annet koordinering, utredning, evaluering, samhandling og dialog med aktører, berørte og andre interessenter (Oslo kommune 2018b, s. 14).

Byrådsavdeling for byutvikling er sekretariat for politisk referansegruppe (Oslo kommune 2018b, s. 14)

Styringsgruppen skal sørge for at aktiviteten i programmet initieres og gjennomføres i tråd med styringsdokumentet. Styringsgruppen beslutter hvilke saker som skal løftes til byrådet for avgjørelse.



Figur 11: Oslo Kommune 2018b. Organisering av arbeidet med Bilfritt Byliv



Figur 12: Egenprodusert. Tidslinje over gjennomføring av Bilfritt Byliv

### Tidslinje

Tidslinjen viser utviklingen av Prosjekt Bilfritt Byliv, nå hetende Program Bilfritt Byliv, og dets viktigste milepæler. Den viser også aktuelle dokumenter og føringer, og når disse ble offentliggjort eller vedtatt.

Bilfritt Byliv ble opprettet som prosjekt i april 2016, med utgangspunkt i Byrådets tiltredelse-serklæring om bilfritt byliv og som oppfølging av bylivsundersøkelsen gjennomført av Gehl Architects. 01.10.2017 ble Prosjekt Bilfritt Byliv avviklet ved byrådssak 1092/17, behandlet 28.09.2017. Fra samme dato og gjennom samme byrådssak ble Program Bilfritt Byliv opprettet. (Oslo kommune 2018b, s. 3) Årsaken til denne endringen er ifølge kommunen et økt behov for å tilpasse styringsmodellen til kommunens ordinære styringssystem da prosjektet sommeren 2017 gikk over fra planleggingsfa-

se til gjennomføringsfase. Prosjektet ble derfor nedlagt og Program Bilfritt Byliv ble opprettet under Byrådsavdeling for byutvikling i Plan- og bygningsetaten.

Programmet har et treårig perspektiv (Oslo kommune 2018b, s. 3). Sommeren 2017 ble gateparkering redusert og bylivsfremmende, midlertidige tiltak ble implementert på fem ulike pilotområder i sentrum. Hvordan disse ble brukt og mottatt av befolkningen ble observert og registrert av Sweco.

Resultatet av det ble "Mellomundersøkelse 2017 – Oppsummering av observasjonsstudier" Denne vil omtales mer utfyllende i del 6 under empiri om byliv punkt 6.2.



### Framdrift 2018 og veien videre

Gjennom 2018 vil resten av de ikke regulerte, kommunale parkeringsplassene i sentrum fjernes og pilotene fra 2017 vil videreutvikles i samsvar med resultatene av evalueringen (Mellomundersøkelsen) fra 2017. Det planlegges også for nye elementer og aktiviteter i pilotene og at disse utvikles suksessivt gjennom året. Prosjektering for utforming av de permanente tiltakene vil også starte opp i 2018. Mobilisering av de aktuelle aktørene vil også foregå gjennom året. I 2019 vil implementering av permanente bylivstiltak og ombygging av gater starte opp Oslo kommune, 2018a: 4).

### Sammendrag:

**Våren 2018:** Nye elementer etableres i pilotene. Disse utvikles videre gjennom året. Mobilisering av aktørene.

**Sommer 2018:** Dronningens gate skal være ferdigstilt. Mobilisering av aktørene.

**2018-2019:** Mobilisering av aktørene.

**2019:** Evaluering av programmet. Oppstart av fysisk ombygging av gater. Etablering av permanente bylivstiltak





Figur 13: Adobe Stock 2018

## 3.2 FØRINGER MED DIREKTE RELEVANS FOR BILFRITT BYLIV

I denne delen skal vi ta for oss følgende dokumenter med direkte relevans for Program Bilfritt Byliv:

- Program Bilfritt Byliv – Handlingsplan 2018, vedtatt 08.03.18
- Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum – Høringsutkast 27.03.17
- Program Bilfritt Byliv – Styringsdokument 2018-2019 Vedtatt 08.03.18
- Planprogram Områderegulering for gater og byrom i sentrum – Program for Bilfritt Byliv. Fastsatt 12.03.18

### 3.2.1 Handlingsprogram for økt byliv – Høringsutkast 27.03.2017 – Til politisk behandling



Figur 14: Forside Handlingsprogram (Oslo kommune 2017)

Handlingsprogram for økt byliv inngår i program bilfritt byliv og er utarbeidet som et samarbeid mellom Plan- og bygningsstaten (som har ledet arbeidet), Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyesetaten, Rodeo arkitekter, og Lala Tøyen. Det ble utarbeidet på bestilling fra Byråd for byutvikling og Byråd for miljø og samferdsel juni 2014 for å følge opp Bylivsundersøkelse Oslo sentrum utført av Gehl Architects. I Handlingsprogrammet foreslås strategier og tiltak som skal gjøre bylivet i Oslo sentrum mer mangfoldig og variert (Oslo kommune, 2017, s. 7) .

Etter at prosjektet «Bilfritt sentrum» ble lansert desember 2015, fikk Handlingsprogrammet også en rolle inn i dette prosjektet som etter hvert fikk navnet Bilfritt byliv (Oslo kommune, 2017 s. 3).

Handlingsprogrammet har følgende hoveddeler:

- Analyser av bylivet i Oslo sentrum som utfyller Bylivsundersøkelsen fra 2014
- Overordnede strategier for byliv i Oslo sentrum som helhet
- Generelle tiltak for Oslo sentrum som helhet
- Strategier for byliv innenfor 13 delområder i Oslo sentrum, med organisatoriske og fysiske tilrådninger
- Anbefalte tiltak for de 13 delområdene med inndeling i gjennomføringsfaser (Oslo kommune, 2018c: 21)

Handlingsprogrammet skal være et redskap for de enkelte etatene, offentlige og private aktører samt kultur- og næringsliv (Oslo kommune 2017, s. 3).

Handlingsprogrammet er ikke hjemlet i Plan- og bygningsloven, men er et faglig og strategisk grunnlagsdokument for finansiering og utforming av tiltak innenfor handlingsprogrammets geografiske virkeområde (Oslo kommune 2017, s. 8).

*“Handlingsprogrammet utgjør et viktig grunnlagsmateriale for områderegulering for sentrums gater og byrom. Særlig vil analyser og strategier danne grunnlag for utforming av planforslaget.”*

(Oslo kommune 2018c: 16)

Handlingsprogrammet er forankret i sentrale målformuleringer fra kommuneplanen «Oslo mot 2030 – Smart, Trygg og Grønn».

Kommuneplanen framhever blant annet at Oslo sentrum skal være trygg, åpen og tilgjengelig. Det skal oppleves som sikkert å ferdes i offentlige rom dag og natt. Oslos innbyggere skal ha tilgang til attraktive, varierte og brukervennlige byrom (ibid. s. 7)

Handlingsprogram for økt byliv bygger altså videre på analyser og funn fra Bylivsundersøkelsen, men har en større geografisk avgrensning. Det har også en større geografisk avgrensning enn program bilfritt byliv (Se figur 10 side 28)

Et av de første kapitlene tar for seg definisjonen av byliv, som presenterer et sett med egenetablerte faktorer som er med på å påvirke bylivet (ibid. s. 3).

Disse er som følger:

- Byøkonomi – handel og annen økonomisk aktivitet.
- Mobilitet – fremkommelighet og bevegelsesmønstre.
- Arkitektur – de fysiske rammene, bygninger, benker mv.
- Innovasjon – tilrettelegging for nyskaping og kreativitet.
- Natur – trær, vegetasjon, grønt, blomster, vann, fjord etc.
- Kultur – konserter, forestillinger, kunst og ulike aktiviteter
- Folk – uten folk, intet byliv.



Figur nr 15: Oslo kommune 2017. Bylivsfaktorer



Innenfor hver av de 7 bylivsfaktorene er det definert egne mål. Av de overordnede målene i Handlingsprogrammet har vi mest fokus på kategorien folk. Den anser vi som mest relevant. For denne kategorien er det Handlingsprogrammets overordnede mål å få større mangfold og kvalitet i type oppholdssteder ved å

- Tilrettelegge for flere gratis sitteplasser
- Tilrettelegge for flere lavterskeltilbud, fysiske aktiviteter og urban rekreasjon
- Utvikle et hierarki av møteplasser (alle, mange, noen, alene)
- Fremme en større diversitet i type oppholdssteder, med vekt på tilrettelegging for barn, unge og eldre
- Fremme trygge, offentlige rom med høy herlighetsverdi (ibid. s. 28)

Handlingsprogrammet nevner disse generelle tiltakene for barn og eldre:

- Flere lekeplasser og aktivitetsområder
- Flere klimabeskyttede møteplasser
- Program som stimulerer både kropp og intellekt
- Områder som ivaretar både barn og eldre samtidig (ibid, s. 37)

Dersom arbeidet med tiltak gir ny innsikt som bør innarbeides i strategiene, kan disse justeres ved rullering av handlingsprogrammet. Rullering vil skje hvert fjerde år. Som en videreutvikling av handlingsprogrammet vil også strøkgatene tas med i neste fase. Videre vil handlingsprogrammet gi grunnlag for budsjettinnspill, reguleringsplanarbeid og saksbehandling av enkelttiltak (ibid. s. 3).

### *Resultater fra spørreundersøkelse*

En viktig del av analysedelen av handlingsprogrammet er spørreundersøkelsen som ble holdt i januar 2017. De viktigste funnene om overordnede utfordringer for Oslo og Oslo sentrum fra (ibid. s. 22) er de følgende:

#### **Lite inkluderende**

Bare halvparten av respondentene fra Oslo (52 prosent) og 40 prosent fra omegnen oppgir at de synes Oslo fremstår som en åpen og inkluderende by. Dette kan være en indikasjon på at det er et behov for inkluderende byrom for alle.

#### **Svak tilknytning**

Kun halvparten av osloboerne oppgir å være stolte av og føler tilknytning til Oslo sentrum, til tross for at majoriteten (2/3) benytter Oslo sentrum ukentlig.

#### **Lite attraktiv**

Halvparten (50 prosent av dem som bor i Oslo og 48 prosent av dem som bor i omegnen) anser Oslo for å ha mindre å by på enn andre hovedsteder i Norden.

Grunnen til at Oslo sentrum framstår som lite attraktiv for så mange som halvparten av respondentene, kan ha sammenheng med at det finnes for lite variasjon i tilbud og aktiviteter, særlig ikke-kommersielle, for eksempel synes 62 prosent at det bør være flere grøntanlegg i Oslo sentrum. Kun 28 prosent synes at det er attraktivt å besøke Oslo sentrum med barn.

### Trivsel og trygghet

Undersøkelsen slår fast at hele 76 prosent trives godt eller svært godt i Oslo sentrum. Dette er på dagtid – på kveldstid synker andelen til 46 prosent.

### Oppsummering spørreundersøkelse

Funnene fra spørreundersøkelsen viser at sentrum har et stort forbedringspotensiale. Økt byliv er en forutsetning for at Oslo sentrum skal fremstå som mer attraktivt.

For 6 av 10 er det ønskelig med flere aktiviteter og arrangementer på gater og torg for at de skal bruke Oslo sentrum (eventuelt bruke Oslo sentrum mer enn i dag). Andre forhold som er viktige er mer beplantning, flere grøntområder og parker, bedre vedlikehold og opprustning av gater og plasser, mer byliv, flere kulturtilbud og flere gågater. (Oslo kommune 2017, s. 22).

### Strategier

Handlingsprogrammet presenterer overordnede strategier for økt byliv, hvor tre av dem er romlige, og en er organisatorisk (Oslo kommune 2017, s. 33). Strategiene er:

- Tilrettelegge for et nettverk av byliv
- Øke samspill og synergieffekter mellom målpunkter i sentrum
- Framheve skjulte byromskvaliteter
- Organisere og etablere rutiner og funksjoner for bedre bylivskoordinering mellom kommunens etater, samt enkel saksbehandling og tilrettelegging for kommersielle og frivillige aktiviteter.

De tre romlige strategiene skal: "fremme et helhetlig, multifunksjonelt og mangfoldig byliv: mangfold i bruk, mangfold i brukere og i opplevelser".

### Begrepet «mangfold i brukere»

Kommunen understreker at mangfold er et mål i handlingsprogrammet for økt byliv.

I forhold til mangfold i brukere trekker Handlingsprogrammet særlig frem barn og eldre og legger vekt på at det skal øremerkes større arealer av god kvalitet som passer deres behov. Unge blir også omtalt som et satsningsområde. Det foreslås fire generelle tiltak for barn og eldre. Handlingsprogrammet oppgir ikke mer spesifikt hvordan man skal oppnå mangfold i brukere, eller hva som menes med mangfold i brukere, annet enn nettopp dette fokuset på barn, unge og eldre.

Det er dog oppgitt som en av de syv viktigste dimensjonene i handlingsprogrammets ambisjon, at man skal: «lvareta folk som byens mest grunnleggende komponent, gjennom tiltak for ikke-kommersielle opplevelser» (Oslo kommune 2017, s. 27). Dette henger sammen med handlingsprogrammets oppbygning med 7 bylivsfaktorer som grunnlag for bylivet, hvor folk er en av disse faktorene.

Ikke-kommersielle opplevelser må på bakgrunn av begrepet kommersiell som et fenomen forbundet med handel, kunne tolkes som tiltak som kan benyttes av hvem som helst, uten å måtte betale for det og dermed uavhengig av sosioøkonomisk bakgrunn og status.

Bylivsundersøkelsen fra 2014 utført av Gehl Architects avdekket at samskaping og samarbeid er forutsetninger for å tilrettelegge for økt byliv og at "korte beslutningsveier og forutsigbarhet i kommunen og mellom kommunen og det sivile samfunn i bylivssatsningen er viktig" (Oslo kommune 2017, s. 21). Den peker også på at det er et stort behov for kommunikasjon med publikum og aktører som er ikke-kommunale, det være seg enten kommersielle eller frivillige.

### Oppsummering av tiltak

Vi har samlet prinsipper og tiltak som er nevnt i Handlingsprogrammet. Her er det også andre tiltak enn det vi har presentert i teksten. Oversikten gir en pekepinn på hva Handlingsprogrammet vektlegger. Og vil bli tatt med videre for sammenligning med prinsippene i del 9.

#### Fysiske

- Aktivitetsområder
- Styrket grønnstruktur
- Lekeplass
- Gratis sitteplasser
- Kvalitet i byrom
- Byrom for barn og unge
- Belysning
- Klimabeskyttende møteplasser
- Bylivsgate
- Hierarki av møteplasser
- Urbant landbruk
- Badefunksjoner

#### Funksjonelle

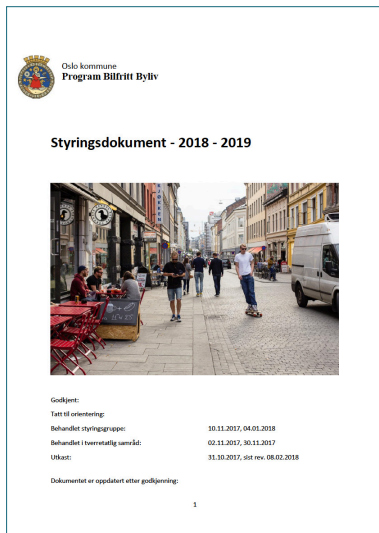
- Mobilitet for gående
- Tilrettelegge for sykkel
- Kunst/kultur
- Opphold
- Arrangementer
- Kollektivtrafikk
- Marked
- Helårsaktivitet
- Bylivsaktivitet og uteservering
- Mangfold i opplevelser
- Variasjon i oppholdsteder for barn, unge, eldre
- Lavterskel tilbud
- Mangfold i bruk

#### Overordnede

- Trygghet i byrom
- Næringssamarbeid
- Klimatiltak

Tiltakene er rangert ut i fra hvilke som er nevnt flest ganger innenfor hver kategori

### 3.2.2 Program bilfritt byliv, Styringsdokument 2018 – 2019 – Vedtatt 08.03.2018



Figur 16: Oslo Kommune 2018b. Styringsdokument

Styringsdokumentet ble vedtatt 08.03.2018 og inneholder detaljert informasjon om organisering og gjennomføring av program for bilfritt byliv. Program for bilfritt byliv har som hovedmålsetning:

- Å skape et bedre bymiljø og økt byliv innenfor Ring 1 i løpet av bystyreperioden, hvor et bilfritt sentrum er et virkemiddel.

Målsetningen inneholder to hovedelementer:

- Bedre bymiljø
- Økt byliv

Styringsdokumentet (Oslo kommune 2018b s. 5) peker på tre hovedutfordringer som program bilfritt byliv har på overordnet nivå:

- Få til et helhetlig løsningskonsept for arealbruken og fysiske tiltak, primært gater og

byrom

- Få til reell samskaping mellom byaktører, det sivile samfunn og kommunen
- Få til koordinert aktivitet og erfaringsutveksling innad i kommunen

Byregnskapet skal samle inn informasjon om hvilken påvirkning programmet har på bylivet.

Byregnskapet skal bestå av tre hoveddeler:

- Byliv: Bruken og opplevelsen av sentrum
- Byøkonomi: Bruken av bygningene og tilhørende omsetning og bransjefordeling
- Bymiljø: Kan inneholde f.eks. luftkvaliteter (Oslo kommune 2018b s. 18)

For å måle effekten av bylivstiltakene, har byrådet satt opp konkrete resultatforventninger på to ulike indikatorer (Oslo kommune 2018b s. 8)

- Hvor godt liker innbyggerne å være ute på gater og plasser i sentrum (snitt i skala fra 1–5) Måltall 2018 → 3,9
- Hvor fornøyd er innbyggerne med folkelivet, stemningen i sentrum (snitt på skala fra 1–5) Måltall 2018 → 3,8

### 3.2.3 Program bilfritt byliv, Handlingsplan for 2018 – Vedtatt 08.03.18



Figur 17: Oslo Kommune 2018.

Handlingsplanen konkretiserer styringsdokument 2018-2019 som ble vedtatt samme dato. Den viser hva Program bilfritt byliv (PBB) foreslår å gjennomføre i 2018 og er programmets operative styringsverktøy som danner grunnlag for rapportering av status og avvik. Hensikten med Handlingsplanen er å fortsette arbeidet med å skape rom for ulike bylivsaktiviteter og redusert privatbiltrafikk i Oslo sentrum.

Handlingsplanen er fleksibel, hvilket betyr at det kan gjøres endringer eller omprioriteringer uten at planen trenger ny byrådsbehandling (Oslo kommune, 2018a). Høsten 2018 vil det bli fremmet en ny Handlingsplan som skal gjelde for 2019.

Handlingsplanen er sammensatt av fysiske tiltak samt kulturelle og næringsmessige aktiviteter. De fysiske tiltakene nevnt i Handlingsplanen som er relevant for tematikken sosiokulturelt mangfold er (Oslo Kommune 2018a, s.2).

#### Fysiske tiltak

- Det skal tilrettelegges for flere HC-parkeringsplasser som også skal etableres med en større geografisk spredning.
- Dronningens gate: Utvikle Dronningens gate til fotgjengerprioritert kulturstrøk med økt og variert byliv
- Flere benker og mer grønt: Anskaffe og utplassere benker og vegetasjon, inkludert trær, på områder hvor parkeringsplasser fjernes
- Kulturinfrastruktur: Etablere infrastruktur for





Figur 18: Visco 2018

arrangementer på flere steder i sentrum, primært sikre tilførsel av strøm

- Lekeplasser i sentrum: Det etableres flere lekeplasser i sentrum, bl.a. i Myntgata 2

#### Aktiviteter (Oslo Kommune 2018a, s. 2):

- Mobiliseringskoordinator: Program Bilfritt Byliv har ansatt en mobiliseringskoordinator som bl.a. vil arbeide med mobilisering og aktivering av aktuelle bylivsaktører innenfor bilfritt bylivsområdet
- Byaktør-workshop: Hensikten med workshopene er bl.a. dialog og ideutveksling om nye tiltak for å øke bylivet, eksempelvis bylivsdager, markedsdager, aktivitetsdager og andre tiltak som skaper liv i sentrumssonen
- Bylivskalender: Mobilisere byaktører til planlegging og gjennomføring av egne bylivsarrangement gjennom å etablere en felles aktivitetskalender, med aktiviteter gjennom hele året
- Pop-up bibliotek: Etablere pop-up bibliotek i sentrum
- Gatekunstprogram: Gjennomføre kunst- og

kulturtiltak som f.eks.:

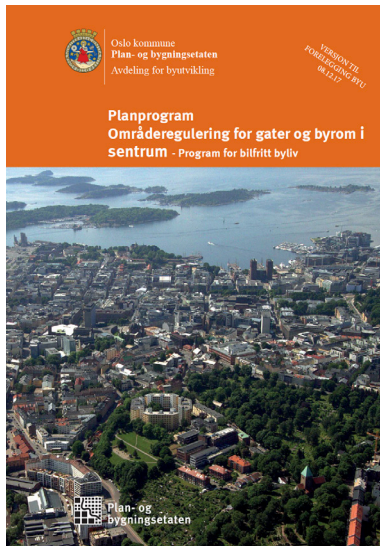
- Gatekunstfestival: Oppfølging av vedtatt handlingsplan for gatekunst
- Plastic Guerilla Movement: etablere et samarbeid med f.eks. kulturskolen og/eller andre grupper hvor siktemålet er å aktivisere barn og unge om bl.a. miljøspørsmål gjennom gjenbruk og aktivitet i sentrum
- Samskaping: Arrangere pop-up idé-verksteder i sentrum for å gi råd og hjelp til interesserte byaktører om hvordan etablere aktiviteter for økt byliv
- Områderegulering: Områderegulering av gater og byrom, med hensikt å legge til rette for permanent bruk av gategrunn til bylivsformål og økt byliv i sentrumskjernen
- Effektive søknadsprosesser: Redesigne søknadsprosesser og saksbehandlingsrutiner for tillatelse til bylivstiltak. Hensikten er å effektivisere og forenkle søknadsprosesser på tvers av sektorer i Oslo kommune. Bylivsguiden revideres tilsvarende

- Informasjon: Bevisst profilering av Oslo sentrum som bilfri og kul by, med tydelig informasjon om konkrete tiltak og aktiviteter som gjennomføres. Informasjon skal bygge på en felles profilering på satsingen fra Oslo kommune. Det skal utvikles en informasjonsplattform for lett tilgjengelig informasjon om parkering, næringsparkering, HC-parkering og varelevering, som også viser hvor man kan finne ulike bylivstiltak
- Tilskudd til kultur- og idrettsaktiviteter: Videreføre ordningen med søkbare tilskudd til kultur- og idrettsaktiviteter etter mal fra 2017

**Evalueringsplan av etablerte tiltak (Oslo Kommune 2018a, s. 3):**

- Gjennomføre Bylivsevaluering med basis i den nå-beskrivelsen som ble gjort i 2017
- Etablere og gjennomføre første «Byregnskap – handel og næring» for Bilfritt bylivsområdet i samråd med byaktørene
- Evaluere handlingsplan 2018 for å vurdere behov for revisjon

### 3.2.4 Planprogram for områderegulering for gater og byrom i Oslo sentrum



Figur 19: Oslo Kommune 2018c. Planprogram for områderegulering

#### Fastsatt 12.03.2018

Arbeidet med områderegulering for gater og byrom i sentrum ledes av Plan- og bygningsetaten og er et svar på en bestilling fra Byrådsavdeling for byutvikling i forbindelse med arbeidet med Bilfritt byliv (saksnr.:201504553-157, dattert 10.11.2016). Områderegulering for gater og byrom i sentrum er en langsiktig plan som tilrettelegger for utvikling av Oslo sentrum i tråd med målene om et bilfritt byliv.

Ved å prioritere gående, barn, unge og eldre foran privatbilismen i Oslo sentrum kan gateareal frigjøres og fylles med nye aktiviteter

Oslo kommune, 2018c, s. 2

Prinsipper som legges til grunn for områdereguleringen:

- Tilgang til p-hus i randsonen av Ring 1 opprettholdes for privatbiler
- Overordnet trafikkalt prinsipp for hele planområdet, deriblandt f. eks. hindre eller sterkt begrense gjennomkjøring nord-sør og øst-vest, forbud mot innkjøring til sentrum eller andre trafikkregulerende tiltak for privatbilismen
- Opprettholdelse av vare- og serviceadkomst, og adkomst til eiendommer
- Forsvarlig framkommelighet for kollektivtrafikken
- Forsvarlig framkommelighet for utrykningskjøretøy

(Oslo kommune 2018c, s. 30)

Et viktig mål for planarbeidet er å tilrettelegge for opphold og aktivitet gjennom hele året og for alle aldre og uavhengig av den enkeltes økonomiske ressurser. Økte muligheter for opphold og aktivitet i Oslo sentrum vil bidra til økt byliv som er viktig av følgende grunner:

- Oslo vokser og nye beboere vil stille nye krav til hvordan Oslo sentrum bør fungere
- Endrede boforhold med mer kompakte boliger og flere aleneboende øker behovet for offentlige rom
- Økonomisk ulikhet og helseutfordringer i befolkningen setter folkehelse og sosial bærekraft på agendaen
- Oslo må ivareta sin attraktivitet som bo- og arbeidssted i konkurranse med andre byer og hovedsteder (Oslo kommune 2018c, s. 29).

Handlingsprogrammet for økt byliv utgjør et viktig grunnlagsmateriale for områderegulering for sentrums gater og byrom. Spesielt gjelder dette aktuelle analyser og strategier som fremgår av dokumentet Handlingsprogram for økt byliv. Disse vil brukes som grunnlag for utformingen av planforslaget (Oslo kommune, 2018c: 19)

Gjennomføringen av program Bilfritt Byliv er delt opp i tre faser:

**FASE 1 (2017-):** redusere privatbiltrafikken og skape rom for ulike bylivsaktiviteter:

- Privatbiltrafikken reduseres ved å fjerne offentlig avgiftsparkering, elbilparkering og MC-parkering på gategrunn der hvor P-plasene ikke er fastsatt i reguleringsplan (Oslo kommune 2018c, s. 30) innenfor Ring 1. Dette arbeidet starter våren 2017.
- Frigjorte arealer tas i bruk til tiltak for økt byliv.
- Mulighet for gjennomkjøring i sentrum reduseres. Bilister henvendes til Ring 1 og Operatunellen.

**FASE 2 (2018-):** Arbeidet med å redusere privatbiltrafikken og skape rom for ulike bylivsaktiviteter fortsetter (Oslo kommune 2018c, s. 30):

- Effekten av fase 1 evalueres
- Flere gater gjøres om til fotgjengerprioriterte gater
- Praktisk sykkeltilrettelegging gjennomføres

- «Shared space» innføres der hvor det er hensiktsmessig

**FASE 3 (2019-):** Gjennomføre permanente bylivstiltak.

- Fysisk ombygging av gater og plasser starter opp
- Behov for ytterligere trafikkregulerende tiltak vil vurderes
- Evaluering av programmet

Områdereguleringen vil legge til rette for fjerning av all gateparkering og gjennomføring av permanente bylivstiltak. Når det gjelder trafikkregulerende tiltak er det i dag ikke avklart hvilke tiltak som skal iverksettes. Det mest aktuelle er å begrense gjennomkjøringene i sentrum ved et kjøremønster som oppmuntrer bilister til å velge andre kjøreruter (Oslo kommune 2018c, s. 30).

## 3.3 OPPSUMMERING

### 3.3.1 Diskusjon

De politiske føringene med direkte relevans for gjennomføringen av program bilfritt byliv handler i grove trekk om hvordan man skal oppnå målsetningen om økt byliv, hvilke virkemidler som skal brukes og hvordan arbeidet skal organiseres. Det å fjerne privatbilismen og privatbilkparkeringen i Oslo sentrum er i stor grad et virkemiddel for å oppnå det overordnede målet om økt byliv.

I vårt intervju med Yngvar Hegrenes i Bymiljøtaten kom det fram at de vil transformere Oslo sentrum til et sted som er på fotgjengerenes premisser (sidetall intervju).

«Målet, er å transformere bybruken da fra bilbasert til fotgjengerbasert og opplevelsesbasert. Kort fortalt.»

Yngvar Hegrenes, 2017

Hvor bilfritt programområdet blir, eller hva det konkret vil innebærer for de berørte parter er ikke avklart i skrivende stund (13.03.2018).

Hegrenes mener derfor at definisjonen på bilfritt endrer seg, mens målet er knyttet til at den vanlige privatbilisten skal endre tankemønster rundt hvordan å bruke sentrum. Fokuset for programmet blir i den forstand i større grad fotgjengerprioritert fremfor det å fjerne bilene.

I byråds sak 1092/17 forklares det at det ikke er realistisk å oppnå et helt bilfritt sentrum (Oslo kommune, 2018b, s. 4). Det må tas hensyn til forflytningshemmede, varetransport, kollektivtransport, beboere, nødetater og renovasjon. Videre heter det at det må utredes nærmere

om, og evt. hvordan, transport til viktige samfunnsfunksjoner skal ivaretas. Det framkommer også at det viktigste er å fjerne bilene fra overflaten og på denne måten frigjøre arealet som kan anvendes til andre formål (Oslo kommune, 2018b, s. 4).

Styringsdokumentet legger rammer for evaluering av tiltakenes effekt på bylivet. Effektmåling skal gjennomføres ved hjelp av et byregnskap og dette skal i følge styringsdokumentet bestå av tre hoveddeler:

- Byliv: Bruken og opplevelsen av sentrum
- Byøkonomi: Bruken av bygningene og tilhørende omsetning og bransjefordeling
- Bymiljø: Kan inneholde f.eks. luftkvaliteter (Oslo kommune 2018b, s. 18)

Selve begrepet bilfritt kommer fra byråds erklæringen, da det nye byrådet trådte til i 2015. Da ble det hetende Bilfritt sentrum, og det er her begrepet oppstod.



### 3.3.2 Avgrensning – Handlingsprogram

Koltstø forklarer at det i følge Plan- og bygningsetatens konsulenter er en av fem kjøretøyer som faktisk blir borte, de antar ca 20 prosent. Stein forklarer videre at det i hovedsak er privatbilen som kommer til å forsvinne. De fleste bilene har noe der og gjøre, og Koltstø sier:

«Og dette er jo Oslo sentrum ikke sant, den er avhengig av et transportsystem som fungerer. Det er jo byens blodårer kan vi si, som tilfører varer og gods og mobilitet og sånn, ikke sant? Så, ordet bilfritt er jo vi, egentlig lite glad for. Det har blitt hengende igjen.»

Stein Koltstø, 2018

Vi bruker handlingsprogrammet som en del av det metodiske grunnlaget. Handlingsprogrammet har overordnede mål, strategier og konkrete tiltak for 13 delområder. Vi velger å ta for oss de konkrete tiltakene, samt de mål og strategier som omhandler Fridtjof Nansens Plass. Vi vil også fokusere på deres bruk og definisjon av mangfoldsbegrepet:

#### Mangfold i bruk

I følge Handlingsprogrammet skal dette også bli sikret gjennom å styrke kulturtilbud gjennom geografisk spredning, og være tilgjengelige på ulike tider av døgnet. Dette vil gjøre det mulig å bruke samme område til flere aktiviteter (Oslo Kommune, 2017, s. 28).

#### Mangfold i brukere

Å tilrettelegge for økt kvalitet og mangfold i oppholdssteder vil sikre et mangfold i brukere. Med dette menes det at en økt tilstedeværelse av mennesker i seg selv vil generere byliv og målpunkter, og kan oppnås gjennom økt kulturtilbud, og henger dermed sammen med mangfold i bruk. Brukere som særlig blir nevnt er barn og unge (ibid. s. 28).

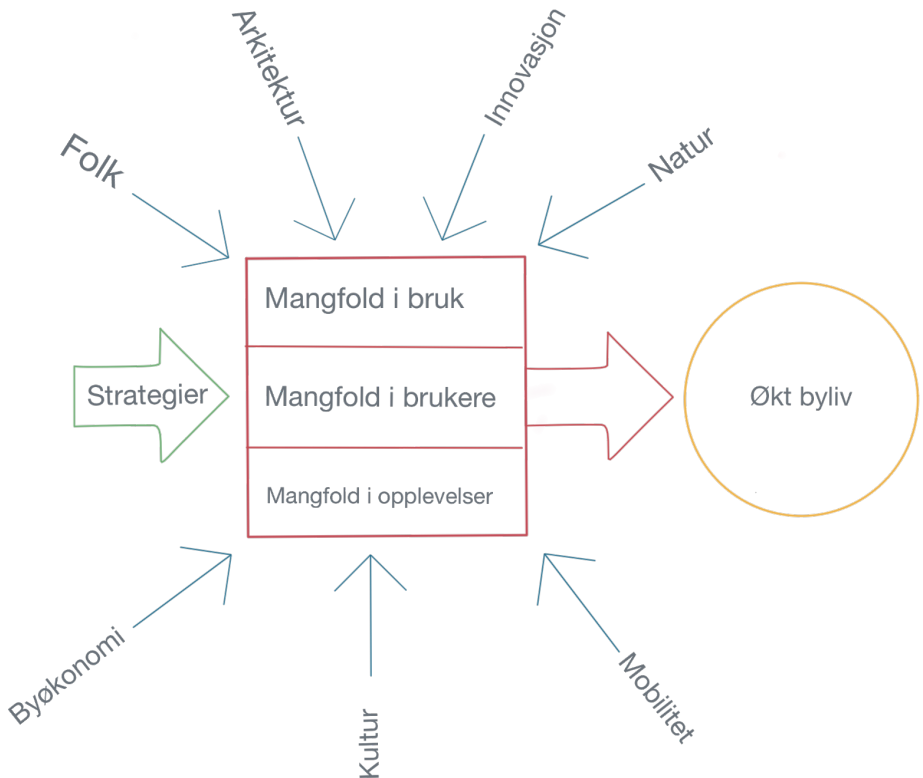
#### Mangfold i opplevelser

Å gjøre tiltak for byøkonomien vil øke samspill og variasjon av opplevelser i sentrum, og sikre godt samarbeid mellom ulike byaktører (ibid. s. 28).

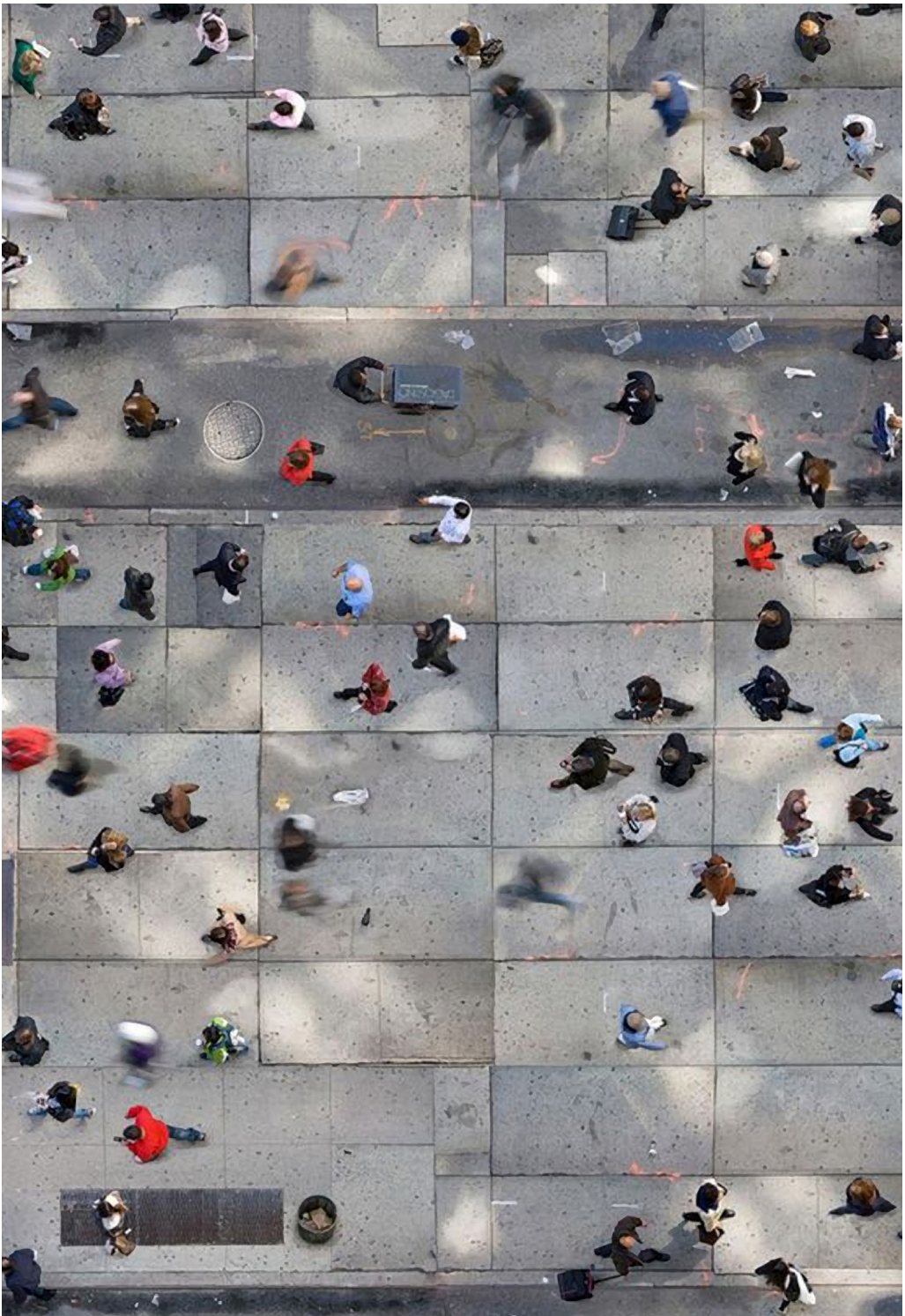
### 3.3.3 Hypotese

Vi tolker ikke Handlingsprogrammet som en uttømmende liste over tiltak, men heller som en veileder på hvilke temaer som Kommunen anser som viktige, og hva som skal vektlegges mest.

Hypotesen er blitt fremstilt ut i fra målene i Handlingsprogrammet og hvordan den legger opp til å nå disse. Den legger til grunn at romlige og organisatoriske strategier skal påvirke de tre typene mangfold; mangfold i bruk, mangfold i brukere og mangfold i opplevelser. Disse blir også påvirket av de syv bylivsfaktorene. Ved at disse gis klare målsetninger skal resultatet av den totale påvirkningen av mangfoldsfaktorene bli et økt byliv.



Figur 20 : Egenprodusert. Hypotese utarbeidet etter Handlingsprogram for økt byliv



Figur 21: Katrin Korfmann.



*Figur 22: Landezine 2018*

## 4 FØRINGER

---

4.1 Internasjonale føringer

4.2 Nasjonale føringer

4.3 Kommunale føringer

4.4 Oppsummering

4.5 Diskusjon





I dette kapitlet vil vi undersøke hva relevant lovverk, politiske føringer og veiledende, strategiske planer og programmer sier om temaet sosiokulturelt mangfold.

Vi har gjort et utvalg av dokumenter ut fra dokumentenes aktualitet i forhold til problemstillingen og at dokumentenes geografiske virkeområder skal samsvare med Handlingsprogrammet for økt bylivs virkeområde.

Om et dokument som ikke er juridisk bindende som f.eks. Handlingsprogram for økt byliv kan omtales som en føring er diskutabelt. Vi tar utgangspunkt i det faktum at selv om det ikke er juridisk bindende etter Plan- og bygningsloven, og dermed ikke utløser de samme krav til utredning og medvirkning som et juridisk bindende dokument (som f.eks. område-regulering), så gir det sterke politiske signaler om ønsket fremtidig utvikling og legger ofte grunnlaget for utformingen og formuleringen av kommende planer og reguleringer.

Vi har dermed valgt å bruke begrepet føring om alle dokumentene som omtales i dette kapitlet, men vil presisere at det ikke betyr at alle dokumentene er juridisk bindende. Det vil gå frem av en kort omtale av hvert dokument om det er vedtatt og dets relevans.

Figur 23: Adobe Stock 2018

## 4.1 INTERNASJONALE FØRINGER

### 4.1.1 FNs bærekraftsmål



Figur 24: FN sambandet 2018

“FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.” (FN-sambandet 2018) Norge vil følge opp sine forpliktelser i forhold til FNs bærekraftsmål ved at disse er tatt inn som et eget kapittel i statsbudsjettet for 2017 og er behandlet i proposisjonene fra alle ansvarlige departement (ibid.)

Under presenteres de delmål som inngår under mål nr. 11 – Bærekraftige byer og samfunn, som vi ser som relevant i forhold til tematikken mangfold.

- Innen 2030 sørge for å myndiggjøre alle og fremme deres sosiale, økonomiske og politiske inkludering, uten hensyn til alder, kjønn, funksjonsevne, rase, etnisitet, nasjonal opprinnelse, religion eller økonomisk eller annen status.
- Sikre like muligheter og redusere forskjellsbehandling, blant annet ved å avskaffe diskriminerende lover, politikk og praksis og ved å fremme lovgivning, politikk og tiltak som er egnet til å nå dette målet.
- Innen 2030 oppnå en mer inkluderende og bærekraftig urbanisering med mulighet for en integrert og bærekraftig bosettingsplanlegging og -forvaltning som gir medbestemmelse i alle land.
- Innen 2030 sikre allmenn tilgang til trygge, inkluderende og lett tilgjengelige grøntområder og offentlige rom, særlig for kvinner, barn og eldre samt personer med nedsatt funksjonsevne (ibid.)

## 4.1.2 Det europeiske planleggingscharteret



Figur 25: Europeisk råd for helhetlig planlegging 2013

Det europeiske planleggingscharteret er utarbeidet av europeisk råd for helhetlig planlegging og gjelder for hele Europa.

Det har som hovedmål å oppfordre til en helhetlig planlegging for at regioner, byer og kommuner skal kunne oppnå bedre miljøvilkår, bærekraftig økonomisk vekst og bedre sosial trivsel (Kommunenes sentralforbund).

Charteret fremmer en visjon om "et Europa som fremmer rettferdighet gjennom samhörighet og tilknytning." (Europeisk råd for helhetlig planlegging 2013, s. 13) Det er "nødvendig å balansere interessene til samfunnet som helhet med minoriteter og individers behov og rettigheter." (ibid.)

- Det er nødvendig å skape større sosial samhörighet for å sikre at større utvalg av økonomiske muligheter og sysselsetting for alle, samtidig som det vil bidra til å sikre en mer likestilt tilgang til sosial goder, utdanning og helse (ibid.)
- Man må "utvikle nye innfallsvinkler til styring

og samfunnsengasjement som involverer alle interessenter" (ibid.)

Nye kontakter vil øke mobilitet og potensialet for integrering. Denne kontakten må håndteres med kulturell sensitivitet slik at folk både får beholde sin sosiale, kulturelle og historiske arv og karakter så vel som å ha innvirkning på de avgjørelser som vil påvirke deres sosiale og fysiske miljø. Uten en slik sensitivitet vil vi ikke oppnå den formen for kulturell og sosial integrering som kan balansere behovet for å opprettholde et mangfold som oppmuntrer til integrering, felles verdier og visjoner for delte rom og landskap.

(Europeisk råd for helhetlig planlegging, 2013: 13)

- Ta mer hensyn til behovene og velferden til alle sosiale grupperinger og hva som påvirker deres livskvalitet (ibid.)
- "Kulturell, sosial og økonomisk samhörighet er kjernen i den helhetlige planleggingen.
- Gjennomføre tiltak som hjelper innbyggerne og interessenter til å bruke sin stemme og ta del i det å forme sin fremtid. La befolkningen få tilstrekkelig tid til å bli integrert i helhetlige planleggingsprosesser og legge til rette for genuint engasjement (ibid. s. 14):
- Støtte lokalt demokrati og gi lokalsamfunn innflytelse.
- Adressere de voksende sosiale utfordringene som handler om en aldrende befolkning og endring i balansen mellom aldersgrupper i sosiale og økonomiske vilkår, men også i etablering av passende

.....

samfunnsstøttenettverk og infrastruktur. Det inkluderer pensjonister og eldre i forhold til grad av tilgang og styring av offentlig rom (ibid.)

- "Hver by og region / territoriet har sitt eget kulturelle og sosiale mangfold som berikes av introduksjon av nye identiteter gjennom innvandring." (ibid.)
- I den integrerte byen og regionen / territoriet er det utvekslingen mellom kulturer i bymiljøet gjennom kommunikasjon og gradvis fusjon som gir bylivet en større dybde og mangfold. Dette i sin tur øker bylivets helhetlige attraksjon som bomiljø, arbeidsplass, studiested, arena for næringsvirksomhet og fritidsaktiviteter (ibid.)
- Vesentlige konkurransefortrinn kan oppnås ved å dra fordel av byers kulturelle og naturlige kvaliteter, og ved å promotere deres unikhhet og mangfold.
- "Europas fremtidige utvikling må bli drevet frem av verdier basert på rettferdighet og må bli inkluderende for alle innbyggere og ta i betraktning deres lokale behov og ambisjoner." (ibid s. 24).

Helhetlig planlegging bidrar med et slikt forbindelse. Vår visjon for Europa er arealintegrering av byer og regioner / territorier for å maksimere fordelene når det gjelder:

- Kulturelt mangfold.
- Sosial samhörighet og solidaritet.
- Miljømessig samhörighet.
- Økonomisk integrering (ibid s. 23).

## 4.2 NASJONALE FØRINGER

### 4.2.1 Melding til Stortinget 18 (2016-2017), Bærekraftige byer og sterke distrikt



Figur 26: Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2016

Melding til Stortinget brukes når regjeringen vil presentere saker for Stortinget uten forslag til vedtak. Meldingene er en rapport til Stortinget om arbeid som er gjort på et spesielt felt, eller drøfting av framtidig politikk. Meldingene, og behandlingen av dem i Stortinget, danner ofte grunnlaget for en senere proposisjon (Stortinget (2008).

Denne stortingsmeldingen gir uttrykk for hvordan man kan oppnå bærekraftig utvikling av byene, tettstedene, distriktene og regionene våre (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2016, s. 6) Vi har gjort et utdrag av de poengene vi mener er viktigst i forhold til tematikken mangfold.

Regjeringen er opptatt av å unngå økende ulikheter mellom grupper av befolkningen og å medvirke til gode og inkluderende lokalsamfunn. For å lykkes med dette vil regjeringen:

- Legge til rette for gode og inkluderende lokalsamfunn med vekt på sosial bærekraft
- Styrke rettleidingen for kvalitet og attraktivitet i de bygde omgivelsene med sikte på økt livskvalitet og et godt liv for alle uavhengig av alder og funksjonsnivå (ibid. s. 7)

Utformingen av de fysiske omgivelsene har mye å si for hverdagen og livsutfoldelsen til folk. Gode offentlige rom og møteplasser kan fremme kontakt mellom mennesker og er viktig for det sosiale livet i byen (ibid.)

Det er et viktig demokratisk prinsipp at et bredt spekter av synspunkter og perspektiv kommer frem i planprosessene, og at et godt lokalsamfunn og gode omgivelser skaper gode forhold og livskvalitet for alle uavhengig av alder, kjønn, funksjonsevne, etnisitet og så videre (ibid. s. 151).



## 4.2.2 Den moderne bærekraftige byen



Figur 27: Fagrådet for bærekraftig bypolitikk 2013. Den moderne bærekraftige byen

Denne publikasjonen er utarbeidet av Fagrådet for bærekraftig bypolitikk og utgitt av Miljøverndepartementet i 2013. Dokumentet presenterer statlig politikk av særlig betydning for byene. Hensikten er å gi en samlet framstilling av det arbeidet regjeringen gjør som retter seg mot byenes fremtidige vekst og utvikling.

På planområdet gjenspeiler publikasjonen eksisterende nasjonale føringer og planretningslinjer for byutvikling, men dokumentet gir i seg selv ikke grunnlag for å fremme innsigelser (ibid. s. 7).

Bærekraftige byer kjennetegnes ved følgende hovedprinsipper:

- De skal være tette og urbane, med levende sentrumsområder
- De skal være mangfoldige
- De skal være "grønne" i vid forstand

### Byen for alle

Vi må planlegge en by som oppleves som attraktiv av mange, uavhengig av kjønn, alder, inntekt eller utdanning. Mangfold handler om et inkluderende samfunn som aksepterer at folk er ulike (ibid. s. 11) Sosial og økonomisk ulikhet skal reduseres og ikke falle sammen med skillet mellom innvandrere og ikke-innvandrere (ibid. s. 27).

Lokalsamfunnsutviklingen må ta hensyn til at ulike grupper i befolkningen ut fra alder og livsfaser, etnisk bakgrunn og fysisk funksjon har ulike behov knyttet til bo- og nærmiljøet (Fagrådet for bærekraftig bypolitikk 2013 s. 13) De har forskjellige måter å bruke nærområdene på og det finnes ulike preferanser for friluftsliv og rekreasjon (ibid. s. 35).

Det er et mål at byen skal gi muligheter for sosial og fysisk utfoldelse og samfunnsdeltakelse for alle befolkningsgrupper (ibid. s. 27).

### Bolig

Vi må motvirke tendenser til delte byer der folk lever i lukkede nabolag (ibid s. 11) I en mangfoldig by bør personer med og uten innvandrerbakgrunn i stor grad bo i de samme områdene, og det må legges til rette for at innbyggere i et nabolag kan møtes (ibid. s. 27).

### Byrom som møteplass

Byenes sentrumsområder må styrkes som byens viktigste møteplass med et mangfold av handel, tjenester og kulturaktiviteter (ibid. s. 11).

Byrom som henger sammen med andre byrom og som appellerer til ulik bruk bidrar til en levende by (Fagrådet for bærekraftig bypolitikk, 2013: 37). Parker gir muligheter for fellesskap og kan motvirke rasisme og diskriminering (ibid s. 27).

### **Fysisk miljø og tilgjengelighet**

Det fysiske miljøet som omgir oss er grunnleggende for helse, trivsel og livskvalitet. Gode offentlige fellesrom som gater, byrom og grøntområder er selve limet som binder de ulike delene av byen sammen (ibid s. 37). Utearealene må være av en slik kvalitet at folk kan og vil bruke dem. Dette gjelder ikke minst for barn og unge, innbyggere med ulik kulturell bakgrunn, eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne (ibid. s. 28).

Det er viktig for den enkelte og for samfunnets sosiale og økonomiske bærekraft at den voksende andelen eldre får mulighet til å bo hjemme og leve selvstendig og aktivt i nærmiljøet (ibid . s. 28).

Vi må sikre at alle kan ta del i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne (ibid s.11). For å utvikle et mer tilgjengelig samfunn er det viktig å ha strategien om universell utforming med i alle planoppgaver. Målet er at alle skal kunne bruke de samme uteområdene. Dette innebærer å finne løsninger som likestiller tilgjengeligheten for alle mennesker, også mennesker med nedsatt funksjonsevne (ibid. s. 31). Universelt utformede løsninger gjør ofte områdene bedre for alle (ibid. s. 31).

### **Medvirkning**

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte. Planlegging og byggesaksbehandling skal sikre demokrati og medvirkning slik at alle som blir berørt kan delta og få mulighet til å uttale seg. Dette er i samsvar med grunnleggende demokratiske og rettsikkerhetsmessige prinsipper (ibid. s. 30).

### 4.2.3 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Fastsatt av Miljøverndepartementet 20. september 1995 som en del av den norske tilretteleggingen for å oppfylle forpliktelsene i FNs barnekonvensjon, ratifisert av Stortinget 8. januar 1991. Formålet med disse rikspolitiske retningslinjene er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven (Regjeringen)

#### *Nasjonale mål for barn og unges oppvekstmiljø*

Viktige nasjonale mål er å:

- Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.
- Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.



Figur 28: Bursdagsjentene 2018.

#### **Krav til fysisk utforming**

Følgende skal vies spesiell oppmerksomhet:

- Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare
- I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.

Dette forutsetter blant annet at arealene:

- er store nok og egner seg for lek og opphold
- gir mulighet til ulike typer lek på ulike årstider
- kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir mulighet for samhandling mellom barn, unge og voksne.

### 4.2.3 Lover og forskrifter:



**Plan- og bygningsloven § 1-1** gir føringer for bærekraftig utvikling på både makro- og mikro-nivå, og nevner spesielt barn og unges oppvekstvilkår i lovens formål. Loven skal legges til grunn i kommunestyrenes planlegging, som i tillegg er ansvarlige for å sørge for særskilte ordninger for å ivareta barn og unges interesser.

#### Barn og unge

For å ivareta hensynet til unge når steder fortettes, er det viktig at kommunens kommunedelplan om bokvalitet og friluftsinnteresser legger tydelige premisser for hvordan utviklingen skal skje. Dette må igjen stå forholdsmessig i relasjon til kommuneplanens arealdel, som skal vise sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Det er her man kan tilrettelegge og sørge for sammenhengende grønnstruktur, innslag av natur og grøntområder i boligområder og korte avstander til gode plasser for blant annet lek og fysisk aktivitet (Landsverk mfl. 2016, s. 97).

Når det er snakk om lover og regler knyttet til unge og uterom, er det spesielt plan- og bygningsloven vi må se til. Ivaretagelsen av unges interesser, er i hovedsak forankret i **§ 3-3 tredje ledd**, som sier at kommunestyret skal sørge for

å etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen. Det er opp til kommunestyret hvordan den særskilte ordningen skal organiseres, men kommunen må dokumentere at den har en slik ordning og hvordan den er organisert.

#### Medvirkning

I **plan- og bygningsloven § 5-1** presiseres det at enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte (Landsverk mfl. 2016, s. 95).

## 4.3 KOMMUNALE FØRINGER:

### 4.3.1 Kommuneplanen 2015 – Oslo mot 2030 Vedtatt 23.09.2015



Figur 29: Oslo Kommune 2015.

Kommuneplanen har perspektiv frem mot 2030. Hovedtema er den store befolkningsveksten og de utfordringer og muligheter den skaper for byen og kommunens ulike sektorer frem mot 2030. Alle aldersgrupper forventes å vokse mot 2030, men den største prosentvise veksten forventes å komme i de eldste aldersgruppene. Befolkningen blir stadig mer mangfoldig og brukerne av kommunens tjenester blir mer heterogene og sammensatt (Oslo kommune 2015, s. 8).

I følge SSBs fremskrivninger tyder det på at veksten frem mot 2030 i stor grad vil komme som følge av innvandring fra andre land. Befolkningen vil derfor bli stadig mer flerkulturell og etnisk sammensatt frem mot 2030. De viser også at i Oslo vil nesten halvparten av befolkningen om 30 år kunne være innvandrere eller norskfødte barn av innvandrere. En vekst i innvandrerbefolkningen vil stille større krav til

gode integrerings- og kvalifiseringstiltak som fremmer deltakelse og økt sysselsetting i alle befolkningsgrupper (ibid.).

Det er i dag store sosiale forskjeller på tvers av byen, noe som også gjenspeiles i befolkningens sammensetning og boligpriser i ulike bydeler. Det er viktig å stimulere til en balansert byutvikling som hindrer utviklingen av en mer sosioøkonomisk segregert by og opphopning av levekårsutfordringer. Kommuneplanen skal bidra til en byutvikling som på en langsiktig og systematisk måte bidrar til å motvirke sosiale forskjeller og dårlige levekår i byen og styrker folkehelsen.

Innbyggere i alle aldre skal kunne delta i byens utvikling. Demokrati i en flerkulturell by handler om stemmerett og sivile rettigheter, representasjon og ordninger for brukermedvirkning. Sivile rettigheter handler om likestilling og at alle skal ha like muligheter, uavhengig av kjønn, etnisitet, seksuell orientering, tro og sosial bakgrunn. Byens lokalmiljøer er viktige arenaer for lokaldemokrati og deltakelse. Gode medvirkningsprosesser styrker kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget, reduserer konflikter, gir forankring og vitaliserer lokaldemokratiet. Byens innbyggere skal få delta i prosesser hvor byens utvikling bestemmes, gjennom høingsprosesser, folkemøter, workshops, sosiale medier og web-løsninger (ibid. s. 27).



### 4.3.2 Kommunedelplan for torg og møteplasser



Figur 30: Oslo Kommune 2009

Kommunedelplan for torg og møteplasser ble vedtatt i Oslo bystyre den 24.04.2009. Planen er en temaplan for allment tilgjengelige uterom i Oslos byggesone, med unntak av sentrumsområdet omtrent innenfor Ring 1. Dette området er gjenstand for en egen prosess for istandsetting av byens åpne rom, "Levende Oslo".

Vi har valgt å ta med dette dokumentet på grunn av dens tematiske relevans.

Kommunedelplanen er en del av "Vakker by – handlingsprogram for estetikk og god byarkitektur". Den gir en overordnet struktur av torg og møteplasser i alle bydeler, og den fastlegger at nye utbyggingsprosjekter skal sørge for et godt tilbud av torg og møteplasser (Oslo kommune 2009, s. 3).

Det hevdes i planen at det forståelse for betydningen av det offentlige rom som sosial møteplass er økende. Den gir uttrykk for at kulturelt og etnisk mangfold skal vektlegges ved utforming av offentlige byrom slik at ulikheter gis rom for å være tilstede. I tillegg øker konkurransen om uterommene på grunn av pågående fortetting og dermed økt bruk. Planen poengterer at det er spesielt viktig å tilrettelegge for barn, unge og eldre og andre som i stor grad er henviset til uterommene i sitt nærmiljø f.eks. på grunn av begrenset mulighet til å forflytte seg (ibid.)

#### Toleranse

I planen legges det frem at brukere ofte opptrer i "parallelle verdener", uten å nødvendigvis interagere med hverandre. Men samtidig vil tilstedeværelsen av mennesketypene kunne føre til en tilvenning til det som oppleves som ukjent for oss, og kan dermed bidra til at toleransegrensene for ulikheter justeres. Dette beskrives i kommunedelplanen som første og et viktig ledd i integreringsprosessen (ibid. s. 27).

I planen gis det uttrykk for at at en stor bredde i type møteplasser vil gi rom for å tiltrekke seg mange ulike brukergrupper og at dette er en forutsetning for å oppnå en tolerant og inkluderende bykultur (ibid).

*Motsetninger er et uttrykk for byens mangfold og liv.*

(Oslo kommune 2009, s. 27)

Identitet og tilhørighet er ifølge kommunedelplanen grunnleggende faktorer for trivsel, og dermed essensielt for bylivet. Dette dreier seg om opplevelsen av å høre til og inngå som en del av samfunnet. Lokale møteplasser kan legge til rette for sosial omgang i hverdagen (ibid. s. 31).

Det poengteres at det for de multietniske byområdene er et spesielt behov for bredde i utvalg av type byrom for å sikre allsidig bruk og legge til rette for flere grupper på samme sted. Større parker og parsellhager trekkes frem som utendørs møtesteder hvor omgang med familie og venner står sentralt. Parsellhager er spesielt viktige møteplasser for kvinner i multietniske bymiljøer (ibid. s. 32).

### Barn

For barn legger planen opp til at det ved tilrettelegging av møteplasser skal tas særskilt hensyn til barn og unges muligheter for fri utfoldelse, lek og aktivitet gjennom prioritering av størrelse på arealer, lokalisering, egnethet og utforming.

Det påpekes også at man skal fremme samhandling mellom barn, unge og voksne.

Viktige steder for uorganisert lek for barn og unge er gater og plasser, parker, ulike friarealer, "hundremeterskoger", gang- og sykkelveier, skolegårder, barnehager og andre felles uteanlegg (ibid. s. 33)

### Eldre

For eldre trekkes mange lokale møteplasser med mulighet for allsidig bruk frem som et viktig

tiltak. Det foreslås også en egen benkestrategi for å legge til rette for nok steder å hvile. Dette vil i sin tur kunne øke de eldres bevegelsesradius til fots.

Tilgjengelighet og mobilitet er også svært viktig for denne gruppen og det er et mål å redusere hindre og gi bedre oversikt. Dette kan løses ved relativt enkle fysiske tiltak som å redusere høye kanter og jevne ut ujevnheter, etablere orienteringspunkter og ledelinjer.

I tillegg er trygghetsfølelse ekstra viktig for denne gruppen, og trygghetsfremmende tiltak kan være å bedre belysningen i byrommene. Viktige møteplasser for de eldre er turstier og utsiktspunkter, parker, gravplasser og andre grøntområder (ibid. s. 34).

Tema blir omtalt i føringen		Tema blir ikke omtalt i føringen				
	Tema Føring	Kjønn	Kulturell bakgrunn/etnisitet	Minoritet	Alder	Sosial klasse/Økonomi
Internasjonal føring	FNs Bærekraftsmål					
Internasjonal føring	Det europeiske planleggingscharter					
Nasjonal føring	Den moderne bærekraftige byen					
Nasjonal føring	Meld. St. 18 2016-2017 Bærekraftige byer og sterke distrikt					
Nasjonal føring	Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge					
Kommunal føring	Kommuneplanen					
Kommunal føring	Kommunedelplan torg og møteplasser					
Kommunal føring	Handlingsprogram for økt byliv*					
Kommunal føring	Handlingsplan 2018*					
Kommunal føring	Styringsdokument 2018-2019*					
Kommunal føring	Planprogram for områderegulering for gater og byrom*					

Figur 31: Egenprodusert. Føringers relevans for sosiakulturelle temaer

\* disse føringene har direkte relevans for program bilfritt byliv.

## 4.4 OPPSUMMERING

Ved å sammenligne dokumentene i tilknytning til Program Bilfritt Byliv med de andre føringene vi har undersøkt, vil vi påvise om de samsvarer med den generelle tendens i omtale av og fokus på sosiokulturelt mangfold.

Matrisen er ment til å gi en oversikt over hvorvidt sosiokulturelt mangfold er omtalt i føringer på kommunalt, nasjonalt og internasjonalt nivå.

Matrisen har ulike kategorier som til sammen skal gjenspeile sosiokulturelt mangfold slik vi forstår begrepet. Grunnen til at vi har delt det opp på denne måten er at vi vil differensiere mellom dokumenter som gir uttrykk for en bred oppfatning av innholdet i begrepet kontra de dokumenter som gjenspeiler en mer snever oppfatning. Jo flere kategorier dokumentet oppfyller (grønn farget rute), jo bredere forståelse av sosiokulturelt mangfold gir dokumentet uttrykk for å ha.

Tema-kategoriene er forenklet, siden de er omtalt på ulik måte i de ulike dokumentene. Derfor måtte vi tilpasse dem slik at vi kunne kategorisere formuleringene i dokumentene. Vi presiserer at kategoriseringen er gjort ut i fra vår egen tolkning og faglig skjønn.

## 4.5 DISKUSJON

Ut i fra gjennomgangen og sammenstillingen i matrisen er det mulig å se at de overordnede føringene på internasjonalt og nasjonalt nivå i stor grad tar for seg temaene som er innbefattet med sosiokulturelt mangfold, og har sosiokulturelt mangfold som et mål. Jo lavere nivå det er på føringene, jo mindre tar de for seg de sosiokulturelle faktorene. Det blir da tydelig at de normative målene faller bort i senere faser av planleggingen, når de fysiske tiltakene skal utarbeides.

### 4.5.1 Ansvar

Ved at de normative målene om mangfold blir tynnet ut eller forsvinner på gjennomføringsnivå, vil en uklar ansvarsfordeling oppstå. Det risikerer da at målene ikke blir oppnåelige, og faller bort fra prioriteringene i bylivet. Det er uklart hva bakgrunnen for denne nedprioriteringen er, men det kan være på grunn av at tematikken anses som uangripelig og til tider betent. Ut ifra intervjuet med Stein Kolstø og Ida Ørnhøi kan det antydes at Handlingsprogrammet ikke har en aktiv inkluderende rolle. Kolstø sier:

*«Vi kan jo ikke sørge for at alle kommer inn i et byrom, for det vil aldri skje (...). alle i Oslo bruker ikke hele byen. Folk bruker sin del av byen.»*

Stein Kolstø, 2018

Det blir tydeliggjort at Handlingsprogrammet har ansvaret for den fysiske tilretteleggingen, og kun dette. Kolstø påpeker at de heller ikke har noen intensjon om å ekskludere noen.



Figur 32: Landezine 2018

# 5 MANGFOLD



5.1 Teori

5.2 Empiri

5.3 Oppsummering





Figur 33: Egenprodusert. Aktuelle teoretikere.

---

## 5.1 TEORI OM MANGFOLD

“A city is composed of different kinds of men; similar people cannot bring a city into existence”.

Aristoteles, Politikken i Oslo Kommune 2009, s. 27

Når man snakker om mangfold i by kan man tolke det til den konsentrerte menneskelige aktivitet i byen, og de opplevelsene menneskene sammen skaper gjennom byens mange tilbud, som kom fram i intervjuet av Kolstø og Ørnhøi.

Det finnes mange forskjellige oppfatninger av hva et mangfold i by er. Det henviser ofte til funksjon – at det er mange tilbud på ett sted, eller til fysiske omgivelser – som variasjon i arkitektur eller bygningstype.

Når man utforsker mangfold i betydningen av ulike mennesker på samme sted, vil man oppdage at dette er et tema som er mye omtalt i teorien og av mange av de største teoretikerne innenfor byutviklingsfeltet.

I teorien blir tilstedeværelsen av mangfold rettferdiggjort på grunnlag av dens positive effekt på bylivet, og disse effektene er mange. Vi skal gå nærmere inn på hva teoretikerne mener disse effektene er, og hva som kan bidra til økt sosiokulturelt mangfold.

I denne delen vil vi ta for oss følgende teoretikere:

- Ricard Forida
- Jane Jacobs
- Susan Fainstein,
- Emily Talen
- Lyn H. Lofland
- Terje Wessel
- Don Mitchell



Figur 34: Egenprodusert

**Richard Florida**, født 1957, amerikansk professor innen samfunnsøkonomi. Kjent for sin bestselgende bok: «The Rise of the Creative Class». Hans fagområder er økonomi, statsvitenskap, geografi, sosiologi og sosialvitenskap. Han mener at mangfold kan bidra til byens økonomi, ved at et samfunn preget av mangfold vil tiltrekke seg velutdannede og kreative mennesker som bidrar til økt økonomisk grunnlag. Et slikt samfunn vil være løfterikt og befriende (Florida 2002).

Ut i fra hvordan han definerer byens attraktivitet i tilknytning til mangfold kan man se hva han legger i begrepet mangfold. Begrepet for han betyr variasjon i etnisiteter, vilkår og alder. Her legger han frem at samfunnets toleranse kan bli målt av dens andel innvandrere, bohemer og homofile (ibid).

Han mener at et mangfoldig samfunn er et samfunn som folk identifiserer som "spennende" og "energiske" (ibid.). Hans måte å åpne opp og legge til rette for den kreative klasse har blitt kritisert for å virke ekskluderende på de delene av befolkningen som er utenfor den kreative klasse.

#### Oppsummering

- Mangfold gir økt økonomisk grunnlag
- Mangfold betyr: variasjon i etnisitet, vilkår og alder.
- Et mangfoldig bybilde er løfterikt og befriende



Figur 35: Egenprodusert

**Jane Jacobs**, 1916-2006. Amerikansk-Kanadisk forfatter, sosiolog og aktivist. Mest kjent for sin bok «The Death and Life of Great American Cities» som har inspirert og skapt debatt verden over (PPS 2010).

Jacobs var av den oppfatning at mangfold var viktig for byens funksjon. Hun mente at samhandlingen mellom mennesker i det offentlige rom er viktig for trygghet i byen (Jacobs 1961).

«Byen har en evne til å tilby noe til alle, kun fordi den er laget for alle, og når den er laget av alle.»

(Jacobs, 1961, s.238)

Hun la vekt på fire forskjellige elementer som var nødvendig for et vitalt og spennende byliv. Disse er: flere funksjoner, små kvartaler, blanding av forskjellige bygninger og tilstrekkelig tetthet i mennesker (Jacobs 1961, s. 196-197). Funksjonene skal sikre aktivitet gjennom hele døgnet. Bygningene må være forskjellige i den

forstand at de er bygget på ulik tid, og det finnes en variasjon i standard, slik at ulike menneskegrupper bor på samme sted (Jacobs 196).

#### Oppsummering

- Flerfunksjonelt
- Små kvartaler
- Blanding av bygninger
- Tetthet i mennesker



Figur 36: Egenprodusert

**Susan Fainstein**, professor i urban planlegging. Mest kjent for sin bok «The Just City» fra 2011. Fainstein skriver blant annet om moralsk teori om en rettferdig by.

Hun mener mangfold er en viktig del av den politiske og planteoretiske debatten, og må få like mye plass som verdiene likhet og rettferdighet for å oppnå et demokratisk samfunn med plass til alle (Fainstein 2010).

Hun legger til grunn at mangfold blir definert på mange forskjellige måter, foreksempel sosialt mangfold, økonomisk mangfold og arkitektonisk mangfold. Noen av disse påvirker også hverandre (Fainstein 2005, s. 4).

Fainstein mener mangfold kan gjøre byer attraktive og økonomisk mer produktive, og at det finnes finnes organisatoriske måter å oppnå sosialt mangfold på, fremfor fysiske (Fainstein 2005). Hun argumenter for at selv om verdiene rettferdighet, likhet og mangfold skal planlegges og

tilrettelegges for, må dette utføres med stor presisjon. Det er slik at disse verdiene kan utfordre og gå på bekostning av hverandre, og utfordre de demokratiske verdiene (Fainstein 2010).

Hun viser til eksempler i Nederland hvor områder med monoton og ensformige fysiske omgivelser har stort sosialt mangfold, kun på grunn av offentlige inngrep og føringer (Fainstein 2005).

#### Oppsummering

- Mangfold gjør byen attraktiv og produktiv
- Mangfold bør sidestilles med andre demokratiske funksjoner som likhet og rettferdighet
- Mangfold kan oppnås gjennom organisatorisk prioritering



Figur 37: Egenprodusert

**Emiliy Talen**, professor i Urbanisme ved University of Chicago og redaktør for «Journal of Urbanism» Hun forsker på urban design og urbanisme og spesielt forholdet mellom det bygde miljø og sosial rettferdighet.

Hun har blant annet skrevet boken Design for Diversity (Universitetet i Chicago u.å).

Emily Talen presenterer i sin teori at mangfold er en viktig del av byen. Det er viktig for at ulike innbyggere skal omgås og komme overens, slik at de kan danne relasjoner mellom seg og dermed kan toleranse oppstå.

Talen legger vekt på at det finnes mange typer mangfold som har påvirkning på utvikling av by og sted, men at hun i utgangspunktet bruker begrepet for å forklare et normativt tankesett, som inkluderer alle former for sosiale og økonomiske sammensetninger (Talen 2006, s. 234).

For å oppnå dette mangfoldet mener hun at det er nødvendig med fortetting og kompakt by. I tillegg mener hun at det sosiale mangfoldet avhengig av den fysiske utformingen (Talen 2006).

Hun mener at det ikke er mulig å trekke en sammenheng mellom design og mangfold direkte, men at det er mulig å legge til rette for, eller ivareta det (Talen 2006).

#### Oppsummering

- Fortetting
- Kompakt by





Figur 38: Egenprodusert

**Lyn H. Lofland** født 1937, er professor i sosiologi og forfatter. Utdannet ved University of California, San Francisco. Forsker på lokal-samfunn og urban sosiologi, sosial interaksjon og psykologi. Har blant annet skrevet "Public Realm" i George Ritzer's (ed.) Encyclopedia of Sociology (University of California u.å).

Hun legger frem gjennom sin teori at byen skal være et sted for alle og et fristed for å utforske sider ved seg selv som er annerledes, og oppleve aksept for disse.

Byen genererer en kosmopolitisk holdning som gjør at innbyggerne er langt mer åpne til og aksepterer menneskelig variasjon, mye mer oppmerksom på sivilisert oppførsel og mindre til fanatisme og selvgodhet.

(Lofland 1998, s. 231).

Hun omtaler både mangfold og byliv i tilknytning til hverandre, og legger til grunn at dette mangfoldet består av ulike raser, bakgrunner, kulturer og trosretninger. Tilstedeværelsen av disse ulike gruppene foster aksept og toleranse for det som er annerledes (Lofland 1998).

Det blir tatt opp i denne teksten at selv om men-

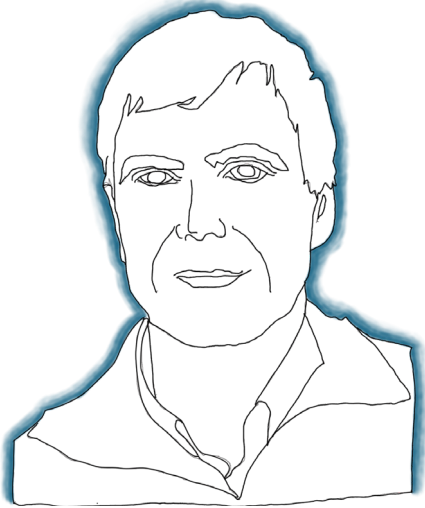
nesker omgås, vil de ikke nødvendigvis samhandle og danne relasjoner. Dette kaller hun "civil inattention" (ibid. s. 27).

Hun diskuterer også toleranse, og det faktum at: det å være sivilisert ovenfor mangfoldighet og forskjeller i byen vil ikke nødvendigvis være ensbetydende med aksept, men heller være tegn på en likegyldighet (ibid. s. 33).

Hun trekker her frem at toleranse ofte kan kategoriseres i to ulike kategorier, negativ og positiv toleranse. Den negative toleransen innebærer å "holde ut" med annerledeshet, på grunn av at det ikke påvirker deg direkte (ibid. s. 238). Den positive toleransen derimot, baserer seg på å "holde ut" med annerledeshet, når man er bevisst og klar over at det finnes, og kanskje til og med setter pris på det.

#### Oppsummering

- Mangfold skaper toleranse og aksept
- Byen skal være et sted for alle



Figur 39: Egenprodusert

**Terje Wessel** er professor ved institutt for sosiologi og samfunnsgeografi ved Universitetet i Oslo. Han har gitt ut en rekke artikler og hans faglige interessefelt er ulikheter i byen, segregasjon, byers økonomiske utvikling og urbane boligmarkeder i tillegg til urbanisering "urban diversity", byplanlegging og bypolitikk (Universitetet i Oslo 2010)

I Wessels artikkel fra 2009 fremstilles mangfold som en setting hvor det er betydelige forskjeller i befolkningen og hvor folk har ulik bakgrunn, tro eller livsstil (Wessel 2009, s. 6)

Litt forenklet kan man si at Wessel beskriver intergruppe-kontakt teori som hvordan fordommer kan reduseres og toleranse kan oppnås, ved kontakt mellom majoriteten og minoriteter. Wessel hevder at toleranse ikke er et aspekt av mangfold, men handler om i hvilken grad folk omfavner eller aksepterer mangfoldet (ibid.)

Intergruppe-kontakt reduserer fordommer i alle settinger og på tvers av alle relevante grupper (Pettigrew og Tropp 2006, s. 767 i Wessel 2009, s. 8) Men effekten av kontakt er ikke den samme i alle typer settinger.

Den minste effekten observeres ved turisme, mens den største effekten observeres ved rekreasjon. Midt i mellom finner vi i arbeid, organisasjoner, nabolag, skoler/universitet, og miksedde settinger (Wessel 2009, s. 8)

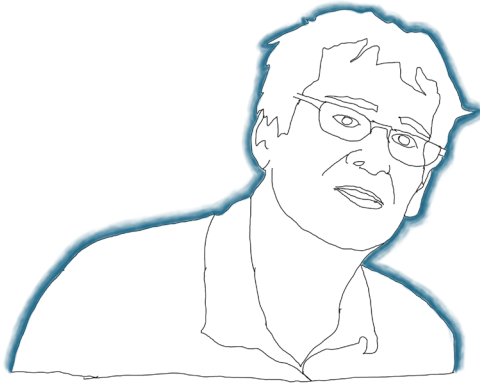
Urbane hager har vist seg å ha en brobyggende effekt. Ifølge forskning stimulerer hager og parseller til kontakt mellom mennesker med ulik etnisk bakgrunn på en frivillig basis basert på samarbeid (ibid.).

Han argumenter for at kontakt mellom forskjellige grupper reduserer fordommer.

Wessel oppsummerer motargumenter fra ulike forfattere som fremstiller potensielle negative konsekvenser av mangfold i by. Ved at urbant mangfold har fått mye fokus, har andre verdier blitt neglisjert, som sosial rettferdighet og likestilling. En annen setter spørsmålsteget ved validiteten og effektiviteten av mangfoldspolitikken. En av de negative effektene av mangfold er at det kan være at det kan øke negativ påvirkning, fordommer og diskriminering (ibid. s. 5).

#### Oppsummering

- Urbane hager
- Rekreasjon



Figur 40: Egenprodusert

**Donald Mitchell** ble født 1961, er professor i kulturell geografi utdannet ved San Diego State University, Pennsylvania State University og Rutgers University. Han er for tiden ansatt ved Uppsala Universitet. Mitchell har blant annet gitt ut boken "The right to the city: Social Justice and the Fight for Public Space" i 2003 (Uppsala Universitet u.å.).

Mitchell mener at det offentlige rom alltid har vært ekskluderende når det gjelder f.eks. rase, kjønn, klasse og alder. Han argumenterer for at selve grunnlaget for ekskludering har økt de siste tiårene. Dette mener han er på grunn av:

- Økende statlige restriksjoner på offentlige aktiviteter
- Framveksten av pseudo-offentlige rom hvor sterke eksklusjonsmekanismer fungerer
- Framveksten av pseudo-private rom og mindre statlige restriksjoner.

Det dreier seg ifølge Mitchell om en kamp om inkludering eller ekskludering. Disse kampene synliggjør urettferdigheter og åpner opp en debatt og bidrar dermed til sosial rettferdighet i følge Mitchell (2003 i Sirowy (2015), s. 199)

#### Oppsummering

- Offentlige byrom
- Demokratiske byrom



Figur 41: Katrin Korfmann (u.ö)

---

## 5.2 EMPIRI OM MANGFOLD

Møtesteder kan fungere som et middel i en integreringsprosess mellom beboere med både minoritets- og majoritetsbakgrunn. Gjennom deltagelse på lokale møtesteder opparbeider beboerne tilhørighet og oversikt.

(Ruud og Søholt 2006, s. 14)

Med empiri mener vi resultater av undersøkelser som er blitt analysert og publisert. Det har blitt valgt ut empiri som er relevant for temaene mangfold og byliv.

Gjennom empirien får man inntrykk av hvilke tiltak og elementer som har innvirkning på mangfoldet, og man får da undersøkt om det er samsvar mellom empirien og teorien.

I gjennomgang av empirien tar vi for oss følgende dokumenter:

- Project for Public Spaces
- Healthy Streets London
- Loretta Lees evaluering av Portlands byplan
- Marit Ekne Ruud og Susanne Søholts innspill til Oslos Kommunedelplan for torg og møteplasser: Møteplasser i multietniske utemiljøer

### Project for public spaces

Er en frivillig organisasjon dedikert til å hjelpe folk med å lage og opprettholde offentlige rom som bidrar til å bygge sterke lokalsamfunn. De kaller seg en global ressurs og informasjonssentral for stedsutvikling hvor de kombinerer ressurser, ideer og ekspertise (PPS 2018).

### Healthy streets for London

Er et prosjekt i regi av Transport for London som har sitt utgangspunkt i å få flere til å gå og sykle i London. I dokumentet hevdes det at London står ovenfor en inaktivitets krise hvor mer enn 40 prosent av innbyggerne beveger seg for lite til daglig.

Det spesifikke målet for å bøte på dette er å tilrettelegge infrastrukturen slik at det blir tryggere, enklere, renere og mer attraktivt for alle innbyggerne å være aktiv 20 minutter per dag ved å sykle eller gå (Transport for London 2017, s. 3)

### Loretta Lees

Professor i Human geografi ved Universitet i Leicester. Hennes ekspertise er gentrifisering, global urbanisme, offentlig rom, urbane lokalsamfunn, arkitektur og urban sosial teori. I artikkelen tatt med her undersøker hun Portlands plandokumenter.

Hun forsøker i sin artikkel å empirisk dokumentere den offentlige politikken ambivalens til mangfold i byen. Ved å dokumentere inkonsistensen av responsen til mangfold, prøver hun å klarlegge hvor mangfoldig mangfoldi urban teori egentlig er. Hun gjennomførte undersøkelsen ved å gå gjennom lokale plandokumenter, gjennomføre dybdeintervju og hun foretok en diskursanalyse av plandokumentene (The Urban Salon u.å).

### Møteplasser i multietniske miljøer

Denne rapporten er utviklet som et innspill til Oslo kommunes kommunedelplan for torg og møteplasser. Den gir et bilde på hvordan etniske minoriteter bruker de offentlige rommene og hvilke tiltak som er med på å påvirke bruken av disse.

**Project for Public Spaces (PPS):** Det har blant annet blitt stadfestet at parker, plasser, torg, markeder, offentlige bygg og nabolag gjør at folk samhandler. Under dette, er markeder, lekeplasser, gater, promenader og strender de mest multikulturelle (Knapp, 2008). Det hevdes også at:

Lekeplasser lar barn og voksne finne felles interesser. Dette er viktig for etablere et samfunn som går på tvers av kultur og som oppmuntrer inkludering.

(Knapp, 2008)

Man bør lokalisere byrom på steder hvor de kan være til nytte for mange ulike grupperinger. Byrom som markeder, lekeplasser og parker kan etableres på steder hvor de vil grense til eller mellom flere ulike lokalsamfunn og sosiokulturelle grupperinger. Dette er en måte å øke sosialt mangfold på offentlige steder som har vist seg å fungere (ibid.).

#### Oppsummering

- Parker
- Plasser
- Torg
- Marked
- Offentlige bygg/tjenester
- Nabolag
- Lekeplasser
- Gater
- Promenader
- Strand

**Healthy Streets for London:** På grunn av mangel på nok daglig fysisk aktivitet blant innbyggerne i London, har prosjektet Healthy streets for London, anført av Transport for London, som mål å bidra til en endring på dette. Her blir det poengtert at i byrom vil steder å hvile åpne opp for interaksjon mellom ulike mennesker. Det blir i tillegg lagt frem at ved å sørge for ly for vær og vind, vil man bidra til å gjøre gaten tilgjengelig for alle (Transport for London 2017).

#### Oppsummering

- Steder å hvile
- Ly for vær og vind
- Enklere å krysse gater
- Gang- og sykkelforbindelser
- Redusere motorisert trafikk
- Trygghet



**Loretta Lees:** Gjennom sine studier av Portlands byplan fra 1998, utforsker Lees begrepet mangfold. Hun oppdager at planen fremstiller mangfold som viktig for bylivet. Hun mener urban revitalisering må omfatte mangfold både kulturelt, økonomisk, romlig og funksjonelt (Lees 2003, s. 613)

Selv om offentlige steder utgir seg for å være tilgjengelige for alle, så vil nye offentlige steder som fokuserer på kunst, kultur og forbruk i praksis kunne være sosialt ekskluderende og kunne oppleves som utilgjengelig for fattige og andre som faller utenfor (Squires 1994 s. 89 i Lees 2003, s. 614)

Lees gir uttrykk for at mangfold som begrep i plandokumenter er noe man smykker seg med, men som i realiteten kan være ekskluderende. Lees legger frem at forsøk på å skape genuin offentlig kultur i gata, ofte kan virke begrensende på nettopp dette.

Hun argumenterer for at dette skjer på grunn av at tryggende tiltak, går ut over gatelivet (Lees 1998, s. 251).

Hun poengterer derfor at nåtidens planlegging skilter med mangfoldig byliv, samtidig som at sosial kontroll har en så fremtredende rolle (Lees 2003, s. 614).

Hun analyserer begrepet i seg selv, og har en semantisk tilnærming til ordet. Hennes tilnærming til begrepet som retorikk fremhever ordets fleksible natur. Begrepets mulighet for mange ulike tolkninger gjør at det kan brukes som diskursivt lim som kan være egnet til å skape et harmonisk bilde av aspekter i bybildet med potensielle interessekonflikter (ibid. s. 622).

#### Oppsummering

- Mangfold er viktig for bylivet

**Møteplasser i multietniske utemiljøer:**

Det konkluderes med at gode møtesteder er nødvendig for at en inkluderingsprosess kan settes igang. Det blir videre foreslått en rekke tiltak som kan bidra til å skape gode, multietniske møtesteder.

Disse er: parsellhager, lavterskel tilbud (gratis), lokale arrangementer og tiltak som fremmer trygghet. Stedene må gjerne kombinere flere typer aktiviteter for å appellere til menneskers ulike interesser og legge til rette for samvær på tvers av bakgrunn og status (Ruud og Søholt 2006).

Rapporten diskuterer de forskjellige behovene for de forskjellige gruppene, og at disse kan føle seg ekskludert på grunnlag av at de har forskjellige behov (ibid.). Følelsen av eksklusjon er ofte forankret i behov basert på trosretning, men også på grunnlag av økonomi og en følelse av å ikke passe inn (ibid.).

**Oppsummering**

- Parsellhager
- Lavterskel tilbud (gratis)
- Lokale arrangementer
- Kombinasjon av forskjellige aktiviteter
- Torg
- Fysisk tilgjengelig
- Privat/offentlig samarbeid
- Gateverter

## 5.3 OPPSUMMERING MANGFOLD

Etter gjennomgangen av dokumentene vil vi nå presentere teoriens og empiriens prinsipper og tiltak for mangfold.

Det er mulig å tyde omrisset av en konsensus gjennom de ulike teoriene om mangfold. Disse omhandler konkrete tiltak og premisser for mangfold (Florida, Jacobs og Talen), men det finnes også teorier som diskuterer mangfold generelt og i et større perspektiv, i tillegg til å ha et kritisk blikk på temaet (Wessel, Fainstein).

Det kan konkluderes med at mangfold er et resultat av tverrfaglig tilnærming og samarbeid. Et resultat av tilretteleggelse for mangfold, som blir nevnt til stadighet er toleranse.

Empirien poengterer mange av de samme tingene som teorien. Det kommer frem at mangfold er gunstig for bylivet, og at det finnes helt konkrete tiltak som gjør samhandling mellom ulike grupper mer sannsynlig. Den underliggende fellesnevneren er å spille på faktorer som alle brukergrupper har til felles, og gjøre områder og fasiliteter så lavterskel og enkle å bruke som mulig.

Et prinsipp for mangfold som kommer tydelig frem er at det må finnes en viss mengde mennesker – en kritisk masse, både for at det sosiokulturelle mangfoldet kan oppstå, men også for at det skal kunne bli ivaretatt. Det kommer frem at den geografiske plasseringen har mye å si.

### Fysiske

Det blir foreslått mange tiltak. Disse har ett fellestrekk ved at de er steder der mennesker kan møtes og oppholde seg. Det blir diskutert at interaksjon og samhandling varierer veldig mellom de forskjellige tiltakene. Det blir poengtert at barn har en samlende effekt, og at lekeplasser er en arena der barn fra ulike bakgrunner kan leke sammen, og foreldrene har et samtaleemne som bygger bro mellom ulikheter.

Park gjør at man oppholder seg på samme sted, men ikke nødvendigvis interagerer. Parcellhager eller urbane hager vurderes som en samlende faktor, hvor det å møtes over en felles interesse oppmuntrer til å knytte bånd på tvers av bakgrunn.

### Funksjonelle

Steder å hvile, at et sted er fysisk tilgjengelig og kombinasjon av forskjellige aktiviteter er prinsipper som empirien legger frem. Ved å tilrettelegge for at et område kan brukes til flere formål vil det trekke ulike mennesker, og dermed øke sannsynligheten for samhandling.

### Administrative

Andre elementer som kommer frem som avgjørende er demokrati basert på likhet og rettferdighet. Dette innbefatter medvirkning, transparente prosesser og sosiale programmer som legger til rette for at alle får plass i byen. Det kommer frem at disse elementene samtidig vil være en effekt av det sosiokulturelle mangfoldet.

### Fysiske

- Lekeplasser
- Parker
- Steder å hvile
- Ly for vær og vind
- Urbane hager/parsellhager
- Små kvartaler
- Blanding av bygninger
- Fortetting
- Kompakt by
- Gater
- Plasser
- Torg
- Promenader
- Nabolag

### Funksjonelle

- Fysisk tilgjengelig
- Sykkelforbindelser
- Gangforbindelse
- Redusere motorisert trafikk
- Lavterskel tilbud (gratis)
- Flerfunksjonalitet
- Marked
- Offentlige bygg/tjenester
- Enkelt å krysse gater
- Gateverter
- Lokale arrangementer
- Kombinasjon av forskjellige aktiviteter
- Rekrasjon

### Administrasjon/prosess

- Organisatorisk prioritering
- Privat/offentlig samarbeid
- Færre statlige restriksjoner
- Offentlige byrom
- Demokratiske byrom
- Redusere motorisert trafikk
- Privat/offentlig samarbeid

### Overordnede

- Trygghet
- Kritisk masse

Vi ser at tiltakene er både fysiske og funksjonelle. Det er mye fokus på tilgjengelighet, både fysisk og psykisk og for flere brukergrupper. Disse prinsippene og tiltakene vil bli videre behandlet i del 7.



Figur 42: Landezine 2018







Figur 43: Egenprodusert. Teoretikere som omtaler byliv .

---

## 6.1 TEORI OM BYLIV

«It is difficult to design a space that will not attract people. What is remarkable is how often this has been accomplished.»

(Whyte, 2012, s.109)

Teorien om byliv fremstår som både knyttet til konkrete elementer som har en direkte innvirkning, men også mer uangripelige sosiale temaer.

Byliv har en bred betydning, og er ofte lite konkretisert og definert. Det er likevel et attraktivt mål for utallige byplaner og stedsutviklinger. Dette kan være på grunn av at det innbefatter mange aspekter som anses for positive egenskaper i en by.

Det som forbindes med byliv er tilknyttet et vitalt gateliv, et stort utvalg av aktiviteter og tilbud samt et godt samspill mellom de fysiske strukturene og brukerne av disse.

Vi presenter følgende teoretikere:

- Jan Gehl
- Einar Lillebye
- Donald Appleyard
- William Whyte
- Ray Oldenburg
- Jonny Aspen og Jon Pløger



Figur 44: Egenprodusert

**Jan Gehl** er en Dansk arkitekt og byplanlegger født i 1936 som har byliv som sitt ekspertiseområde og da spesielt fokus på analyse og forbedring av byrom. Gehl er anerkjent blant annet for sine bøker "Livet mellom husene", "Bylivsstudier" og "Byer for mennesker" som er boken vi har brukt i denne sammenhengen.

Han har gjennom arbeidet med Bylivsundersøkelsen for Oslo lagt grunnlaget for handlingsprogrammet for økt byliv. Temaet byliv preger store deler av hans arbeid. I begrepet legger han blant annet at byliv er inviterende og at byen er besøkt av mange forskjellige mennesker. Byen har plass til alle og er variert og sammensatt (Gehl 2010, s. 73).

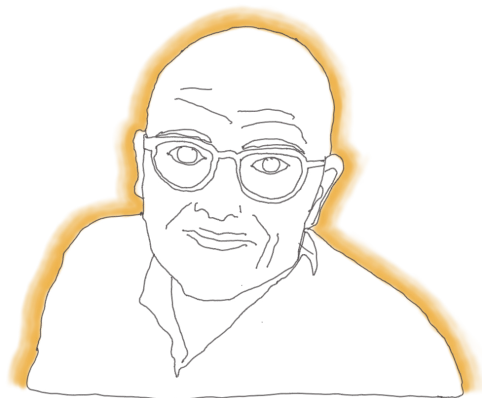
Gehl legger mange spesifikke prinsipper til grunn for bylivets vitalitet. Han skriver: "Mennesker inspireres og tiltrekkes spontant av andre menneskers aktivitet og tilstedeværelse (Ibid. s. 74)." Videre påpeker han at elementer som: god byromskvalitet, kompakt bystruktur, rimelig befolkningstetthet, trygghet, akseptable sykkel- og gåavstander er med på å skape byliv" (Ibid. s. 79).

Han hevder også at disse prinsippene for å skape en levende by kan understøtte en sosialt bærekraftig planlegging (Ibid. s. 119) Sosial bærekraft i byen handler om både en demokratisk dimensjon og det å gi forskjellige grupper i samfunnet like muligheter ved å gi de lik adgang til byens felles rom og likeverdige muligheter til å ferdes rundt i byen (Ibid. s. 119)

Gehl (Ibid. s. 73) mener byen legger rammen for de viktige, demokratiske funksjonene, som gjør at menneskene får en større forståelse for hverandre. Han hevder også at den levende by består av variert og sammensatt byliv, hvor nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter blandes.

#### Oppsummering

- Byromskvalitet
- Kompakt bystruktur
- Befolkningstetthet
- Trygghet
- Akseptabel sykkel- og gåavstand



Figur 45: Egenprodusert

**Einar Lillebye** er sivilarkitekt født 1953 utdannet ved Hull School of Architecture. Han har spesialutdannelse innen urbanisme ved NTNU og dr.ing.-studier ved NTNU innen gateplanlegging /byliv i gater. Han diskuterer i sin Phd ulike sammenhenger mellom bylivsparametre.

Han konkluderer med at biltrafikk i liten og medium mengde, ikke påvirker den sosiale aktiviteten, og at det finnes andre like viktige påvirkninger i bymiljøet. I tillegg konkluderer han med at det fysiske miljøet og den arkitektoniske kvaliteten har innvirkning på bylivet, men at resultatene ikke var entydige, og at det finnes andre påvirkningsfaktorer som også her spiller inn (Lillebye, 2009).

Lillebye identifiserer også premisser som har påvirkning på det sosiale livet i byene, og kategoriserer disse ut ifra fire hovedkategorier:

1. Generelle forhold: arealbruk, demografi, mikroklima, miljømessige påkjenninger, kriminalitet, trafikkulykker.
2. Gatens karakter: bebyggelse, gaterommet, møbler og vegetasjon
3. Tilbud: handel, service, kultur og offentlige tjenester

4. Tilgjengelighet: biler og parkering, offentlig transport, fotgjengere og sykkel.

Han presiserer også i Statens Vegvesens rapport, "Introduksjon til gateplanlegging", at sosialt liv på gaten er avhengig av å være et målpunkt, at den har god fysisk form, at den har gode tilbud og variasjon av aktiviteter, at gaten er tilgjengelig og til slutt at fotgjengere blir prioritert fremfor motorisert trafikk (Lillebye 2014).

#### Oppsummering

- Arkitektonisk kvalitet
- Fysisk miljø
- Variert tilbud
- Tilgjengelighet
- Urbant liv
- Godt mikroklima
- Trygghet
- Kritisk masse
- Vegetasjon
- Folk med ulik etnisk bakgrunn
- Målpunkt
- fysisk form



Figur 46: Egenprodusert

**Donald Appleyard** er landskapsarkitekt født 1928, død 1982. Han var professor i urban design ved Universitetet i California, Berkley. Arbeidet hans går i stor grad ut på kvantitativ begrunnelse for trafikkreduserende og levende gater (Planetizen u.å).

Han har etablert teorien om "Livability". Denne er blitt utviklet gjennom blant annet å studere biltrafikkens påvirkning på det sosiale livet i bolig-gater, og i nabolag i San Francisco (PPS 2008).

Teorien går ut på at det kan legges til rette for at alle kan leve i en viss komfort. For å oppnå dette målet må det finnes sollys, ren luft, trær, vegetasjon, hager, bygninger tilpasset omgivelsene, åpne plasser, passende støynivå, vedlikehold og renhold, og til slutt trygghetsfølelse. I tillegg til denne ser han identitet og kontroll, tilgjengelighet til fasiliteter, fantasi og glede, autensitet, åpne lokalsamfunn og offentlig liv, selvstendighet og rettferdighet som mål for et godt samfunn (Appleyard, D., Jacobs A. 1982, s. 11).

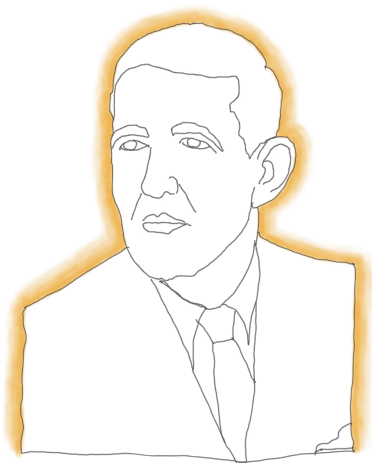
Han legger også vekt på at samfunnet og dets goder skal være tilgjengelig og åpent for alle (ibid. s. 15).

Han presiserer at det er fire fysiske faktorer som må være tilstede hvis livet i byen skal oppfattes som positivt.

De er som følger: Trivelige (livable) gater og nabolag, et minimum av tetthet i boliger, men med variasjon i omgivelser og opplevelse, jobb og handel i nærhet til hverandre og bygninger som definerer og setter preg på omgivelsene er viktig, for å skape identitet og særpreg på stedet og gjerne gjennom å ha et omfang av selvstendige bygninger som skaper et fragmentert og komplekst forhold mellom seg (ibid. s. s. 17).

#### Oppsummering

- Trivelige gater og nabolag,
- Tetthet i bolig,
- Varisajon i omgivelser og opplevelser
- Jobb og bolig i nærheten av hverandre
- Tilgjengelig og åpent for alle
- Trygghetsfølelse
- Sollys
- Ren luft
- Vegetasjon
- Hager
- Bygninger tilpasser omgivelsene
- Åpne plasser
- Vedlikehold
- Passende støynivå



Figur 47: Egenprodusert

**William Whyte** var en amerikansk urbanist, organisatorisk analytiker og journalist født i 1917, død 1999. Kjent for "The Street Life Project" hvor han gjorde observasjoner og filmanalyser av offentlige steder.

Han mente at det sosiale aspektet ved bylivet var et av de viktigste, og at det var avgjørende for en livskvalitet og trivsel. Dette burde ligge til grunn for det organisatoriske rundt planleggingen og de politiske strategiene.

Det kan gjennomføres gjennom en nedenfra og opp måte å planlegge på, som setter brukere og lokale interesser i fokus gjennom blant annet medvirkning. Dette setter også sitt preg på hvordan stedsanalyser og forarbeider blir gjennomført (PPS 2010b).

#### Oppsummering

- Det sosiale aspektet er viktig
- Organisatorisk ansvar
- Nedenfra-og-opp planlegging
- Medvirkning





Figur 48: Egenprodusert

**Ray Oldenburg** er urban sosiolog født i 1932 som skriver om viktigheten av uformelle offentlige steder. Kjent for blant annet boken "The great good place" hvor han beskriver "third place" som kontrast til "first place" som utgjør hjemmet, og "second place" som utgjør jobben, ved at tredje plasser ("third place") lar folk legge bekymringer til side og glede seg over selskapet og konversasjonen rundt dem.

Han beskriver tredje plasser som offentlige steder på nøytral grunn, hvor folk kan samles og interagere (PPS 2008b).

Oldenburg omtaler tredje plasser som noe som skal utjevne skillet mellom de besøkende slik at man oppnår en tilstand av sosial likhet (Oldenburg, s. 42).

Han hevder at tredje plasser over hele verden deler de samme essensielle trekkene (Oldenburg, s. 20) Det å besøke en tredje plass jevnlig kan gi stressreducerende effekt (Oldenburg s. 21).

En tredje plass har likheter med hjemmet blant annet ved at man kan føle en tilhørighet til stedet, man kan treffe kjente der og at man kan slappe av der (Oldenburg s. 40) Karakteren til tredje plasser er bestemt av klientellet som bruker stedet jevnlig og ved sin uformelle stemning.

Selv om tredje plasser er annerledes enn hjemmet, kan man føle et psykisk velbehag der som gjør at det kjennes som hjemme. Dette er aspekter som fremstår som universelle og essensielle for et vitalt, uformelt offentlig liv (Oldenburg s. 42).

#### Oppsummering

- Stressreducerende effekt
- Sosial likhet



Figur 49: Egenprodusert

### Jonny Aspen og Jon Pløger

Jonny Aspen er førsteamanuensis ved Arkitekt- og Design høyskolen i Oslo innen blant annet urbanisme og byteori (Spartacus forlag u.å).

Jon Pløger er forfatter av en rekke bøker om byteori og bystudier. Han er også en aktiv samarbeidspartner på byutviklingsprosjekter (Spartacus forlag u.å, b). Sammen har de skrevet boken «Den vitale byen», som tar for seg hva som ligger bak en levende by. Boken deres beskriver den vitale byen som et samspill mellom et spekter av ulike livskrefter og intensiteter. Det er disse som i følge dem gir byen den særegne dynamikken (Aspen, Pløger 2015, s. 7).

De kritiserer byplanleggere for å ikke se byplanleggingen i sammenheng med byliv. Dermed mener de at planleggere og formgivere har liten forståelse for byens vitale sider (ibid.).

Å regne med at byliv oppstår som et resultat av fysiske inngrepen mener de er feil. Her argumenterer de for at bylivet er lang mer komplekst og er avhengige av mer uhandgripelige faktorer, som hvordan aktivitet og hverdagsliv utfolder seg (ibid. s. 20).

For å kunne danne seg et bilde av hva som skaper byliv hveder Aspen og Pløger at man må se det romlige/ det fysiske og det sosiale i sammenheng (ibid. s. 20).

De legger vekt på det mentale og følelsene byen skaper og spiller på, for å skape byliv.

Hvis man skal planlegge for den vitale byen må man planlegge for: den grenseløse byen (socio-kulturell globalisering, immigrasjon, multikulturalisme), nytelsesbyen (service- og konsumbyen) og subkulturens by (seksuelle minoriteter, alternative livsstiler, kunst- og musikklivets undergrunns scene rinfunenser byen (ibid. s. s. 200).

I subkulturens by må man trettelegge for inkluderende tiltak som community gardening (ibid. s. 220), og graffiti (ibid. s. 223).

De begrunner dette med at mange urbane subkulturer bidrar til å aktivisere byen (ibid. s. 231).

#### Oppsummering

- Samspill mellom følelser
- Aktivitet
- Hverdagsliv
- Sammenheng: det romlige og sosiale
- Grenseløshet
- Nytelse

---

## 6.2 EMPIRI OM BYLIV

Formål for opphold og tidsbruk kan være indikatorer på trivsel. Undersøkelsene viser klare sammenhenger mellom tilrettelegging, trivsel og aktivitet. Trivsel og aktivitet er viktige målestokker for byens liv.

(Bettum og Lillebye, 1998, s. 51)

Det er tydelig gjennom empirien at bylivet er følsomt for fysiske, funksjonelle og sosiokulturelle elementer, som er både statiske og preget av forandring og uforutsigbarhet. Ut ifra empirien får man et inntrykk av at det er mange variabler som kan påvirke bylivet.

### Statens Vegvesen, Byens liv – gaten som sosial arena

Dette dokumentet er en del av FoU-prosjektet "Byens liv – gaten som sosial arena". I løpet av sommeren 1996 og vinteren 1997 ble det gjort omfattende studier av 27 gater og plasser i fire norske byer: Oslo, Bergen, Trondheim og Hamar. Studiene omfatter registreringer av gatenes fysiske forhold i vid forstand samt av ulike lokale rammebetingelser som f.eks. befolkning og klima (Bettum & Lillebye m.fl. 1998).

### Sweco mellomundersøkelse 2017:

I 2017 gjennomførte Sweco på oppdrag for Program Bilfritt Byliv en foreløpig evaluering av tiltakene som ble gjennomført i de fem pilotområdene plassert på forskjellige steder i sentrum.

### Bylivsundersøkelsen:

I rapporten kartlegges byens liv innenfor en avgrensning i detalj, og styrker og svakheter blir belyst og faktorer som kan bidra til økt byliv bli fremhevet. Disse funnene er basert på spørreundersøkelser og annen datainnsamling. Dette bidrar til å klargjøre hvilke faktorer som potensielt bidrar til byliv.

### Sammen i byen

Er en sosiologisk analyse av urbane naboskap, nærmiljø og boligens betydning. Boken er skrevet av Aksel Tjøra, Ida Marie Henriksen, Torbjørn Fjærli og Ingeborg Grønning.

En av problemstillingene som boken tar for seg er hva slags materielle ressurser i bo- og nærmiljø som har betydning for tilhørighet, identifisering, sosiale nettverk og lignende. Og hvordan en slik betydning oppstår eller skapes. Problemstillingene er behandlet både empirisk og teoretisk.

### Oppfølgingsundersøkelse – Oppgradering av Torggata

Rapport laget av Ipsos på oppdrag for Bymiljøetaten i Oslo kommune i 2015. Hensikten var å gjøre en oppfølgende undersøkelse som måler og vurderer endringer som har hendt siden forundersøkelsen ble gjennomført i 2008, før omleggingen av Torggata. Det er i hovedsak folks oppfatning av opphold og ferdsel i gata som måles (Ipsos 2015, s. 4).

### Case Torggata – Arealbruksvirkninger av samferdselstiltak i by

Rapport utarbeidet av Vista Analyse og Dyrvik Arkitekter på oppdrag for Statens Vegvesen. Den identifiserer og dokumenterer virkningene av oppgraderingen av Torggata og drøfter disse i sammenheng med andre forhold som påvirker utviklingen i området (Vista Analyse 2018, s. 7).

### Statens Vegvesen, Byens liv – gaten som sosial arena:

I rapporten om gaten som sosial arena; Oslo, legges det frem at de sosiale aktivitetene i byen er avhengig av fysisk form, tilgjengelighet og tilbud. Disse er igjen avhengige av en rekke forutsetninger, som er avgjørende for hvordan byrommet oppleves. I denne rapporten blir det foretatt en rekke kvantitative undersøkelser. Den avdekker at aktivitet er viktig for trivsel i byen, men ikke avhengig av det (Bettum, Lillebye m.fl. 1998, s. 51).

De overordnede kreftene som kan påvirke bylivet er følgende: klima, arealbruk, trafikk, trygghetsfølelse og kommunens tilretteleggelse for gatebruk.

Som underordnede effekter ble disponering av gaterom, fysisk form og bygingsfunksjon trukket frem som viktige for bylivet (ibid. s. 54).

#### Oppsummering

- Lokalklima
- Trygghet
- Aktivitet
- Fysisk form
- Tilbud
- Kommunens tilrettelegging for bruk

### Sweco mellomundersøkelse 2017:

Evalueringen gir relevant informasjon om hvilke midlertidige tiltak i pilotområdene som var mest populær blant befolkningen, altså hvilke som ble mest brukt. Det ender opp i en kort liste over faktorer som er viktige å legge vekt på ved gjennomføring av (midlertidige) bylivstiltak for at disse skal fungere på best mulige måte og i størst mulig grad bidra til økt byliv. Det ble funnet av følgende var viktig:

- God kontakt med fasader og øvrig aktivitet rundt
- En kritisk masse med mennesker som passerer, og flere grunner til å stanse og oppholde seg på stedet.
- Et godt mikroklima, det vil si en plassering som skaper et godt byrom og gir beskyttelse mot vind og regn og gir mest mulig sollys.
- Blomster og farger signaliserer aktivitet og virker innbydende.
- Tydelig informasjon som minsker usikkerhet.

#### Oppsummering

- Kritisk masse
- Blomster og farger
- Godt mikroklima
- God kontakt med fasader og aktivitet

### Bylivsundersøkelsen:

I denne undersøkelsen kartlegger og utforsker Gehl Architects på oppdrag for Oslo kommune, hva som kan bidra til økt byliv i Oslo. Her blir det etablert at:

Byliv handler om menneskelig oppholdskvalitet i byens rom på forskjellige tider av døgnet og året, og hvordan byens brukere, både innbyggere, besøkende og turister opplever bylivet. Byliv omfatter dessuten bl.a handelslivet og serveringsnæringens karakter

(Gehl Architects, 2014, s. 83)

Her blir blant annet blir vannelementer, lekeplasser, tilgjengelige parker, renhold og renovering av gatene og belysning trukket frem som medvirkende til byliv. I tillegg blir det lagt vekt på at det er nødvendig med flere boliger, samarbeid på tvers av sektorer, og opprettholdelse av et godt mikroklima.

#### Oppsummering

- Vannelementer
- Lekeplasser
- Tilgjengelighet
- Parker
- Vedlikehold og renhold
- Belysning
- Flere boliger
- Samarbeid på tvers av sektorer
- Godt mikroklima
- Oppholdskvalitet uavhengig av årstid

### Sammen i byen:

I boken sammen i byen (Tjora m.fl. 2012, s. 158) hevdes det at man ikke kan designe seg frem til sosial interaksjon, men at man kan skape elementer eller materielle forhold som inviterer til, eller bidrar til å begrense spesifikke former for sosial interaksjon. Det kommer frem at arkitekten Jan Gehl (1971) mener at selv om de fysiske strukturene ikke har direkte påvirkning på den sosiale kontakten, er det i stor grad mulig å påvirke tilstedeværelse, møtemuligheter og "passiv kontakt" (Tjora m.fl. 2012, s. 58).

Det hevdes at såkalte myke kanter bidrar i bybildet, med butikker, kafeer og vinduer, til å skape aktive fasader. Og at i nærmiljøer vil benker, bord, beplantning, grøntområder, lekeapparater og grillplasser bidra til å "friste" folk til opphold. Dette kan igjen føre til samvær og sosiale aktiviteter (ibid. s. 88).

#### Oppsummering

- Aktive fasader
- Benker og bord
- Beplantning
- Grøntområder
- Lekeapparater
- Grillplasser

### Oppfølgingsundersøkelse – Oppgradering av Torggata:

Oslos første gang- og sykkelprioriterte gate har av mange blitt beskrevet som en suksess. Ipsos gjorde på oppdrag for kommunen en kartlegging av brukernes opplevelse av gata før endringene ble iverksatt i 2008, og etter gata var mer eller mindre ferdigstilt i 2015. Et av suksesskriteriene var at biltrafikken skulle komme under 500 ÅDT (Års Døgn Trafikk) (Ipsos 2015, s. 6). Det målet ble nådd i den øvre delen av Torggata.

Etter omleggingen er det generelt flere som bruker gata. Vesentlig flere synes gata er godt tilrettelagt for syklistene og fotgjengere (ibid. s. 15), og 9 av 10 synes gata er trivelig, hvilket er nesten det dobbelte av utgangspunktet i 2008 (ibid. s. 18).

Aspekter ved Torggata som får æren for at den nå oppleves som mer attraktiv enn andre sentrumsgater av 64% av respondentene er; butikktilbudet, utvalg av serveringssteder, redusert biltrafikk og brede fortau (ibid. s. 19). I tillegg fremheves den generelle stemningen og fremkommeligheten som aspekter som gjør at folk trives der (ibid. s. 18).

#### Oppsummering

- Variert butikktilbud
- Fremkommelighet, gående og syklende
- Stemning/trivelig
- Redusert biltrafikk
- Utvalg av serveringssteder
- Brede fortau

### Case Torggata – Arealbruksvirkninger av samferdselstiltak i by:

Rapporten legger stor vekt på virkningene av endringstiltakene i Torggata, sett i sammenheng med konteksten tiltakene gjennomføres i. Dette for også å avdekke andre drivkrefter i området som påvirker utviklingen av gata.

Den største utfordringen er de stedegne rammebetingelsene (Vista Analyse 2018, s. 70) Noen av de grunnleggende forutsetningene som var spesifikke for Torggata var: Bygningsstruktur, aktørene, menneskene/kundene og naboskapet (ibid. s. 10). I likhet med strategien i kjøpesentre fremheves viktigheten av butikkmikro og markedstilpasning som elementer som er kritisk for at en gate skal være attraktiv. Og dette effektueres gjerne gjennom prisdifferensiering i utleieavtaler (ibid. s. 70).

I rapporten hevdes det at man i større grad kan forutse mulige konsekvenser av et samferdselstiltak (som omlegging fra bilprioritert til gang- og sykkelprioritert gate) dersom man i forkant analyserer stedets kontekst med fokus på beliggenhet (f.eks nærhet til kollektivknutepunkt), praktiske forhold, kommersielle forutsetninger, besøksvolum (gjennomstrømming), friksjon, fysisk struktur og samtid (og antagelser om framtid) (ibid. s. 70).

Begrepet friksjon betyr i denne sammenheng steder der folk samles (myldring) og det oppstår møteplasser og potensial for kommersiell aktivitet (ibid. s. 8).



Rapporten konkluderer blant annet med at begrensningen av bilens tilgjengelighet har redusert hastigheten på bevegelsene i gaten. Den fysiske oppgraderingen av gata har gitt flere soner og felt for opphold og bedre plass til myke trafikanter. Den tidligere hovedvekten av lineære bevegelser, altså at folk beveger seg langs gata i lengderetningen har nå i større grad blitt til en kombinasjon av lineære og tverrgående bevegelser. Samferdselstiltaket har i tillegg gitt gående og syklende bedre opplevd sikkerhet, tilgjengelighet og plass til utfoldelse (ibid. s. 54)

Med redusert tilgjengelighet for bil, øker bruke av gata til gang/sykkel. Dette binder på sin side gata mer sammen og det åpner også for økt sirkulasjon på tvers av gata. Dette skaper mer myldring og at mennesker bruker mer tid i gata og er et svært godt utgangspunkt for kommersiell virksomhet (ibid. s. 52).

Blant faktorene som har bidratt til mer byliv i Torggata er endringen av arealbruken fra bilprioritert til gange- og sykkelprioritert og reduksjon av trafikk. Dette har ført til økt lønnsomhet knyttet til handel i gata og økt fotgjengertrafikk (til/fra og gjennom). Dermed er Torggata styrket som målpunkt for handel og service (ibid. s. 71).

Det påpekes også at handelen og forbruksmønstret generelt er i endring. Sammensetningen i Torggata har hatt en overgang fra salg av varer til salg av service. Nye Torggata er i stor grad blitt en serveringsgate. En slik endring fører også til en endring i tidsintervallet gata brukes. Servering gir mer gjennomstrømning av folk på

kveldstid enn om det bare var salg av varer der (ibid. s. 63).

Eierstrukturen i Torggata er noe uvanlig i norsk målestokk, da det er Thon Gruppen som eier mye av bygningsmassen i området. I tillegg er det noen store enkeltstående aktører i gata som er i privat eie. Omsetningsveksten har vært svært stor i perioden etter tiltaket ble effektuert for flere av disse aktørene (ibid. s. 64).

#### Oppsummering

- Redusert trafikk
- Servering
- Gjennomstrømning
- Beliggenhet/Nærhet til kollektivknutepunkt
- Tilrettelegging for møter/møteplasser
- Fysisk struktur
- Butikkmix
- Naboskap
- Aktører/kommersielle forutsetninger
- Bygningsstruktur
- Eierstruktur
- Prioritere gående og syklist



Figur 50: Adobe Stock 2018

## 6.3 OPPSUMMERING BYLIV

Byliv blir gjennom teorien omtalt fra ulike vinklinger, fra det helt fysiske, estetiske perspektivet til det mer sosiologiske og funksjonelle perspektivet. Dette møtet mellom to retninger illustrerer hvor kompleks og sammensatt problematikken rundt byen er, og hvor vanskelig det er å planlegge for en attraktiv by.

Empirien fremstiller konkrete forutsetninger som må være på plass for at forholdene skal ligge til rette for et livlig byliv. Det pekes både på fysiske forutsetninger og funksjonelle forhold i tillegg til sosiale forhold.

Det kommer frem av empirien at det er svært viktig å ta hensyn til den stedlige konteksten ved implementering av tiltak. Virkningen av tiltaket kan være summen av en rekke ulike faktorer i byrommet (Vista Analyse 2018, s. 72).

### Fysiske

De fysiske prinsippene som ofte er nevnt er kompakt bystruktur og kritisk masse med tetthet i bolig som tiltak.

### Funksjonelle

Tilgjengelighet og variasjon i tilbud og opplevelser er funksjonelle prinsipper som går igjen i teorien. I Vista Analyses rapport om Torggata kommer det frem at redusert tilgjengelighet for bil gjør at flere går og sykler der. Gata bindes mer sammen og folk sirkulerer mer på tvers av gata, noe som skaper større grad av myldring og som betegnes som et godt utgangspunkt for kommersiell virksomhet. Å redusere tilgjengelighetene for bil kan derfor bidra til mer byliv.

### Overordnede

Prinsippene godt mikroklima og trygghet er viktig for byens liv, og blir omtalt mye. Disse er grunnleggende komponenter for byens attraktivitet og opphold.

Det uforutsigbare bymiljøet som er i stadig endring gir grobunn for mange oppfatninger og løsningsforslag.

Her har vi oppsummert teoriens og empiriens bylivs prinsipper og tiltak:

#### Fysiske

- Fysisk form
- Vedlikehold og renhold
- Oppholdskvalitet uavhengig av årstid
- Bygningsstruktur
- Lekeplasser
- Parker
- Belysning
- Benker og bord
- Beplantning, blomster og farger
- Grillplasser
- Grøntområder
- Brede fortau
- Byromskvalitet
- Kompakt bystruktur
- Arkitektonisk kvalitet
- Vegetasjon
- Hager
- Bygninger tilpasser omgivelsene
- Åpne plasser
- Tetthet i bolig
- Variasjon i omgivelser
- Befolkningstetthet/ Kritisk masse
- Servering
- Vannelementer

#### Funksjonelle

- Aktivitet
- Tilgjengelighet
- Variert butikktilbud
- Beliggenhet/Nærhet til kollektivknutepunkt
- Redusert biltrafikk
- Tilrettelegging for møter/møteplasser
- Aktive fasader
- Variert tilbud

- Prioritere gående og syklistene Det sosiale aspektet
- Variasjon i opplevelser
- Tilgjengelig og åpent for alle
- Stemning/trivelig
- Trivelige gater og nabolag
- Passende støynivå
- Urbant liv
- Jobb og bolig i nærheten av hverandre

#### Overordnede

- Lokalklima

#### Administrative

- Kommunens tilrettelegging for bruk
- Flere boliger
- Samarbeid på tvers av sektorer
- Aktører/kommersielle forutsetninger
- Eierstruktur
- Organisatorisk ansvar
- Nedenfra-og-opp planlegging
- Medvirkning
- Folk med ulik etnisk bakgrunn
- Sosial likhet

Det er tydelig at det er de samme prinsippene og tiltakene som går igjen på tvers av teori og empiri.

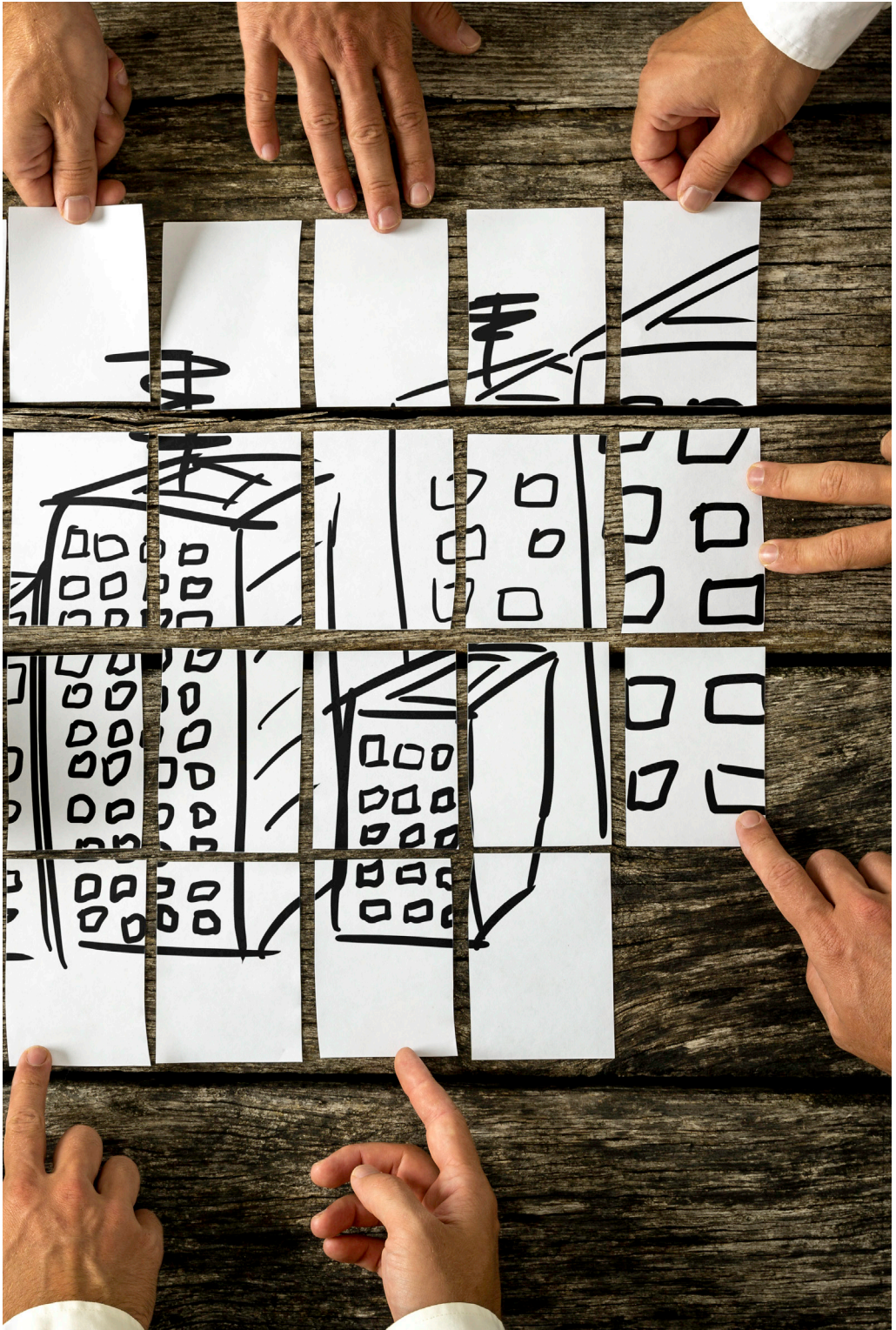




Figur 51: Landezine 2018







Figur 52: Adobe Stock 2018

---

## 7.1 SAMMENHENG MELLOM MANGFOLD OG BYLIV

I denne seksjonen vil vi sammenfatte det vi har kommet frem til om temaene. Vi vil så sammenligne dem skjematisk. Vi vil også presentere de grunnleggende forutsteningene som må være tilstede for at tiltakene skal kunne oppnå ønsket effekt.

Temaene mangfold og byliv har en tydelig sammenheng. Den kommer spesielt frem i teorien om byliv, hvor åpenhet og tilgjengelighet for alle er et tydelig forutsetning for at bylivet skal fungere. Den kompakte byen, med mange mennesker er et felles forutsetning for begge temaene.

### 7.1.1 Mangfold

Innenfor det sosiokulturelle tema innen byutvikling fremstilles mangfold som en naturlig del av bylivet, og et positivt tilskudd til dette.

Det anerkjennes at er komplekst og utfordrende å planlegge for, og det diskuteres rundt at arkitektonisk determinisme har liten rot i empirien.

Florida beskriver mangfold som en bys tiltrekningsevne på ulike mennesker (Florida 2005, s. 234). Han mener det er ensbetydende med noe spennende, tiltrekkende, sosialt og stimulerende (ibid. s. 238).

Mangfold blir også omtalt som store og små ulikheter, og gjerne ulik religion, levesett eller bakgrunn (Wessel 2009, s. 6). Ut i fra teorien bærer mangfold preg av å være en selvfølgelig og nødvendig del av byen. Det er et abstrakt og normativt aspekt, som legger grunnlag for

debatt, og er et politisk tema (Røe, 2015).

Teorien er samstemt om at det finnes både forutsetninger og pådrivere for mangfoldig byliv. Pådriverne er i større eller mindre grad fysiske. Ved å tilrettelegge for flerfunksjonelle områder, med små kvartaler, hvor bygningstypen er variert vil man kunne legge til rette for et sosiokulturelt mangfold (Jacobs, 1961, s. 196). Dette vil også kunne trekke den nødvendige mengden mennesker, som også kan oppnås ved å skape en kompakt by, gjennom blant annet fortetting (Talen, 2006, s. 243). Det er også nødvendig med støtte fra det administrative, gjennom sosiale programmer (Fainstein, 2005, s. 8).

Noen spesifikke tiltak som har vist seg å være vellykkede i form av å føre ulike mennesker sammen, er urbane hager, eller parsellhager. Her blir kontakten dannet gjennom samarbeid, som blir ansett som en effektiv og varig måte å danne bekjenskaper på (Wessel 2009, s. 8).

Mangfold kan bidra til toleranse og mindre fremmedfrykt. Fainstein mener derimot at økt kontakt mellom ulike menneskegrupper kan undergrave demokratiet, hvis deres lojalitet til gruppen blir større enn til resten av samfunnet (Fainstein 2005, s. 15).

Det er vanskelig å være uenig med fokuset på mangfold. Mangfold lover ulike ting til ulike mennesker. Lees mener fleksibiliteten i diskursen kan hjelpe med å akseptere interesser som ellers ville blitt oppfattet som fremmede (Lees 2003, s. 622).

### 7.1.2 Byliv

Byliv blir gjennom teorien omtalt fra ulike vinklinger, fra det helt fysiske, estetiske perspektivet til det mer sosiologiske og funksjonelle perspektivet.

Gjennom empirien har vi funnet ut at bylivet er sterkt knyttet til mennesker og hvordan de oppfører seg i byrommet. Det er tett knyttet opp til subjektive holdninger og følelser som trivsel, men blir også definert av fysiske strukturer og elementer som bygninger, gangavstand, menneskemengde og sammensetning.

En av hovedmålene med byliv er at det skal være sosialiserende (Knapp 2008). Byliv blir fremstilt som den kombinasjonen av aktivitet og liv som finner sted i det urbane og offentlige rom. I tillegg er det viktig med et allsidig miljø i stadig forandring (Gehl, 2010, s. 30).

Dette skaper tilhørighet og en åpen atmosfære (Florida 2002, s. 10).

Det er tydelig gjennom empirien at bylivet er følsomt for fysiske, funksjonelle og sosiokulturelle elementer, som er både statiske og preget av forandring og uforutsigbarhet. Det er med andre ord mange variabler som kan påvirke bylivet.

Rent fysisk blir bygningshøyde, antall boliger (Bettum m.fl 1998), fasadeutforming (Gehl ar-

chitects 2014 s. 137) og variasjon i tilbud trukket frem som bidragsyttere til bylivet (Ipsos 2015, s. 19).

Elementer som må ligge til rette, men som trenger administrering og planlegging er mikroklima (Gehl Architects 2014, s. 168), privat og offentlig samarbeid (Ruud og Søholt 2006, s. 39) og lokal deltagelse (Ruud og Søholt 2006, s. 51). Helt konkrete tiltak som bidrar sterkt til bylivet i Oslo blir omtalt i Bylivsundersøkelsen for Oslo (Gehl Architects 2014):

- vannelementer
- lekeplasser
- tilgjengelige parker
- renhold og renovering av gatene
- belysning

I tillegg til disse mer håndfaste variablene må man ta hensyn til en av de mest utfordrende faktorene i byplanleggingen, nemlig den uforutsigbare og konstante endringen (PPS 2016).

Teorien fremstår som samstemt, i den forstand at byliv er et positivt gode, og en rekke grep bør tas for å tilrettelegge for økt byliv. Disse tiltakene går igjen i alle dokumentene, og baserer seg mye på tilgjengelighet (i alle betydninger av ordet), aktivitet, åpenhet og samvær mellom mennesker.

## 7.2 PRINSIPPER OG TILTAK

Byliv tilrettelegger for møter mellom mennesker som kan bidra til høyere grad av toleranse, forståelse og økt trygghet. Et godt byliv motvirker kriminalitet (Gehl 2010, s. 38/39). Bylivet skal virke inviterende, trygt og sammensatt (Gehl 2010, s. 73). Det skal være en offentlig arena for demokratiske utvekslinger, som gjør forståelsen av andre mennesker større (Gehl, 2010, s. 119).

Det legges til grunn for alle tiltak og virkemidler for økt byliv at resultatet vil bli en tryggere, mangfoldig og variert by hvor eierskapet og engasjementet er høyt.

Empirien er preget av optimisme i henhold til muligheten for å planlegge for økt byliv. Her blir spesifikke tiltak, både i stor og liten skala understreket som viktige for bylivets kvalitet. Bylivet er sammensatt av mange elementer som til stadighet forandrer og utvikler seg. Det er derfor ingen klar fasit på hvordan det skal tilrettelegges for det.

Ved at vi har sammenlignet alle tiltakene vi har funnet i teori og empiri om mangfold og byliv, har vi kommet frem til at det er mange gjengangere. Det er disse som skal danne prinsippene våre. På de neste sidene illustrerer vi fremgangsmåten.

## Mangfold

### Fysiske

- Lekeplasser
- Parker
- Steder å hvile
- Ly for vær og vind
- Urbane hager/parsellhager
- Små kvartaler
- Blanding av bygninger
- Fortetting
- Kompakt by
- Gater og plasser
- Torg
- Promenader
- Tetthet i mennesker
- Nabolag

### Funksjonelle

- Fysisk tilgjengelig
- Sykkelforbindelser
- Gangforbindelse
- Redusere motorisert trafikk
- Lavterskel tilbud (gratis)
- Flerfunksjonalitet
- Marked
- Offentlige bygg/tjenester
- Enkelt å krysse gater
- Gateverter
- Lokale arrangementer
- Kombinasjon av forskjellige aktiviteter
- Rekrasjon

### Administrasjon/prosess

- Organisatorisk prioritering
- Privat/offentlig samarbeid
- Færre statlige restriksjoner
- Offentlige byrom
- Demokratiske byrom
- Redusere motorisert trafikk
- Privat/offentlig samarbeid

### Overordnede

- Trygghet

## Byliv

### Fysiske

- Fysisk form, byromskvalitet
- Vedlikehold og renhold
- Oppholdskvalitet uavhengig av årstid
- Lekeplasser
- Møblering: Belysning, benker og bord,
- Beplantning: blomster og farger
- Parker og grøntområder, grillplasser
- Brede fortau
- Kompakt bystruktur og boligtetthet
- Arkitektonisk kvalitet
- Åpne plasser
- Varisajon i omgivelser
- Befolknings tetthet/ Kritisk masse
- Servering
- Vannelementer

### Funksjonelle

- Aktivitet
- Beliggenhet/Nærhet til kollektivknutepunkt
- Redusert biltrafikk
- Tilrettelegging for møter/møteplasser
- Aktive fasader
- Variert tilbud
- Prioritere gående og syklister
- Variasjon i opplevelser
- Tilgjengelig og åpent for alle
- Trivlige gater og nabolag
- Jobb og bolig i nærheten av hverandre

### Administrative

- Kommunens tilrettelegging for bruk
- Flere boliger
- Samarbeid på tvers av sektorer
- Aktører/kommersielle forutsetninger
- Eierstruktur
- Organisatorisk ansvar
- Nedenfra-og-opp planlegging
- Medvirkning
- Folk med ulik etnisk bakgrunn
- Sosial likhet

### Overordnede

- Lokalklima

### Fysiske

- **Steder å hvile:**
  - Benker og bord
  - Grillplasser
- **Oppholdskvalitet uavhengig av årstid**
  - Ly for vær og vind
  - Byromskvalitet
  - Arkitektonisk kvalitet
- **Grøntområder:**
  - Urbane hager/parsellhager,
  - parker
  - hager
  - beplantning
  - blomster og farger
  - Vegetasjon
- **Variasjon i omgivelser/opplevelser:**
  - Blanding av bygninger
  - variert butikktilbud
  - Lekeplasser
  - gater
  - plasser,
  - variasjon i aktiviteter
  - lokale arrangementer
- **Kompakt by:**
  - fortetting
  - små kvartaler
- **Tetthet i mennesker:**
  - Befolkningstetthet/ Kritisk masse
  - Flere boliger
  - Trivelige gater og nabolag

### Funksjonelle

- **Fysisk tilgjengelig:**
  - Belysning
  - vedlikehold og renhold
  - brede fortau, beliggenhet/nærhet til kollektivknutepunkt
  - redusert biltrafikk
- **Tilgjengelig og åpent for alle:**
  - tilrettelegging for møter/møteplasser
  - lavterskel tilbud (gratis),
  - Stemning/trivelig,
  - Urbant liv

- enkelt å krysse gater
- passende støynivå
- **Prioritere gående og syklist:**
  - Sykkelforbindelser
  - Gangforbindelse
  - Redusere motorisert trafikk
- **Flerfunksjonalitet:**
  - variert butikktilbud
  - jobb og bolig i nærheten av hverandre
  - rekreasjon,
  - offentlige bygg/tjenester

### Administrasjon/prosess

- **Organisatorisk prioritering:**
  - samarbeid på tvers av sektorer
  - privat/offentlig samarbeid
  - medvirkning
- Offentlige byrom
- Demokratiske byrom

### Overordnede

- **Trygghet:**
  - Belysning
  - vedlikehold og renhold
- Lokalklima



### 7.2.1 Utledning av prinsipper

Det kommer frem av teorien at en rekke tiltak anses som bidragsyttere til sosiokulturelt mangfold, som går igjen en rekke ganger.

For å systematisere funnene våre og gjøre det mulig å implementere dem på caseområdet har vi valgt å klassifisere ut ifra prinsippene, som er mer generelle, og tiltak som er mer konkrete.

Her har vi brukt faglig skjønn.

Vi tar da de tiltakene som er felles for mangfold og byliv, underordner dem etter prinsipper og kategoriserer dem på følgende måte:

Genrelle prinsipper → tiltak ut i fra dette

For å finne de prinsippene og tiltakene som er mulige å implementere på caseområdet må vi legge hovedvekt på de tiltakene som er fysiske og funksjonelle. De overordnede og administrative må virke som et bakteppe for situasjonen.

Vi vil etter stedanalysen se hvilke av prinsippene som vil bli aktuelle for caseområdet.

Vi får da:

Prinsipper → Tiltak

- **Steder å hvile** → Benker og bord, grillplasser og parker
- **Grøntområder** → Urbane hager/parsellhager, parker, hager, beplantning, blomster og farger, Vegetasjon
- **Tetthet i mennesker** → kollektiv transport, boliger, vedlikehold, fortetting, befolkningstetthet/ kritisk masse
- **Kompakt by** → fortetting, små kvartaler
- **Kombinasjon av forskjellige aktiviteter** → lekeplasser, benker, urbane hager
- **Variasjon i omgivelser/opplevelser** → Blanding av bygninger, variert butikktilbud, Lekeplasser, vannelementer, gater, plasser, variasjon i aktiviteter, lokale arrangementer
- **Flerfunksjonalitet** → variert butikktilbud, jobb og bolig i nærheten av hverandre, rekreasjon, offentlige bygg/tjenester
- **Tilgjengelighet** → sykkelforbindelser, gangforbindelse, redusere motorisert transport,
- **Fysisk tilgjengelig** → Belysning, vedlikehold og renhold, brede fortau, beliggenhet/nærhet til kollektivknutepunkt, redusert biltrafikk
- **Tilgjengelig og åpent for alle** → tilrettelegging for møter/møteplasser, lavterskel tilbud (gratis), Stemning/trivelig, Urbant liv, enkelt å krysse gater, passende støynivå,
- **Prioritere gående og syklist** → Sykkelforbindelser, Gangforbindelse, Redusere motorisert trafikk
- **Oppholdskvalitet uavhengig av årstid** → Ly for vær og vind, Byromskvalitet, Arkitektonisk kvalitet



Ved å ha et variert utvalg tilbud som skaper blandet bruk tiltrekker man seg mange ulike mennesker. Aktive fasader med kort avstand mellom butikkene gjør gatene livlige, vitale og dermed trygge. Høyt antall boliger med blandet typologi og arkitektur anses også som positivt og betydelig for bylivet.

### 7.2.2 Forutsetninger for løsningsprinsipper

For oss var det i begynnelsen av arbeidet en selvfølgelighet at sosiokulturelt mangfold var en naturlig og nødvendig del av bylivet. Etter gjennomgang og tolkning rundt disse to temaene kom vi fram at følgende forutsetninger er grunnleggende for mangfold og byliv. Vi tar utgangspunkt i at disse må danne grunnlaget for at tiltakene skal ha best mulig utgangspunkt for å lykkes. Vi har oppdaget at noen av disse forutsetningene også kan være en effekt av byliv og mangfold.

#### Trygghet

Trygghet beskrives som essensielt for et vitalt byliv (Bettum, Lillebye m.fl. s. 52; Gehl 2010, s.73; Florida 2005, s. 238; Transport for London 2017, s. 8; Oslo kommune 2009, s. 16).

Trygghet er ikke bare en forutsetning for byliv generelt, men vil også ha stor innvirkning på interkulturell samhandling og sosial inkludering (Ruud & Søholt 2006, s. 50). Talen argumenterer for at høyt nivå av lokal medvirkning kan bidra til trygghetsfølelse (Talen 1999, s. 1372).

Elementer i bybildet som kan føre til økt trygghetsfølelse er for eksempel mye mennesker og gjennomstrømming av folk (Jacobs 1961, s. 151, 54; Bettum, Lillebye m.fl. s. 52) Det at alle uansett bakgrunn har tilgang til byens offentlige rom, gir muligheter for at man får se og oppleve samfunnets allsidighet og sammensetning, og fører i sin tur til økt opplevelse av trygghet (Gehl 2010, s. 38)

#### Oppsummert:

- Interkulturell samhandling og inkludering
- Medvirkning
- Gjennomstrømming av folk
- Åpenhet og tilgjengelighet

#### Toleranse

Wessel (2009, s. 6) hevder at toleranse handler om i hvilken grad man aksepterer eller godtar mangfoldet. Å legge til rette for offentlige byrom som er utformet for å inkludere alle uansett bakgrunn, vil kunne bidra til økt toleranse og i sin tur større grad av trygghetsfølelse, som er en viktig og grunnleggende faktor for å oppnå et vitalt byliv.

Møter mellom ulike mennesker er en del av byens grunnleggende vesen og det ligger en verdi i denne ulikheten (Oslo kommune 2009, s. 27). Wessel (2009, s. 11) påpeker at høye nivåer av kontakt mellom ulike grupper typisk korresponderer med høyere nivåer av toleranse.

Fainstein hevder at det å eksponeres overfor det som er ukjent eller oppleves som fremmed, noen ganger kan lede til en større forståelse, men hvis

livsstilene er for inkompatible vil det heller føre til mer fordommer (Fainstein, 2005, s. 13).

I møte med det fremmede og ukjente kan ifølge Lofland (1998, s. 240) forskjeller bare bli tolerert og eventuelt verdsatt hvis de ikke utgjør en trussel mot deg verken psykisk eller fysisk.

*“Sometimes exposure to “the other” evokes greater understanding, but if lifestyles are too incompatible, it only heightens prejudice.”*

(Fainstein 2005, s. 13)

Det er uansett ikke gitt at man har kontakt med hverandre selv om man eksponeres for hverandre. Det kan også ofte være slik at man i byrommet opptrer som i parallelle verdener, uten at man nødvendigvis interagerer med hverandre (Oslo kommune 2009, s. 27).

Om møter skjer og om folk samhandler kan bare til en viss grad påvirkes av ulike fysiske tiltak og måter å tilrettelegge på (Oslo kommune 2009, s. 27; Lofland 1998, s. 181)

Det å fremme en tolerant og inkluderende bykultur er ifølge Oslo kommune (2009, s.27) grunnleggende for å legge til rette for tilstedeværelse av forskjellige mennesker med ulike preferanser og behov. En forutsetning er at byområdene fremstår som tilstrekkelig varierte med bredde i tilbudene som trekker mange ulike bruker til seg (Oslo kommune 2009, s. 27). Wessel (2009, s. 12) hevder at det er sannsynlig at toleranse er en funksjon av mangfold, selv om eksplisitt kontakt ikke oppstår.

#### Oppsummert:

- Inkluderende byrom
- Variasjon i tilbud
- Tilrettelegging for møter
- Fremme inkluderende bykulturer
- Legge til rette for forskjellinghet
- Trygghet

#### Lokalklima

Godt lokalklima er en av gjengangerne både i empiri og teori, som utgjør en del av de essensielle faktorene som må være på plass for å i det hele tatt tiltrekke seg mennesker til aktivitet og opphold. Gehl (2010, s. 178-179) beskriver en rekke klimafaktorer som har innflytelse på opplevelsen av komfort i byrommet; lufttemperatur, luftfuktighet, vindavkjøling og innstråling av solvarme.

Godt lokalklima blir betegnet som en rammebetingelse og en av de mest vesentlige kvalitetskriterier for byens liv (Bettum og Lillebye m.fl. 1998, s. 13-15, 54; Vista Analyse 2017, s. 19; Gehl 2010, s. 178-179)

#### Oppsummert:

- Påvirker opplevelsen av byrom
- Lufttemperatur
- Luftfuktighet
- Vindavkjøling
- Innstråling av solvarme

### Kritisk masse

For å oppnå vitalt og attraktivt byliv er man avhengig av opphold, tilstedeværelse og gjennomstrømning av en viss mengde mennesker (Vista Analyse 2018, s. 19; Sweco 2017, s. ; Bettum og Lillebye m.fl. 1998 s. 54; Lofland 1998, s. 87, 89; Gehl 2010, s. 74). Elementer som kan påvirke gjennomstrømning av mennesker er: antall boliger, nærhet til målpunkter, nærhet til kollektivknutepunkt, biltrafikk, trygghet og ikke minst folk.

Gehl (2010, s. 74) hevder at mennesker tiltrekkes av aktivitet og tilstedeværelse av andre mennesker og at de derfor trekkes mot områder der andre mennesker oppholder seg. Derfor omtaler han bylivet som en potensielt selvforsterkende prosess. Et sted som samler mennesker kan skape en felles glede, og er preget av en positiv stemning. Dette er med på å gjøre et sted mer attraktivt (Lofland 1998, s. 87).

### Oppsummert:

- Opphold og aktivitet
- Demografi
- Tetthet
- Trygghet
- Tilgjengelighet og mobilitet
- Attraktivitet

### Medvirkning

Medvirkning, eller samskaping er et grunnleggende element for å oppnå byliv men kanskje også spesielt sosiokulturelt mangfold i bybildet. Knapp (2017) påpeker at i medvirkningsprosesser må tilnærmingen være proaktiv og kontekstspesifikk. Dette kan blant annet innebære at det ikke er nok å annonsere at man skal holde folkemøter og workshop.

Oslo kommune (2009, s. 15) hevder at man kan ivareta og fremme stedsidentitet og tilhørighet gjennom medvirkning, og at særlig lokal medvirkning vil kunne fremme tilhørighet til lokale møteplasser.

Det er ulikt fra person til person om man føler tilhørighet til selve stedet, eller om det er sosiale relasjoner og det å føle seg sosialt inkludert som bidrar til en individuell opplevelse av tilhørighet (Ruud og Søholt 2006, s. 50). Bergsli og Sandkjær Hanssen (2017) hevder at man kan fremme tilhørighet ved å tilrettelegge for sosiale møteplasser i det offentlige rom hvor folk kan snakke sammen og sosiale nettverk kan forsterkes. Knapp (2008) påpeker at man må skape et sted der identiteten til brukerne blir bekreftet og hvor brukerne ikke føler seg sett ned på.

### Oppsummert

- Medvirkning fremmer tilhørighet
- Medvirkning er viktig for stedsidentitet



Figur 53: Egenproduert. Rådhuset.







---

## 8.1 INNFORING CASE

Meningsbærende, sirkelformet forplass for Rådhuset, omkranset av høye bygg med en enhetlig og gjennomført arkitektur og materialbruk.

(Oslo kommune 2017, s.59)

Borggården foran Rådhuset ble et naturlig valg på grunn av blant annet dens sentrale plassering i byen og interessante utforming. Den har et ubrukt potensiale når det kommer til utnyttelse som møteplass og oppholdssted. Når vi skulle velge case ville vi ta utgangspunkt i et sted som hadde en del overordnede forutsetninger på plass, slik at vi kunne fokusere på de spesifikke prinsippene. Ved velge ut ifra disse kriteriene kunne vi veklegge de mulige effektene av disse. Plassen oppfyller allerede følgende overordnede forutsetninger:

- Målpunkt i byen
- Sentral beliggenhet
- Kritisk masse
- Trygghet

Formålet med stedsanalysen er å kartlegge et av de mest sentrale stedene innenfor programområde for bilfritt byliv, og teste ut våre etablerte prinsipper i den stedlige konteksten på Fridtjof Nansens plass.

Fridtjof Nansens plass, eller borggården som det blir kalt på folkemunne, ligger sentralt i Oslo mellom havnen og spikersuppa. Plassen er åpen for alle typer trafikk og er preget av en del gjennomgangstrafikk, parkering og turistbusser. Per i dag er den funksjonelt sett både plass og gate (Rambøll 2010, s. 77)



Figur 55: Oslo Kommune 2017



Plassen har vært en del av pilotområdene for Bilfritt Byliv, og i løpet av 2017-2018 er det blitt gjennomført mange nye tiltak til både frustrasjon og glede for brukerne.

Fridtjof Nansens plass inngår som en del av arkitektene Arneberg og Poulssons helhetlige plan for Rådhusutbyggingen fra 1933. Hele Rådhuskvartalet er av nasjonal verdi, og har vernestatus, selv om det ikke er formelt fredet (Bymiljøetaten 2016, s. 1)

Fridtjof Nansens plass har i mange år vært oppe til vurdering i kommunen i forhold til hvordan plassen kan oppgraderes. Om plassen skal romme biltrafikk og parkering eller ikke, har vært en pågående diskusjon i over ti år. Allerede i 2003 ble det vedtatt en prøvestegning av plassen for biltrafikk, men denne ble opphevet etter bare noen måneder på grunn av problemer rundt vareleveringen. Siden har det blant annet vært utarbeidet reguleringsplan i 2006 som ble forkastet av byrådet. Rambøll har også utarbeidet forprosjekt for plassen i 2012.

I 2016 ble det igjen bestemt at man skal utrede en prøvestenging av plassen (ibid.) Sommeren 2018 vil plassen bli stengt for biltrafikk og parkeringsplasser (unntatt HC P-plasser) vil bli fjernet (Oslo Kommune 2018d).

I Handlingsprogram for økt byliv er Fridtjof Nansens plass en av satsningsområdene, med mål om å styrke byrommet gjennom ulike bylivstiltak. Dette målet skal nås ved å legge til rette for arrangementer og flere offentlige (altså gratis) sitteplasser og flere uformelle oppholdssteder og område for lek. I tillegg skal det gjennomføres en oppgradering av plassen som skal øke kvaliteten og estetikken (med fokus på bygulv, belysning, organisering, programmering) og legges til rette for servering og opphold (Oslo Kommune 2017, s. 63).

De overordnede målene for ønsket byliv i Handlingsprogrammet, som skal vektlegges ved utforming av tiltak på Fridtjof Nansens plass er som følger:

- Styrke byrommet Fridtjof Nansens plass som et målpunkt og oppholdsrom.
- Byrommets arkitektur bør framheves blant annet ved at relasjonen mellom innendørs aktiviteter i Rådhuset og forplassen styrkes og synliggjøres (ibid. s. 61)



Figur 56: Egenprodusert. Digitalisert fotografi.

## 8.2 STEDSANALYSE

Her skal vi undersøke stedets egenart og kontekst. Resultatene fra stedanalysen vil utgjøre vurderingsgrunnlaget for hvilke prinsipper og tiltak vi velger å implementere.

### *Mikroklima:*

Oslo har et generelt godt mikroklima, men dette må vedlikeholdes, gjennom forsvarlig byggehøyde og tetthet med hensyn til sol- og vindforhold (Gehl Architects 2014, s. 107).

På grunn av byens skjermede beliggenhet er vindstyrken moderat, og det er ofte vindstille (ibid.).

Bylivsundersøkelsen (ibid. s. 21) slår fast at det fine mikroklimaet i Oslo Sentrum gir gode oppholdsmuligheter. Soleksponering kan være avgjørende for om en plass er attraktiv eller ikke (ibid. s. 107).

Lokalt er solforholdene på Fridtjof Nansens plass relativt gode. Store deler av plassen er solrike gjennom dagen og utover kvelden.

Bygningshøyden (7 etasjer og 11+) er derimot opp mot det som karakteriseres som høy, noe som kan bidra til å skape vindfulle forhold på bakkeplan.

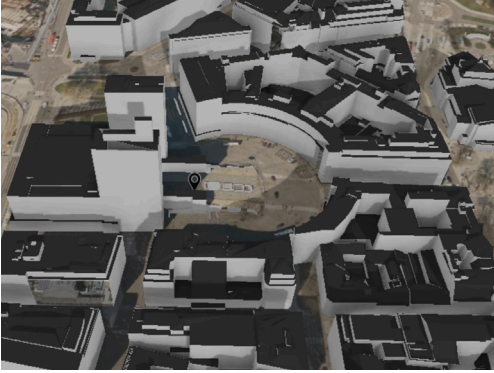
I Bylivsundersøkelsen blir det også poengtert at det blir mindre kontakt med gateplan fra femte etasje og oppover.

Bygningens påvirkning på klimaet i gaten

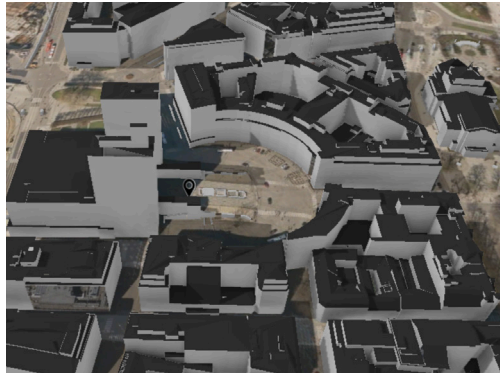


Figur 57: Gehl Architects 2014. Figuren illustrerer hvordan luftstrømmer beveger seg rundt høye bygninger

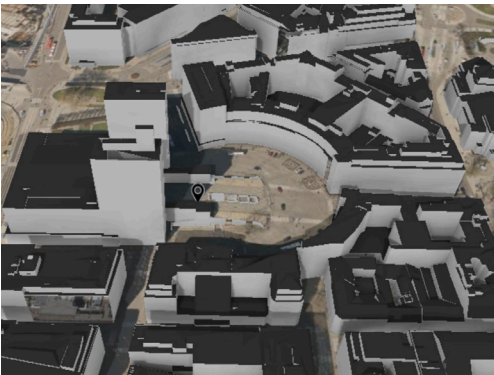
## Solanalyse



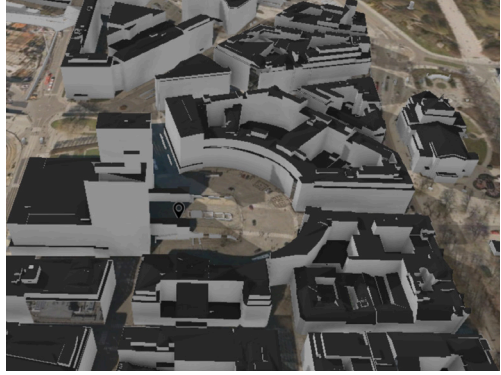
Figur 58: Kommunekart 2018. Fridtjof Nansens Plass kl 08.00



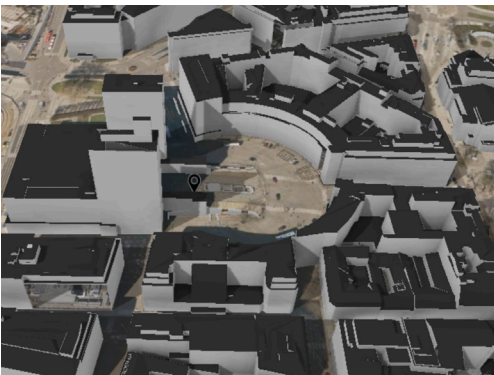
Figur 61: Kommunekart 2018 Fridtjof Nansens Plass kl 14.00



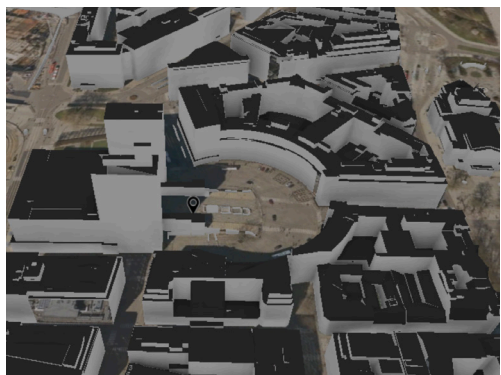
Figur 59: Kommunekart 2018 Fridtjof Nansens Plass kl 10.00



Figur 62: Kommunekart 2018. Fridtjof Nansens Plass kl 16.00



Figur 60: Kommunekart 2018 Fridtjof Nansens Plass kl 12.00



Figur 63: Kommunekart 2018 Fridtjof Nansens Plass kl 20.00

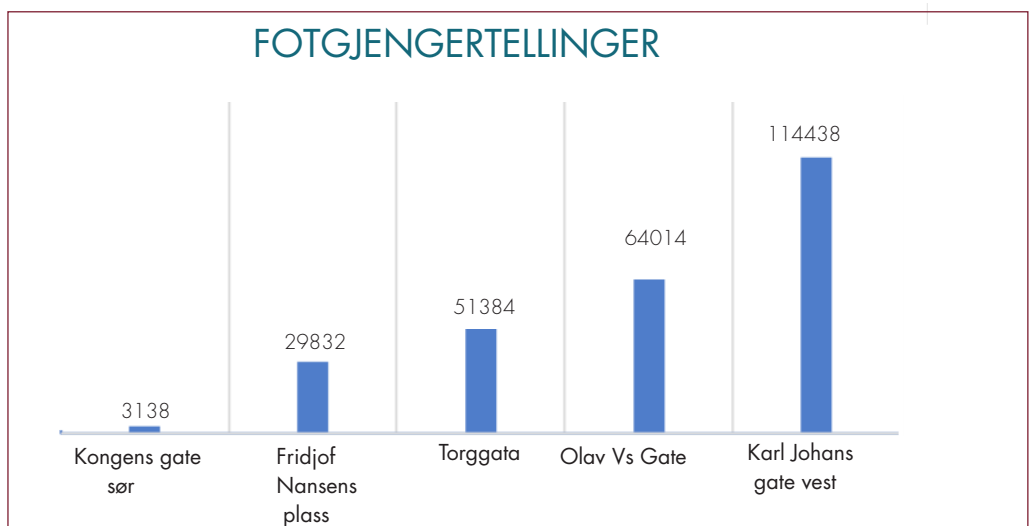
**Kritisk masse:**

Swecos forundersøkelse fra 2017 oppgir at det ved fotgjengertellinger ble observert 29 832 mennesker på Fridtjof Nansens plass (Sweco 2017b, s. 9). Diagrammet viser resultatet av tellingene i ulike områder av byen. Blant annet ser man at Torggata som er kjent som en livlig gate har rundt 51 000 mennesker og Olav Vs gate som er en tilliggende gate til Fridtjof Nansens plass har ca 64 000 mennesker. Fotgjengertellingene ble gjennomført tirsdag 6. juni og lørdag 17. juni 2017 på 22 steder i Oslo sentrum.

Det ble foretatt tellinger hver time mellom klokken 08.00 og 21.00. I figur 62 oppsummeres resultatene fra tellingene. Tallene viser antall fotgjengere summert for både tirsdag og lørdag hele dagen (klokken 08-21) (ibid. s. 9).

I Swecos mellomundersøkelse (2017, s. 6) blir plassen og tiltakene kategorisert under "stor bruk" og bruken øker merkbart ved fint vær og sol. Det blir videre beskrevet at:

Stedet er tydelig dominert av turister som vil besøke og fotografere Rådhuset, og brukes av Osloborgere som passerer til fots. Varetransport og turistbuss er fortsatt et tydelig innslag i bylivet selv om møbleringen med bord og stoler gjør at de må snirke seg frem mellom blomsterkassene. Bedre overblikk på plassen ser ut til å gjøre de gående mer trygge på sin plass og de gir seg selvsikkert over kjørebanelik slik at biler må vente og kjøre med lav hastighet.



Figur 64: Swco 2017. Utdrag fra resultater av Swecos fotgjengertellinger



Møblene nærmest midten av plassen brukes mest. Det er også der flest mennesker sitter i lengst tid og det er størst sosial aktivitet (se figur 64).

Fridtjof Nansens plass har altså allerede mange brukere og besøkende og det er potensiale for å tiltrekke seg flere av de mange menneskene som i dag bruker Olav Vs gate.

Ved bordene lengre ut mot sidene sitter noen en liten stund, oftest de som ferdes alene. Swecos mellomundersøkelse (2017, s. 7) dokumenterer også bruken av plassen og de vanligste aktivitetene som foretas der er:

- Hvile/ta en pause
- Sitte i solen sammen med andre
- Møteplass for store turistgrupper
- Spise lunsj/medbrakt mat
- Ta selfie og fotografere rådhuset



Figur 65: Sweco 2017





### Historiske forhold

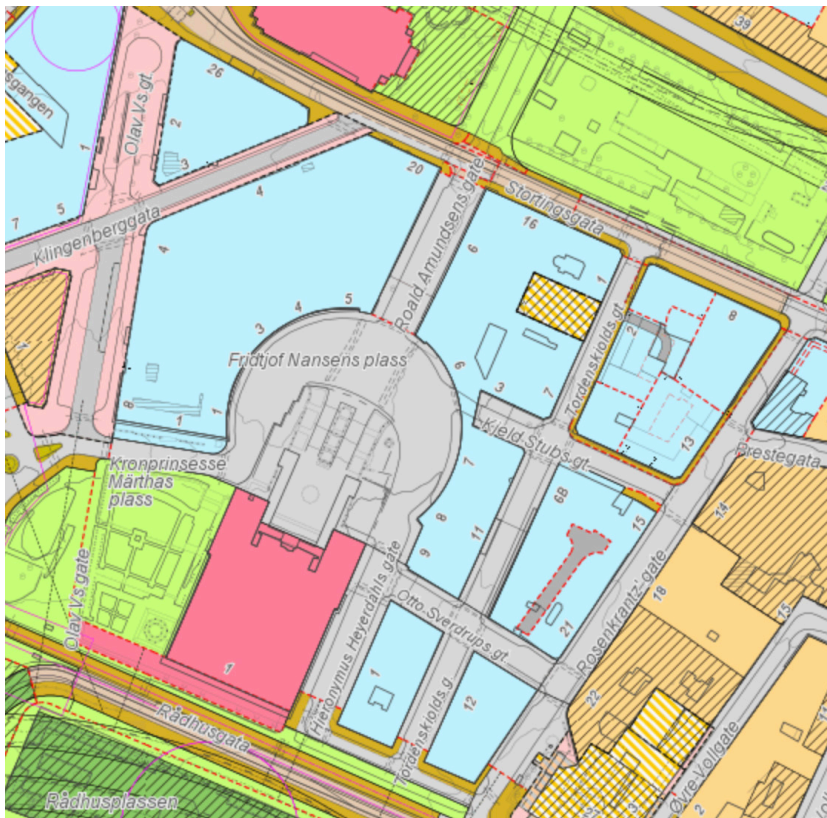
I følge riksantikvaren (Riksantikvaren 2018) er det ingen av bygningene på plassen som er fredet, men hele Rådhuskvartalet har vernestatus som kommunalt listeført og har nasjonal verdi.

### Boligforhold

Det finnes, ifølge seeinedom.no samt reguleringsplanen for Oslo Kommune ingen boliger i bygningene tilknyttet Fridtjof Nansens plass (se figur 65).

Eiendommene som er blitt solgt er kun blir overdratt til Aksjeselskaper, og er registrert som forretning/kontor i Grunnboka (www.seeinedom.no).

I følge høringsutkast og utredning i anledning prøvestegning av plassen er det ulike publikumsrettede funksjoner i første etasje med mest servering og noe utsalg, herunder turistrettede butikker og elektronikk (se figur 66).



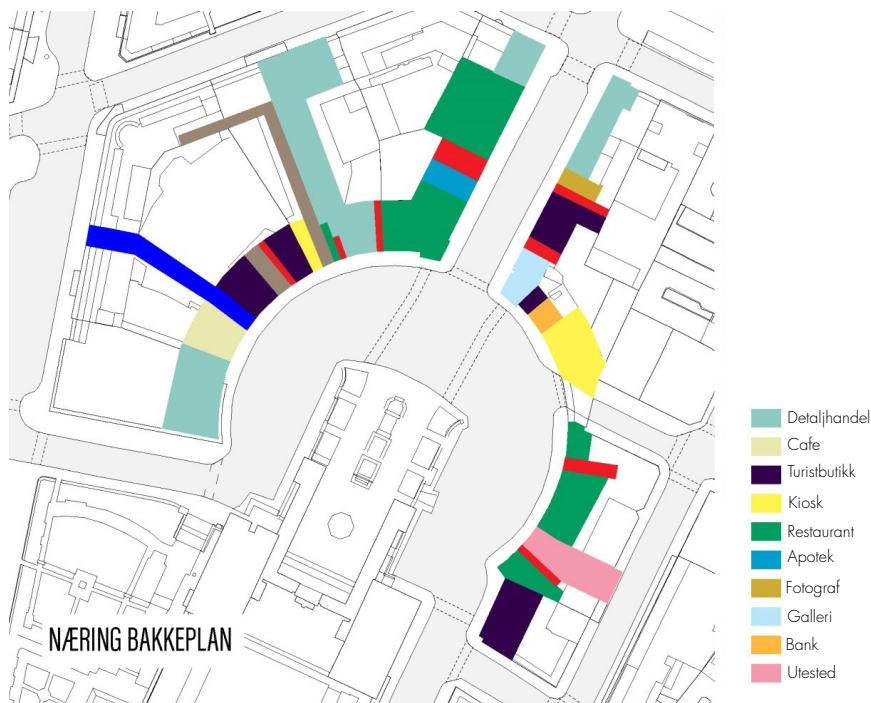
Figur 66: Oslo Kommune 2018. Reguleringsplan Oslo kommune, ikke målestokk

### Visuelle analyser

Planprogram områderegulering for gater og byrom omtaler områdets identitet og karakteristiske byplan og arkitektur som en styrke (Oslo kommune 2018c, s. 33) I utredning av prøve-stegning av plassen beskrives den som noe sliten med et litt uorganisert trafikkareal men med sterke byromskvaliteter. Disse kvalitetene består blant annet i det arkitektoniske uttrykket og plassens utforming (Bymiljøetaten 2016, s. 2)

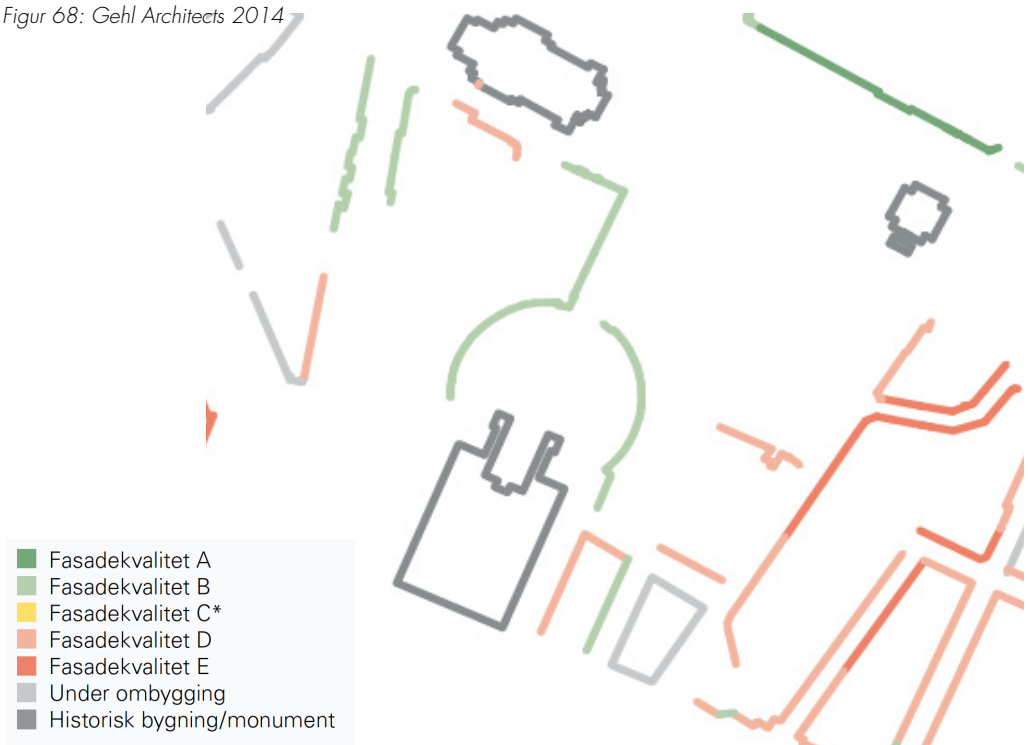
Bygningene som omkranser plassen har 7 etasjer, den høyeste bygningen er rådhuset da tårnet på denne er 11 pluss etasjer høy. Det er restauranter i fortaussonen som benytter deler av fortauet og plassen til uteservering.

Plassen som brukes til uteservering utvides noe i sommerhalvåret. Det er ulik møblering og avgrensning mot plassen på uteserveringene og dette gir et noe rotete inntrykk. Innkjøringen til Rådhuset er sperret av med pullerter og på hver side av Rådhuset er det et sperret område som er markert med pullerter og sykkelstativer (ibid. s. 2)



Figur 67: Bymiljøetaten 2016, ikke målestokk

Figur 68: Gehl Architects 2014



**Gatedekke:**

Per i dag er det brostein på størstedelen av byrommets gulv og granittheller på fortavene langs kanten av byrommet. Fortavene er forhøyet, og ligger et nivå over kjørebanelen.



Figur 69: Rambøll 2010



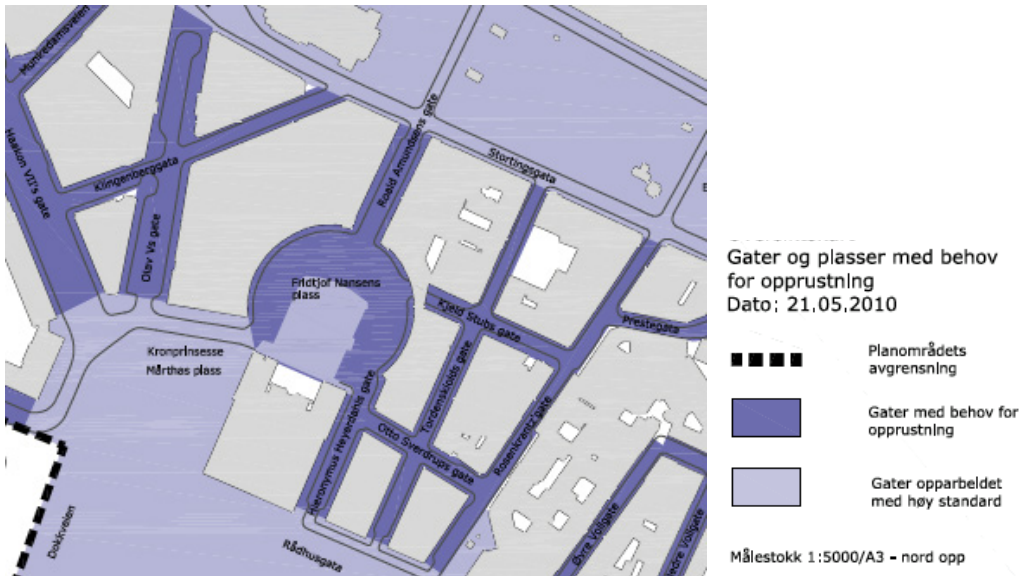
Figur 70: Egenprodusert. Gatedekke

**Arkitektoniske forhold:**

I figur 68 ser man at fasadene på plassen klassifiseres med fasadekvalitet A, noe som innebærer åpen, transparent og aktiv fasade som har kontakt med gata. Dette har ifølge Gehl Architects (2014, s. 45) stor betydning for bylivet, da åpne 1. etasjefasader tiltrekker seg flere mennesker og dermed øker handelen.



Figur 71: Egenprodusert. Åpne fasader.



Figur 72: Rambøll 2010

Figuren over er hentet fra Gateopprustingsprogrammet for Oslo sentrum (Rambøll 2010, s. 37) og illustrerer deres vurdering av hvilke deler av Fritjof Nansens plass som behøver opprustning/oppgradering. Den midterste delen som er en del av rådhuset, vurderes til å være opparbeidet med høy standard og har dermed ikke behov for opprustning per i dag. Men rommet mellom den midtre delen og de omkringliggende bygningene vurderes til å ha behov for opprustning.



### *Sosiokulturelle forhold*

Vi har tatt utgangspunkt i Bylivsundersøkelsen og de punktene som har scoret lavt i undersøkelsen som ble foretatt der.

#### Oppsummering av poenger om byromskvaliteten fra Bylivsundersøkelsen:

- 1 – Beskyttelse mot trafikken: **Lav**
- 2 – Beskyttelse mot ubehagelige klimatiske opplevelser: Høy
- 3 – Beskyttelse mot kriminalitet og vold: Høy
- 4 – Mulighet for å gå: Middels
- 5 – Mulighet for opphold: Høy
- 6 – Sittemuligheter: **Lav**
- 7 – Utsiktsmuligheter: Middels
- 8 – Muligheter for å kommunisere: Middels
- 9 – Muligheter for lek og fysisk aktivitet: **Lav**
- 10 – Skalaen: Høy
- 11 – Nytelse og trivsel i omgivelsene: **Lav**
- 12 – Estetisk kvalitet / Positive inntrykk: Middels  
(Gehl Architects 2014, s. 42)

Bylivsundersøkelsen har tatt i bruk Gehls prinsipper for byromskvalitet og anvendt dem på blant annet Fridtjof Nansens plass. Det konkluderes med at Fridtjof Nansens plass scorer høyt på flere byromskvaliteter, dette gjelder blant annet:

- Mulighet for opphold,
- Beskyttelse mot ubehagelige klimatiske opplevelser og
- Beskyttelse mot kriminalitet og vold.

Dette er alle viktige forhold som er grunnleggende for bylivet.

Forhold ved plassen som får karakteren "middels" er:

- Utsiktsmuligheter,

- Muligheter for å kommunisere
- Muligheter for å gå.

Byromskvaliteter ved plassen som får lav karakter og som derfor er utilfredsstillende er

- Muligheter for lek og fysisk aktivitet
- Sittemuligheter
- Nytelse og trivsel i omgivelsene
- Beskyttelse mot trafikken

Plassen har dermed mange grunnleggende kvaliteter som utgjør forutsetninger for byliv, men har også stort potensiale for forbedringer som kan bidra til økt byliv. Dette vil behandles videre i løsningsforslaget.

Vi har tatt med disse funnene videre i vurderingen for hvilke prinsipper vi skal bruke på plassen, og velger å ta utgangspunkt i de som har fått lavest karakter.



### Mobilitet og tilgjengelighet

I følge Jan Gehl (2010, s. 119) dreier sosial bærekraft i by seg om å gi forskjellige grupper i samfunnet like muligheter, herunder også det å ha lik adgang til byens felles rom og likeverdige muligheter for å ferdes rundt i byen. Han hevder at likeverdigheten styrkes avgjørende, når det er mulig både å gå og sykle, og kombinere med offentlig transport. Og påpeker videre at alle må ha tilgang til byens tilbud, og må ha mulighet til å ha et hverdagsliv hvor man ikke hemmes av dårlige transportmuligheter (ibid).

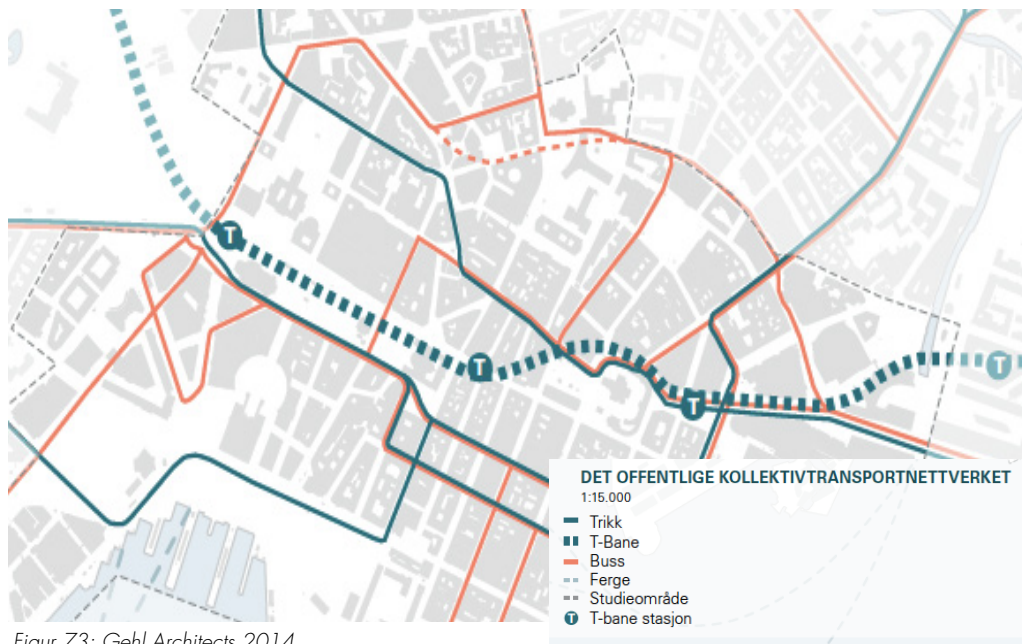
#### Tilgjengelighet:

Plassen ligger sentralt til i byen og tilgjengeligheten er god både til T-bane, trikk, buss, sykkel og parkeringshus (se figur 71)

Det er i dag gjennomkjøring over plassen, mens Roald Amundsens gate har enveiskjøring fra Stortingsgata til Fridtjof Nansens plass. Kjeld Stubs gate er stengt mot plassen.

Det kjører daglig omtrent 2 800 kjøretøy over Fridtjof Nansens plass, og over 90% av dette kan defineres som gjennomkjøringstrafikk. En viss andel av disse har sannsynligvis lett etter parkeringsplass.

Andelen privatbiler varierer fra rundt 60% på hverdager til rundt 80% midt på dagen lørdag (Bymiljøetaten 2016, s. 3).



Figur 73: Gehl Architects 2014

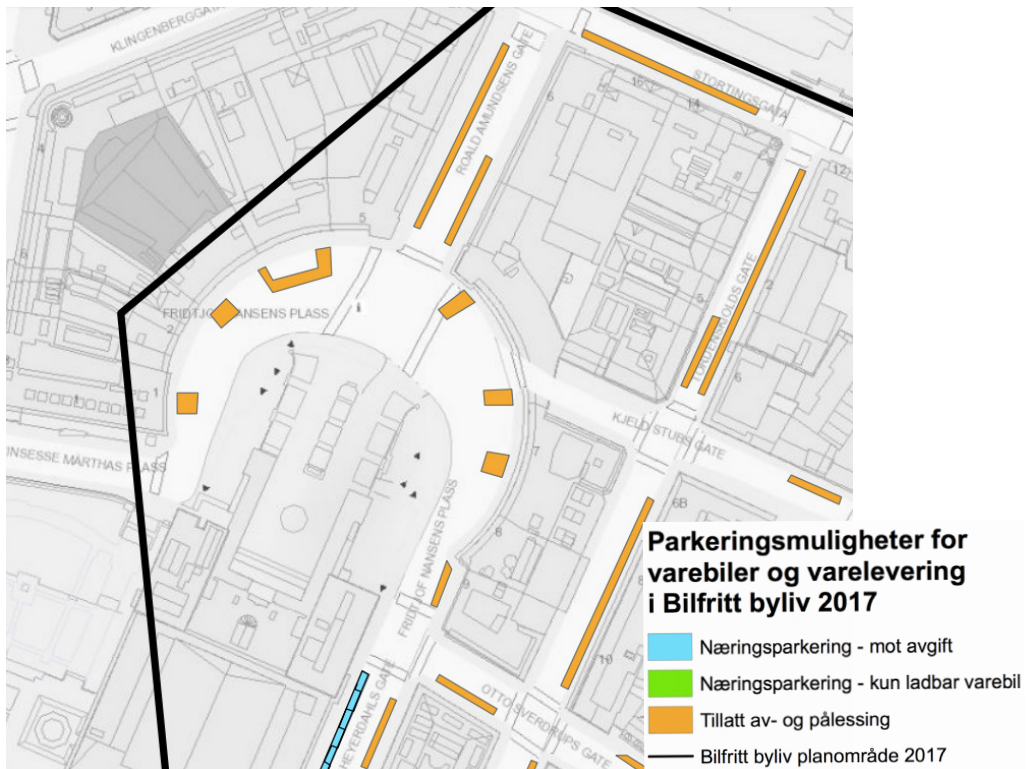


Sentralt i Bilfritt Byliv-programmet står det å fjerne alle parkeringsplasser for privatbilisme.

Det er behov for varelevering enkelte steder langs ytre kant av Fridtjof Nansens plass, og det anbefales at det blir tillatt med varelevering i bestemte tidsrom og på angitte plasser (Bymiljøetaten 2016, s. 3)

Etter implementeringen av Program Bilfritt Byliv har parkering for varebiler og varelevering på området blitt endret til slik som man ser på figur 72.

Dette har blitt mye omdiskutert i media, og det er en stadig omorganisering av parkeringen. Det er et mål at det skal tilrettelegges ytterligere for folk med nedsatt funksjonsevne, og flere HC-plasser skal etableres.



Figur 74: Oslo Kommune 2017

Plassen har lenge hatt en noe kaotisk trafikal situasjon hvor det har vært mange turistbuser som kjører over/parkerer på plassen i tillegg til mange bilister som leter etter parkeringsplass eller benytter plassen som gjennomkjøringstrassé (Bymiljøetaten 2016, s. 2)

Turistbussenes bruk av plassen har vært omdiskutert og i Handlingsplanen for 2018 (Oslo kommune 2018a, s. 2) står det at det skal legges til rette for gode forhold for turistbusstrafikk med god tilgjengelighet til Fridtjof Nansens plass som viktig målpunkt, bl.a. med av- og påstigning i Rosenkrantzgate.

Høringsutkast prøvestegning av Fridtjof Nansens plass foreslo i 2016 blant annet følgende tiltak for å oppgradere plassen:

- Oppgradere brosteinsdekket
- Opparbeide et nivåfritt bygulv
- Flere offentlige sitteplasser
- Bedre belysning



Figur 75: Egenprodusert. Nåværende parkering.

## 8.4 AKTUELLE TILTAK

I del 7 utledet vi prinsipper og tiltak. Stedsanalysen gir oss grunnlag for å vurdere videre hvilke av disse tiltakene og prinsippene vi kan implementere på Fridtjof Nansens plass. Vi har i tillegg har vi brukt faglig skjønn i utvelgelsesprosessen.

Noen av prinsippene og tiltakene vi har funnet frem til er der allerede:

- **Tilgjengelighet** → sykkelforbindelser, gangforbindelse, redusere motorisert transport, kollektiv transport
- byromskvalitet, arkitektonisk kvalitet
- **Prioritere gående og syklist** → Sykkelforbindelser, Gangforbindelse, Redusere motorisert trafikk

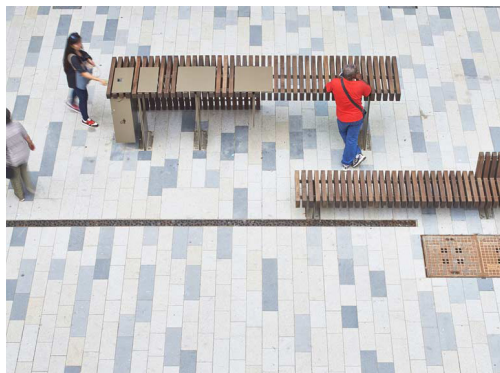
Prinsippene og tiltakene som blir mulig å implementere på plassen blir:

- **Steder å hvile** → Benker og bord, parker
- **Kombinasjon av forskjellige aktiviteter** → lekeplasser, benker, urbane hager
- **Oppholdskvalitet uavhengig av årstid** → Ly for vær og vind,
- **Grøntområder** → Urbane hager/parsellhager, parker, hager, beplantning, blomster og farger, Vegetasjon
- **Variasjon i omgivelser/opplevelser** → Blanding av bygninger, variert butikktilbud, Lekeplasser, gater, plasser, variasjon i aktiviteter, lokale arrangementer, vannelementer
- **Fysisk tilgjengelig** → Belysning, vedlikehold og renhold, brede fortau,
- **Tilgjengelig og åpent for alle** → tilrettelegging for møter/møteplasser, lavterskel tilbud (gratis), Stemning/trivelig, Urbant liv, enkelt å krysse gater, passende støynivå,
- **Flerfunksjonalitet** → variert butikktilbud, jobb og bolig i nærheten av hverandre, rekreasjon, offentlige bygg/tjenester

For å understøtte ideen om at alle tiltak skal være tilgjengelige for alle vil vi ta forbehold om at alle tiltak er universelt utformet.

På de neste sidene har vi plukket ut eksempler på tiltak som inspirasjon til hvordan man kan oppnå prinsippene. Ikke alle tiltakene en med som eksempler, og noen blir vist i forskjellige variasjoner.

### 8.4.1 Steder å hvile



Figur 76: Landezine 2018

#### **Benker og bord**

Benker og bord er et viktig tiltak i Handlingprogrammet. Det er viktig med riktig materialbruk, og utformingen spiller stor rolle for hvem som bruker dem, samt komfort og estetikk. Plasseringen er essensiell. Her må man ta hensyn til mikroklima, og plassering.



Figur 77: Landezine 2018

#### **Parker**

Parker er et naturlig møtested og oppholdssted, og er en del av den blå-grønne strukturen i byen. Den kan invitere til fysisk aktivitet, og erstatter behovet for individuelle hager i et fortettet bymiljø.

### 8.4.2 Oppholdskvalitet uavhengig av årstid



Figur 78: Landezine 2018

#### **Ly for vær og vind**

Å tilrettelegge for opphold i vær og klima som stadig endrer seg er en nødvendighet. At byen er et sted med mange tilfluksteder gjør at den brukes under flere forhold.



### 8.4.3 Kombinasjon av forskjellige aktiviteter



Figur 79: Divisare (u.å)

#### *Urbane hager*

Dette er en inkluderende aktivitet som oppmuntrer til annerledes bruk av byen og skape noe sammen.



Figur 80: Landezine 2018

#### *Lekeplasser*

Lekeplasser er et element som blir nevnt i både empiri og teori som viktig for mangfold og byliv. Her er det viktig med trygge omgivelser og god tilgjengelighet for alle. Her er det viktig å ikke glemme sitteplasser til foreldre.



Figur 81: Landezine 2018

#### *Benker*

Benker i kombinasjon med andre aktiviteter gjør områdene mer fleksible og skaper inviterende omgivelser.

### 8.4.4 Grøntområder



Figur 82: Divisare 2018

#### *Urbane hager/parsellhager*

Parsellhager og urbane hager er både et aktiviserende element, samtidig som de bidrar til bedre luftkvalitet og det biologiske mangfoldet. Dyrking av frukt og grønnsaker øker bevisstheten til hvor maten kommer fra og kunnskap rundt hvilke prosesser som ligger bak råvarene våre.



Figur 83: Landezine 2018

#### *Parker*

De grønne innslagene blant den urbane strukturen myker opp harde linjer og skape kanter som de bygde strukturene skaper.



Figur 84: Landezine 2018

#### *Beplantning*

Ulike plantesorter gir et innblikk som representerer den lokale floraen kan være med på å stykke identiteten til et sted. Ved å bruke planter som er tilpasset klima kan man sikre innslag av grønt hele året.



### 8.4.5 Variasjon i omgivesler



Figur 85: Oslo Kommune 2018

#### *Lokale arrangementer*

Å bruke byrommet fleksibelt med rulleredene arrangementer kan bidra til en sterkere lokal tilknytning og en god utnyttelse av plassen.



Figur 86: Landezine 2018

#### *Vannelementer*

Fontener og vann styrker den blågrønne strukturen og stedets tilknytning til sjøen.

Det bidrar også til lek, og har en naturlig tiltrekningskraft som samlingspunkt.



Figur 87: Landezine 2018

#### *Lekeplasser*

Små elementer av lek og titak som motiverer til aktiv bruk av omgivelsene kan ha en helsebringende effekt. Lekeplasser trenger ikke kun henvende seg til barn. De kan også motivere voksne til å aktivisere seg sammen med barna.

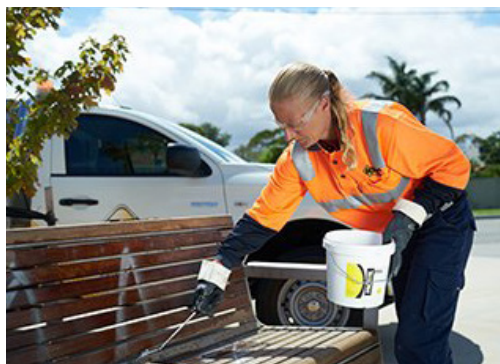
### 8.4.6 Fysisk tilgjengelig



Figur 88: Landezine 2018

#### *Belysning*

Lyssetting av bygninger og lys i gatene kan gi byen nytt liv om natten. Det kan forsterke målpunkter, arkitektonisk struktur og øke trygghetsfølelsen.

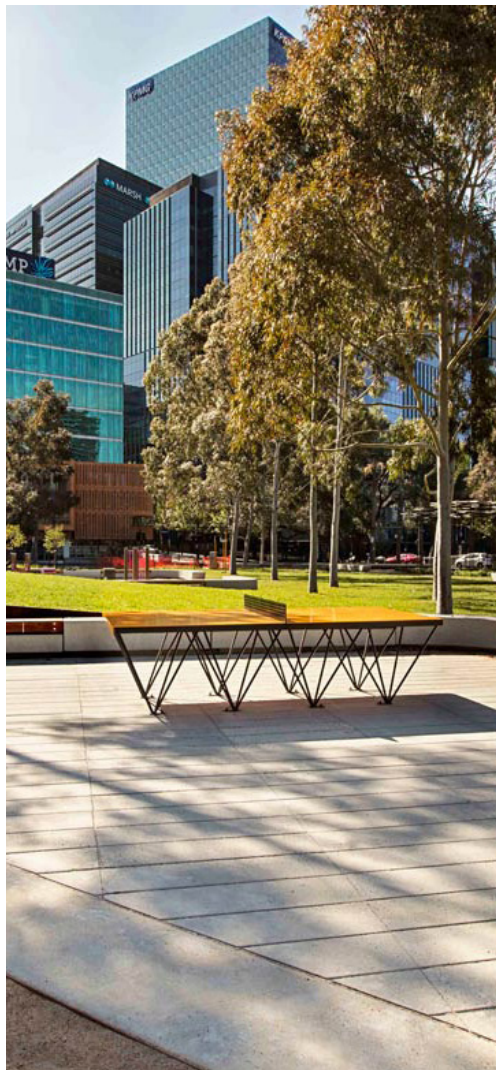


Figur 89: UMS 2018

#### *Vedlikehold og renhold*

Oppretholdelse av standard kan ha mye å si for den estetiske opplevelsen, trygghetsfølelse og tilgjengelighet både fysisk og psykisk.

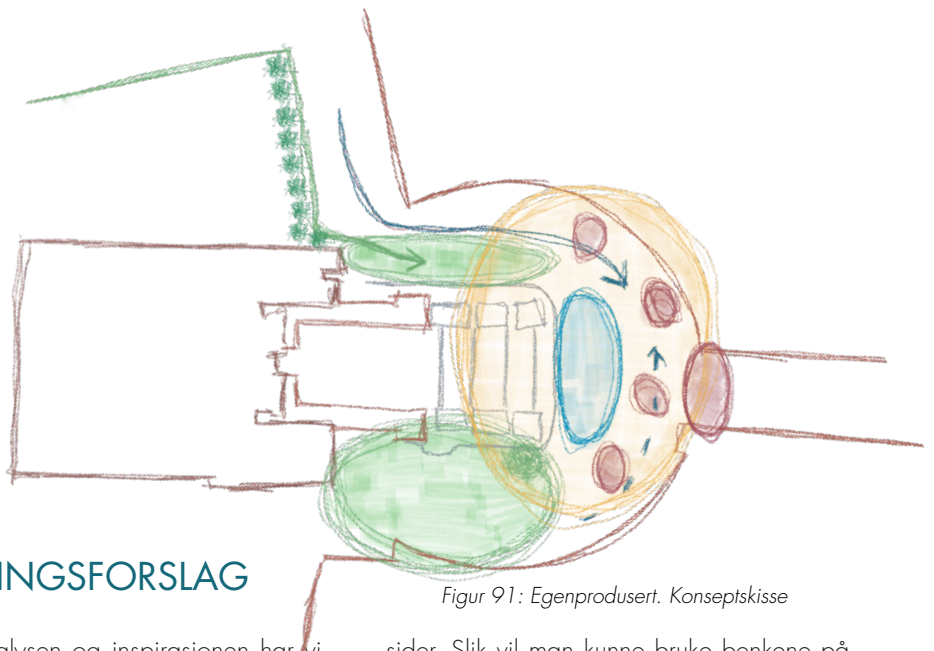
### 8.4.7 Tilgjengelig og åpent for alle



Figur 90: Landezine 2018

#### *Lavterskeltilbud*

Tilbud som støtter oppunder aktivitet i byen bør være gratis, lett å bruke og ikke stille krav til medbrakt utstyr.



Figur 91: Egenprodusert. Konseptskisse

## 8.5 LØSNINGSFORSLAG

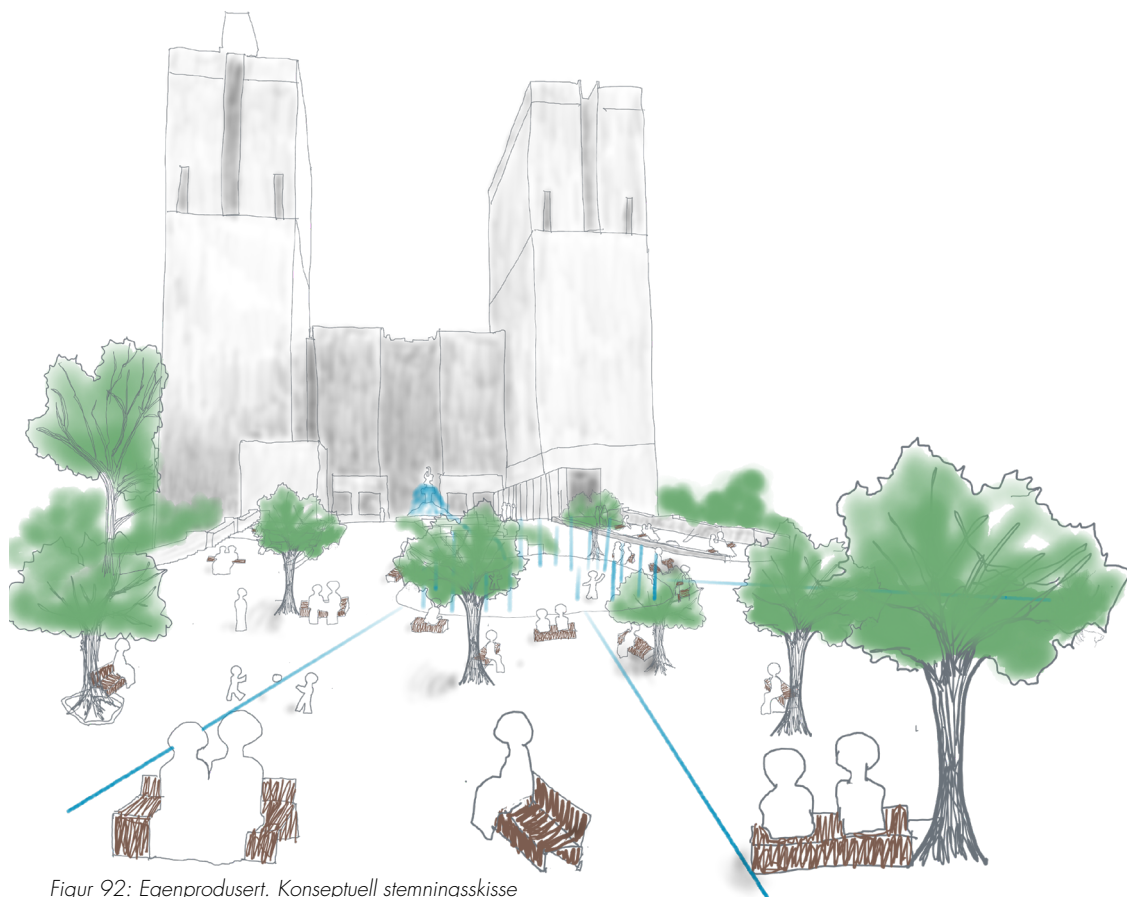
Ut i fra stedsanalysen og inspirasjonen har vi kommet frem til at plassen kan deles inn i 4 soner. Vi ønsker å tydeliggjøre disse sonene både for å få inn de kvalitetene som trengs, men også bryte opp en plass som nå virker stor, med store avstand mellom ytterkantene.

Vi tar utgangspunkt i at plassen blir stengt for gjennomkjøring som publisert av Oslo Kommune (Oslo Kommune 2018d).

Figur 91 viser den konseptuelle strategien for plassen, utarbeidet med grunnlag i stedsanalysen, inspirasjon og prinsippene.

- De **røde** sonene er områder der permanente eller midlertidige aktiviteter og arrangementer kan holdes. Dette har vi kommet frem til på bakgrunn av plassens utformning og tidligere arrangementer. I tillegg har vi tatt hensyn til de andre eksisterende elementene på plassen, som for eksempel uteservering, som er med på å bidra til byliv allerede.
- Den **gule** sonen er der hvor det er mest sol i løpet av døgnet. Her bør det tilrettelegges for opphold. Vi har derfor lagt til rette for benker med tilhørende trær for ly. Benkene skal ha lener til armer og rygg, men noen av dem skal også være mulige å bruke fra begge sider. Slik vil man kunne bruke benkene på en fleksibel måte under arrangementer, men også i hverdagen hvis større grupper vil sitte sammen. Disse er et gratis oppholdsalternativ, og et gratis tiltak som er åpent for alle.
- De **grønne** sonene er felter som kan tilrettelegges for grøntområder. Dette kan bidra til den omkringliggende grøntstrukturen. Spesielt vil det være interessant å knytte Fridtjof Nansens Plass opp mot Kronprinsesse Märthas plass som ligger avskjermnet ved siden av Rådhuset. Dette kan også danne en naturlig tilknytning til Rådhusplassen og en mulig gangakse opp mot spikersuppa og Karl Johan.
- Den **blå** sonen er det samlende punktet på plassen, med en formgivning som reflekterer den arkitektoniske og spesielle utformingen som plassen har. Her vil vi etablere et vannelement som inviterer til lek for store og små, og . Dette vannelementet skal være mulig å skru av ved arrangementer, slik at plassen kan utnyttes maksimalt.
- Den blå linjen beskriver en mulig løsning for varelevering, der den stiplede linjen beskriver varelevering med et alternativ til bil.





Figur 92: Egenprodusert. Konseptuell stemningsskisse

### 8.5.1 Løsningsforslag 1

Det første løsningsforslaget er laget med utgangspunkt i prinsippene som vi anser som de viktigste for å skape sosiokulturelt mangfold.

Her har vi lagt til rette for lek i grøntområder, lavterskeltibud og kombinasjon av mange ulike aktiviteter og arrangementer på samme område. Dette forslaget legger mest til rette for sosiokulturelt mangfold av de to forslagene, med grunnlag i dokumentgjennomgangen vi har foretatt.

### 8.5.2 Løsningsforslag 2

Det andre løsningsforslaget er moderert etter plassens offentlige preg. Dette legger bånd på hvilke tiltak som bør implementeres. Vi fant at det var nødvendig å foreta en ytterligere avveging over hvilke tiltak som komplementerer plassens offentlige og formelle preg.

Vi fant at man kunne bruke alle våre prinsipper, men vi måtte utelate noen spesifikke tiltak.



Figur 93: Egenprodusert. Løsningsforslag 1





Figur 94: Egenproducert. Løsningsforslag 2





Figur 95: Egenprodusert. Plassen nå

Fridtjof Nansens plass er preget av harde overflater. Her finner vi mur, stein, betong og asfalt. Gjennom vår studie har vi landet på beplantning og grønt som et viktig premiss, og ønsker å bruke dette både for å myke opp plassens harde uttrykk, men også for å knytte plassen sammen.

Benkene vil også bryte opp den store plassen, og være med på å dele den store flaten inn i rom og seksjoner. Da vil vi kunne skape intime møteplasser. Fontenen blir det sentrale samlingspunktet som utfordrer plassens formelle uttrykk, gjennom invitasjon til lek og aktivitet.



Figur 96: Egenprodusert. Løsningsforslag 2

### 8.5.3 Oppsummering stedsanalyse – Forutsetninger











- Offentlig plass med formell identitet – tiltak må samsvare med dette
- Gode solforhold – utnytte dette
- Stor plass som åpner for mange løsninger
- Arkitektonisk særpreg
- Sparsom grønnsstruktur
- Ingen boliger

### 8.5.4 Hvilke tiltak som er der i dag – 0-punkt

- Bylivsfremmende tiltak fra pilotprosjekter
  - Flyttbare stoler og bord
  - Poesikube — illustrasjon sweco
  - Balanseline
  - Utekinno
  - Uteservering
  - Blandet butikktilbud



STRATEGIKART - RÅDHUSKVARTALET

- |  |   |
|--|---|
|  Bil- og kollektivdominerte gater                 |  Målpunkt              |
|  Fotgjenger- og sykkeldominerte gater             |  Prioriterte byrom     |
|  Prioriterte forbindelser                         |  Kollektivstoppested   |
|  Sekvens med bylivstilbud                         |  Viktige institusjoner |
|  Sone for grønn forbindelse og biologisk mangfold |  Fergetraffikk         |

Figur 97: Oslo Kommune 2017. Handlingsplanens strategi for plassen

### 8.5.5 Hvilke tiltak som fremlegges av Handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet legger en overordnet strategi til grunn (se figur 97), som skal styrke tilrettelegging for myke trafikanter, og sørge for at plassen skal bli et naturlig målpunkt og oppholdsrom (Oslo kommune 2017, s. 60).

De aktuelle tiltakene er som følger:

- Legge til rette for flere arrangementer
- Flere offentlige sitteplasser
- Flere "uformelle" oppholdssteder
- lys
- bygulv
- organisering
- programmering
- legge til rette for servering
- Estetisk oppgradering av plassen

### 8.5.6 Hvilke tiltak som anbefales ut ifra vår stedsanalyse og den fysiske formen

På grunnlag av forutsetningene fra stedsanalysen og plassens formelle uttrykk har vi kommet frem til følgende målsetninger og tiltak, hvor de svarte punktene utgjør målsetninger, og de grønne tiltak.

- Sitteplasser på de delene av plassen som har gode solforhold
  - Sitteplasser i trapp og "øvre del" av borggård
- Utnytte plassens potensiale som møteplass ved å skape sosiale oppholdssteder.
  - Skape ulike "soner" med henholdsvis: vannelement med mulighet for lek, opphold på benker og i trapp, ulik aktivitet på ulike elementer.
- Tilrettelegge for arrangementer ved å la tiltak være fleksible og formbare
  - Holde arrangementer gjennom hele året: utekino, konserter, markeder, snømann-byggekonkurranse, snøborg, is på vannelement,
- Styrke den blå-grønne strukturen
  - La vegetasjon og trær myke opp plassen og skape ulike "avdelinger", og skape ly for vær og vind
- Skape et lokalsamfunn og nabolag med sosiokulturelt mangfold
  - regulere for boliger
- Ha fokus på vedlikehold av bygulv
  - gjøre plassen tilgjengelig for syklist og fotgjengere, og sikre universell utforming
- Ha fokus på ulike næringsaktører og involvere disse i planleggingen
  - tilrettelegge for godt samarbeid mellom offentlig og privat sektor gjennom gode medvirkningsprosesser



Figur 98: Landezine 2018







Figur 99: Adobe Stock 2018

---

## 9.1 TEORIENS OG EMPIRIENS FORHOLD TIL FØRINGER

I handlingsprogrammet blir begrepene mangfold og byliv nevnt en rekke ganger. Det er som nevnt tidligere en av handlingsprogrammetts hovedmål å oppnå mangfold innenfor brukere, bruk og opplevelser. Vi ville finne ut mer konkret hva kommuneen mente om mangfold, og intervjuet Stein Kolstø og Ida Ørnhøi om dette.

«Med mangfoldighet tenker vi på som variasjon, at det kan foregå flere ting i gatene, og flere ting samtidig for eksempel. Ehm, og at befolkningsgrupper får utfoldet seg da.»

Stein Kolstø

De presiserer at de med mangfold mener variasjon, og at byen kan brukes på forskjellige måter. For dem er alle disse måtene fortsatt under utvikling, og noen er forstøtt ikke kjent. Dette vil også sette sitt preg på hva bylivstiltak faktisk er, siden dette ikke har manifestert seg enda. Det er ifølge Kolstø etter at bylivstiltakene er kommet på plass, at man får et bedre grep på hva mangfoldet er. De legger vekt på at deres rolle er å legge til rette for de fremtidige bylivstiltakene og det fremtidige mangfoldet.

På spørsmål om noen grupper faller utenfor Handlingsprogrammets fokusområde, svarer de at det tror de ikke. De presiserer at de ekskluderer ingen. De mener at deres rolle er å tilby fysiske og tiltrettelagte omgivelser, resten er opp til brukerne.

«Altså vårt bidrag til integrering er å lage gode offentlige byrom som er åpne for alle! Og hvordan folk velger å bruke dem, om somalierne holder seg oppe ved Stovner, eller om de kommer trekken ned til byen etter hvert, det kan jo ikke vi vite noe om»

Stein Kolstø

Å gjøre alle tilbud tilgjengelig og gratis er deres bidrag til inkludering. De ser ikke at noen grupper faller utenfor programmet.

Når det kommer til begrepet byliv, legger Kolstø og Ørnhøi frem tre ulike tolkninger på begrepet:

1. Begrepet byliv beskriver det samspillet av oppholdsmuligheter og fysiske aktiviteter, som tiltrekker seg mennesker som ferdes rundt i byen.
2. Begrepet byliv beskriver de aktivitetene som tiltrekker mennesker i byen, og hvordan mennesker benytter dem for å skape liv i byen
3. Byliv handler om den konsentrerte menneskelige aktivitet i byen, og de opplevelsene menneskene sammen skaper gjennom byens mange tilbud. Den synes jeg var mye bedre.

Kolstø mener alternativ tre er det beste, mens Ørnhøi mener «summen av menneskelig aktivitet i det offentlige rom» også er et godt alternativ. Videre understreker Kolstø at byrommet er avhengig av tilgjengelighet. Hvis disse elementene mangler vil det ikke bli noe byliv.

## 9.2 FORHOLD MELLOM HANDLINGSPROGRAM OG PRINSIPPER

Vi skal nå gå sytsematisk gjennom hvilke tiltak og prinsipper som ikke finnes i Handlingsprogrammet. Til slutt vil vi vise en oppsummerende matrise som viser sammenheng og ulikheter mellom Handlingsprogrammet og prinsippene våre.

Her sammenlignes resutatater fra del 3 og del 7.

### 9.2.1 Våre prinsipper og tiltak

- **Steder å hvile** → Benker og bord, grillplasser og parker
- **Grøntområder** → Urbane hager/parsellhager, parker, hager, beplantning, blomster og farger, Vegetasjon
- **Tetthet i mennesker** → kollektiv transport, boliger, vedlikehold, fortetting, befolkningstetthet/ kritisk masse
- **Kompakt by** → fortetting, små kvartaler
- **Kombinasjon av forskjellige aktiviteter** → lekeplasser, benker, urbane hager
- **Variasjon i omgivelser/opplevelser** → Blanding av bygninger, variert butikktilbud, Lekeplasser, vannelementer, gater, plasser, variasjon i aktiviteter, lokale arrangementer
- **Flerfunksjonalitet** → variert butikktilbud, jobb og bolig i nærheten av hverandre, rekreasjon, offentlige bygg/tjenester
- **Tilgjengelighet** → sykkelforbindelser, gangforbindelse, redusere motorisert transport,
- **Fysisk tilgjengelig** → Belysning, vedlikehold og renhold, brede fortau, beliggenhet/nærhet til kollektivknutepunkt, redusert biltrafikk
- **Tilgjengelig og åpent for alle** → tilrettelegging for møter/møteplasser, lavterskel tilbud (gratis), Stemning/trivelig, Urbant liv, enkelt å krysse gater, passende støynivå,
- **Prioritere gående og syklister** → Sykkelforbindelser, Gangforbindelse, Redusere motorisert trafikk
- **Oppholdskvalitet uavhengig av årstid** → ly for vær og vind, Byromskvalitet, Arkitektonisk kvalitet

### 9.2.2 Handlingsprogrammets tiltak:

#### Fysiske

- Aktivitetsområder
- Styrket grønnstruktur
- Lekeplass
- Gratis sitteplasser
- Kvalitet i byrom
- Byrom for barn og unge
- Belysning
- Klimabeskyttende møteplasser
- Bylivsgate
- Hierarki av møteplasser
- Urbant landbruk
- Badefunksjoner

#### Funksjonelle

- Mobilitet for gående
- Tilrettelegge for sykkel
- Kunst/kultur
- Opphold
- Arrangementer
- Kollektivtrafikk
- Marked
- Helårsaktivitet
- Bylivsaktivitet og uteservering
- Mangfold i opplevelser
- Variasjon i oppholdsteder for barn, unge, eldre
- Lavterskel tilbud
- Mangfold i bruk

#### Overordnede

- Trygghet i byrom
- Nærings samarbeid
- Klimatiltak

### 9.2.3 Forhold mellom våre prinsipper og Handlingsplan

Prinsippet blir omtalt	Prinsippet blir ikke omtalt
Prinsipper	Handlingsprogram
Steder å hvile	
Grøntområde	
Tetthet i mennesker	
Kompakt by	
Kombinasjon av forskjellige aktiviteter	
Variasjon i omgivelser	
Fler-funksjonalitet	
Tilgjengelighet	
Prioritere gående og syklende	
Oppholds kvalitet uavhengig av årstid	

Figur 100: Egenprodusert. Tabell



Tiltaket blir omtalt

Tiltaket blir ikke omtalt

Figur 101: Egenprodusert. Tabell

Prinsipper	Tiltak	Handlingsprogram
Steder å hvile	Benker og bord	
Steder å hvile	Grillplasser	
Grøntområder	Urbane hager/parsell hager *	
Grøntområder	Parker og hager	
Grøntområder	Vegetasjon og beplantning	
Grøntområder	Blomster og farger	
Kombinasjon av forskjellige aktiviteter	Lekeplasser	
Kombinasjon av forskjellige aktiviteter	Urbane hager	
Tilgjengelighet	Nærhet til kollektivknutepunkt	
Tilgjengelighet	Belysning	
Tilgjengelighet	Brede fortau	
Tilgjengelighet	Vedlikehold og renhold	
Variasjon i omgivelser/opplevelser	<i>Blanding av bygninger</i>	
Variasjon i omgivelser/opplevelser	Variert tilbud og aktivitet	
Variasjon i omgivelser/opplevelser	Utforming av gater og plasser	
Variasjon i omgivelser/opplevelser	Vannelementer	
Variasjon i omgivelser/opplevelser	Lokale arrangementer	
Prioritere gående og syklende	Sykkelforbindelser	
Prioritere gående og syklende	Gangforbindelser	
Prioritere gående og syklende	Redusere motorisert transport	
Oppholds-kvalitet uavhengig av årstid	Ly for vær og vind	

Prinsippene og tiltakene som ikke er nevnt i handlingsplanen er omtalt som viktige bidragyttere for mangfoldet, spesielt innenfor empirien. Dette kan tyde på at et mangfold i betydningen sosiokulturelt mangfold ikke er lagt stor vekt på.

Prinsippene og tiltakene som er nevnt i Handlingsprogrammet er også forenelig med de som er gunstige for bylivet. Et av forslagene som er nevnt som er et godt bidrag til sosiokulturelt mangfold er urbane hager. Denne er markert med stjerne fordi den kun er nevnt en gang. Hovedvekten her er på funksjonelle tiltak.

Mange av disse tiltakene og prinsippene for byliv er også forenelige med de som bidrar til sosiokulturelt mangfold.

Gjennom denne øvelsen oppdaget vi utfordringer ved at tiltakene varierer mellom å være spesifikke og generelle. Vi tar høyde for Handlingsprogrammets korte tidsperspektiv, og vi ser det ikke som overraskende at noen av de generelle tiltakene ikke blir nevnt. Vi ser at kategorien *blending av bygninger* er et overordnet tiltak. Derfor kan denne være problematisk å implementere. Vi velger likevel å ta den med, fordi den er viktig for det sosiokulturelle mangfoldet. Med blanding av bygninger mener vi både variasjon i bygningstypologi, arkitektur og funksjon. Dette vil trekke ulike mennesker, ifølge teori og empiri.



## 9.3 DISKUSJON

### *Den delte byen*

Tiltak for å føre folk fra øst og vest sammen blir ikke adressert i Handlingsprogrammet, selv om utfordringene rundt Oslo som en delt by er et etablert faktum som bør adresseres i politiske føringer på alle nivåer.

Å se på mangfold som en verdi i bybildet uten å inkludere alle grupper vil ikke være verken rettferdig eller bidra til å utnytte byens fulle potensielle som eksempel på demokrati i praksis.

I boken Oslo ulikhetens by beskriver Jørn Ljunggren Oslo som et sted som blir preget av sine fysiske omgivelser, i den betydning at de legger føringer for det sosiale som utspiller seg i det offentlige rom (Ljunggren 2017, s. 17). Dette taler imot hva Kolstø og Ørnhøi la frem i vårt intervju med dem.

De la frem planlegging og det fysiske miljøet som rammer for aktivitet, uten at de hadde noe ansvar for hva slags aktivitet eller samhandling som fant sted.

Ljunggren diskuterer videre at arkitekturen kan forsterke eller skape ulikhet. Han legger vekt på at dette må tas ansvar for på politisk nivå (Ljunggren 2017, s. 36). Disse synspunktene kan peke mot at problematikken rundt en delt by ikke får nok oppmerksomhet på verken politisk eller planleggingsnivå.

### *Ansvar*

Det fremstår som uklart hvem som har ansvar for inkluderende og mangfoldig byliv. Dette kan føre til at temaet fort blir nedprioritert i de fasene av planleggingen som har med konkret gjennomføring å gjøre.

Fainstein beskriver et eksempel fra Amsterdam hvor staten har hatt en aktiv rolle i å bidra til å øke det sosiale mangfoldet. Dette ble gjort gjennom at staten subsidierte boliger for å holde prisene nede, som videre resulterte i et økt sosialt og økonomisk mangfold (Fainstein 2005, s. 10).

I Oslo hadde Fjordbyprosjektet et mål om å gjøre havneområdene til et sted for ulike grupper. Dette skulle gjennomføres gjennom boligtilbud i alle prisklasser og uterom som stod tilgjengelig for alle. Det var ikke det som ble det endelige resultatet, heller det motsatte (Ljunggren 2017, s. 27).

Det er derfor tydelig at målet om sosiokulturelt mangfold ikke er lett å gjennomføre, men lett å unngå. Begrepet brukes ofte som et normativt mål som ser ut til å ha liten reell effekt i senere faser, når prosjekter skal realiseres.

### *Problematikken med føringer*

Det er blitt synlig at det finnes et stort gap i tematikk som blir tatt opp i overordnede føringer, og hvilke som blir tatt videre til føringene som er avgjørende for den fysiske utformingen. Dette kan gjøre at mangfold som mål kan miste sin slagkraft. Effekten av dette er at målet om mangfold får mindre prioritet jo mer konkret planen blir.

### *Ekskluderende byliv?*

Mangfolds begrepet skal ideelt sett favne over alle grupper i byen. Det er likevel grupper i samfunnet som er synlige i bybildet, men som faller utenfor mangfoldet som skal planlegges for. Vi snakker blant annet om: narkomane, prostituerte og tiggere. Kolstø og Ørnhøi gjorde det tydelig at det som ble ansett som ulovlig aktivitet ikke skulle inkluderes i Handlingsprogrammet. Når Handlingsprogrammet nevner at mangfold i brukere er et overordnet mål, er det noen grupper som ikke inkluderes. Det blir ikke i større grad belyst hvorvidt det er grupper innenfor fokusgruppene som har større behov for inkluderende tiltak, selv om dette har vært en gjentakende og synlig debatt i nyhetsbildet og sosiale medier den siste tiden.

Det kan være vanskelig å planlegge for at alle grupper skal bruke et byrom da spesifikke tiltak rettet mot en gruppe kan ende opp med å støtte andre grupper bort. Det finnes ingen enkel løsning på dette. Ved eksponering kan ulike grupper bli vant med hverandres ulikheter og slik kan fordommer reduseres mot det som de oppfatter som annerledes.

Som tidligere nevnt, er det ikke automatisk slik at man utvikler en tolerant holdning ved eksponering for noe ukjent, over tid. Om ulikhetene gruppene imellom er for store, kan man risikere å få en motsatt effekt.

### *Arkitektonisk determinisme - Kan man programmere byliv?*

Problematikseringen av arkitektonisk determinisme setter diskusjonen rundt planlegging for mangfold og byliv i perspektiv. Talen tar et klart standpunkt i denne diskusjonen hvor hun legger til grunn at fysiske omgivelser ikke har en direkte innvirkning på hvordan folk samhandler, eller miljøet som oppstår, det øker heller sannsynligheten for at dette skjer.

Hun mener at romlig design er et medium til å oppnå et mål, fremfor en variabel med sin egen effekt (Talen 1999, s. 1374). Videre poengterer hun at effektene av omgivelsene er avhengig av de sosiale situasjonene (ibid.). Hun diskuterer at økonomer fremstiller sosial blanding er en umulighet, da segregering er et resultat av en fragmentert regjering. Det alltid finnes husholdninger som er rikere enn andre, som kan segregere seg selv (Talen, 2006, s. 235)

Pløger og Aspen mener begrepet byliv for sjelden ses i sammenheng med byutvikling. De mener diskusjonen rundt hva som skaper byliv blir tatt for sjelden, og at den ikke blir tatt seriøst nok (Aspen, Pløger 2015, s. 8). De konkluderer med at dette nok er fordi at planleggere anser seg selv som praktiske problemløserne (ibid. s. 9).

Som Talen har de en skepsis rundt det å planlegge for byliv. De skriver: «Levende byliv er ikke instrumentelt, man kan ikke skape det fra oven» (Aspen, Pløger 2015, s. 19).

Lofland deler de foregående synspunktene og sier:

*Det fysiske miljøet er i like liten grad bestemmende for hvem som samhandler med hvem, som for hva slags samhandling som skjer. Men det er like kraftfullt som mulighetskaper som det er kraftfullt som en hindring.*

(Lofland 1998, s. 183)

Disse synspunktene kan minne om uttalelsen Kolsjø og Ørnhøi hadde i tilknytning til spørsmål om tiltak rettet mot integrering eller økt mangfold i Handlingprogrammet. Det er usikkert om dette bunner i deres skepsis til arkitektonisk determinisme som begrep eller om det er fordi de ikke anser det som deres oppgave å tilrettelegge for sosiokulturelt mangfold. Lofland kommer med betraktninger rundt at folk i byen har parallellt liv. De sameksisterer, men dette betyr ikke nødvendigvis at de interagerer eller samhandler (Lofland 1998).

Hun diskuterer rundt at toleranse er kun tilstede hvis det er et fravær av trussel og folk har en grunnleggende trykghetsfølelse. Toleransen er en av byens viktigste attributter (Lofland 1998, s. 240).

Å planlegge for at mennesker skal møtes og interagere blir trukket frem som umulig. Man kan likevel legge til rette for sosial omgang (Tjora m.fl. 2012, s. 158).

### *Begrepenes tvetydighet*

Mangfold og byliv er vide begreper som er vanskelig å få grep om. Vi har tidligere nevnt at begge begrepene er mye brukt, men ikke alltid definert. Begrepene tolkes på ulike måter av forskjellige mennesker, og dette kan også gjøre at begrepene mister noe av sin slagkraft og verdi.

På grunn av begrepenes lite konkrete og ikke-målbare natur vil det være vanskelige å omsette begrepene til spesifikke fysiske tiltak uten å først definere presist hva man legger i begrepet. Samtidig har mange en positiv assosiasjon spesielt til begrepet byliv, men også til begrepet mangfold.

Disse begrepene blir lett brukt som noe man smykker seg med i plandokumenter og det blir vanskelig kritisere eller holde noen til ansvar hvis mål om mangfold og byliv ikke blir oppnådd. Det at målet i seg selv kanskje ikke lar seg kvantifisere gjør det også vanskelig å bedømme om målet er oppnådd eller ikke.

Som mål vil disse begrepene ikke nødvendigvis være legitime, og ihvertfall vanskelige å oppnå. Ofte når disse begrepene brukes er det stort rom for tolkning. Dette er også tilfellet i Handlingprogrammet, hvor økt byliv er det overordnede målet.

### *Idrettsaktiviteter og lek er fraværende*

Bylivsregistreringer viser at det mangler et aktivitetstilbud innen idrett og lek for barn i Oslo sentrum. Dette er en utfordring i forhold til at flere og flere barnefamilier bor i sentrum, og det er ventet at utviklingen vil fortsette å øke betydelig fremover. Dette stiller høyere krav til flere boliger og aktivitetstilbud, både for barnefamilier og besøkende med barn (Gehl Architects, 2014, s. 49).

### *Handlingsprogrammet som en veiledning for bakenforliggende holdninger*

Vi har tidligere nevnt at vi ikke anser Handlingsprogrammet som en uttømmende liste over forslag til tiltak, men heller som en veileder for kommunens synspunkt. Ut i fra intervjuene vi har gjort har vi oppdaget at Handlingsprogrammet ikke tildeles noe ansvar for å bidra til å løse de sosiokulturelle ulikhetene som preger byen.

## 9.4 REFLEKSJON RUNDT MÅLSETNING OG PROBLEMSTILLING

### *Har vi klart å oppnå målene?*

I denne studien har vi klart å utlede prinsipper som med bakgrunn i teori og empiri kan bidra til både økt byliv og økt sosiokulturelt mangfold.

Gjennom prosessen som måtte til for å utlede prinsippene har vi også dannet oss et bilde av hva som er mulig å oppnå, og hva Handlingsprogrammet utelater. Vi har nå funnet verktøyene som kreves for å evaluere Handlingsprogramets potensiale for måloppnåelse.

### *Har vi klart å svare på problemstillingene?*

Vi har gjennom hele denne prosessen fått ett nytt syn på problemstillingene vi hadde i utgangspunktet. Disse var:

*I hvilken grad kan sosiokulturelt mangfold bidra til å skape byliv, og hvordan prioriteres/ ivaretas det i gjennomføring av program bilfritt byliv?*

Vi har funnet at de prinsippene og tiltak vi har kommet frem til, som i utgangspunktet skal tilrettelegges for økt sosiokulturelt mangfold, samtidig bidrar til et økt byliv.

Vi har også funnet at vekten som legges på tiltak for økt sosiokulturelt mangfold i Program Bilfritt byliv (herunder Handlingsprogram for økt byliv) er varierende. I hovedsak fremmes tiltak som kun har fokus på økt byliv.

### *Er mangfold og byliv gjensidig avhengig?*

Vi har oppdaget at grunnen til at sosiokulturelle prinsipper og tiltak kan bidra til byliv er fordi det finnes en klar sammenheng mellom temaene.

Mange av de samme tiltakene kan bidra positivt for begge temaene. Elementer som beskrives som positive egenskaper ved det ene temaet, kan være det samme som av andre omtales som en av flere tiltak for det andre temaet.

Vi har derimot ikke funnet at det er en direkte gjensidig avhengighet mellom temaene. Det vil si at det ene kan eksistere uten det andre. Det kan være sosiokulturelt mangfold i byen uten at det nødvendigvis oppfyller kriterier for et vitalt byliv. Det kan også være et aktivt byliv, uten et sosiokulturelt mangfold. Dette avhenger som sagt tidligere selvfølgelig av hvordan man velger å definere byliv og mangfold.

### *Hvordan kan kommunens utnyttelse av frigitt parkeringsareale innenfor området bidra til et sosiokulturelt mangfoldig byliv?*

Vi har kommet frem til at mange av prinsippene for å bidra til sosiokulturelt mangfold kan brukes på caseområdet, men at stedets egenart og arkitektoniske uttrykk også legger klare begrensninger for hvilke tiltak som kan implementeres. Dette påvirker til en viss grad hvordan det frigitte arealet kan utnyttes. Vi ser at utnyttelsen og utvalget av tiltak for å bidra til sosiokulturelt mangfold blir begrenset, men at det er mulig å gjennomføre.

## 9.5 KONKLUSJON OG ANBEFALING

Vi ser en antydning til at betydningen av mangfoldsbegrepet blir utvannet ved bevegelse nedover i planhierarkiet. Overordnede føringer inneholder fagre visjoner om hva det sosiokulturelle mangfold i byen skal være. Jo nærmere man kommer de spesifikke tiltakene som skal implementeres, jo mer utynnet ser det ut til at begrepet blir. I forhold til føringene som er direkte tilknyttet program bilfritt byliv, ser vi ingen formuleringer for spesifikke bylivstiltak som har fokus på å inkludere og integrere marginaliserte grupper i bybildet.

Kommuneplanen som overordnet politisk dokument legger følgende føring for det kommunale planarbeidet:

“Det er i dag store sosiale forskjeller på tvers av byen, noe som også gjenspeiles i befolkningens sammensetning og boligpriser i ulike bydeler.

Det er viktig å stimulere til en balansert byutvikling som hindrer utviklingen av en mer sosioøkonomisk segregert by og opphopning av levekårsutfordringer. Kommuneplanen skal bidra til en byutvikling som på en langsiktig og systematisk måte bidrar til å motvirke sosiale forskjeller og dårlige levekår i byen og styrker folkehelsen.”

(Oslo kommune 2015, s. 8)

I Handlingsprogrammet hevdes det at det er forankret i sentrale målformuleringer fra kommuneplanen «Oslo mot 2030 – Smart, Trygg og Grønn». Målformuleringene om mangfold ser ut til å være vektlagt i Handlingsprogram-

met, men ved nærmere undersøkelse ser man at “mangfold i brukere” videre i dokumentet er spesifisert som eldre, unge og barn. Dette avviker fra de overordnede føringenes formulering av hva mangfold i brukere er og gir etter vår tolkning et snevert bilde av hva mangfold innebærer.

Handlingsprogrammet foreslår mange tiltak som kan komme store deler av befolkningen til gode. Det kunne likevel ha hatt større fokus på inkludering og brukt muligheten et slikt dokument gir til å uttrykke inkluderende holdninger overfor vanskeligstilte og mennesker som faller utenfor. Det være seg mennesker med minoritetsbakgrunn, ensomme, innvandrere og mange, mange flere. Dette burde etter vår oppfatning komme klare frem gjennom forslag til spesifikke tiltak og formuleringer som gjenspeiler en høy bevissthet rundt disse temaene.

Handlingsprogrammet gir viktige signaler om hvilken politikk som skal ligge til grunn for utviklingen av bylivet i sentrum og bærer sånn sett et stort ansvar som formidler av denne politikken



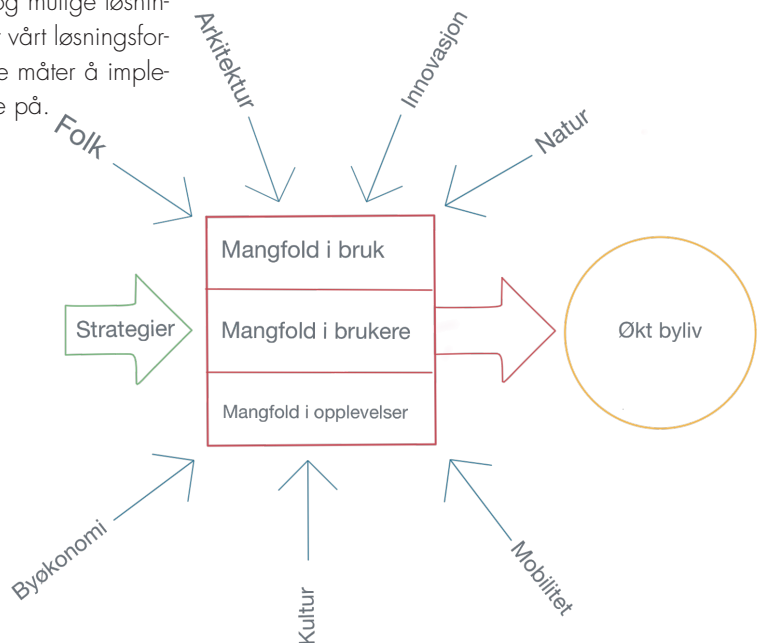
## 9.6 KONKLUSJON CASEOMRÅDER

Det finnes mange mulige måter å tilrettelegge for mangfold og byliv. Vi har erfart at de stedlige forutsetningene kan vanskeliggjøre implementeringen av tiltakene. Gjennom stedanalysen har vi sett at ikke alle tiltak kan brukes overalt. Vi har også sett at kombinasjonen av tiltak kan spille en stor rolle for hva slags aktivitet som oppstår. Dette kan også påvirke hvilke grupper byrommet tiltrekker seg. Det viser seg også at sosial interaksjon er svært vanskelig å planlegge for, og at man i planleggerrollen kun kan legge til rette for møter, men ikke nødvendigvis samhandling. Det er uansett viktig med en bevissthet og kunnskap rundt de utfordringer man står ovenfor, og mulige løsninger. Det er viktig å presisere at vårt løsningsforlag kun er en av mange mulige måter å implementere prinsippene og tiltakene på.

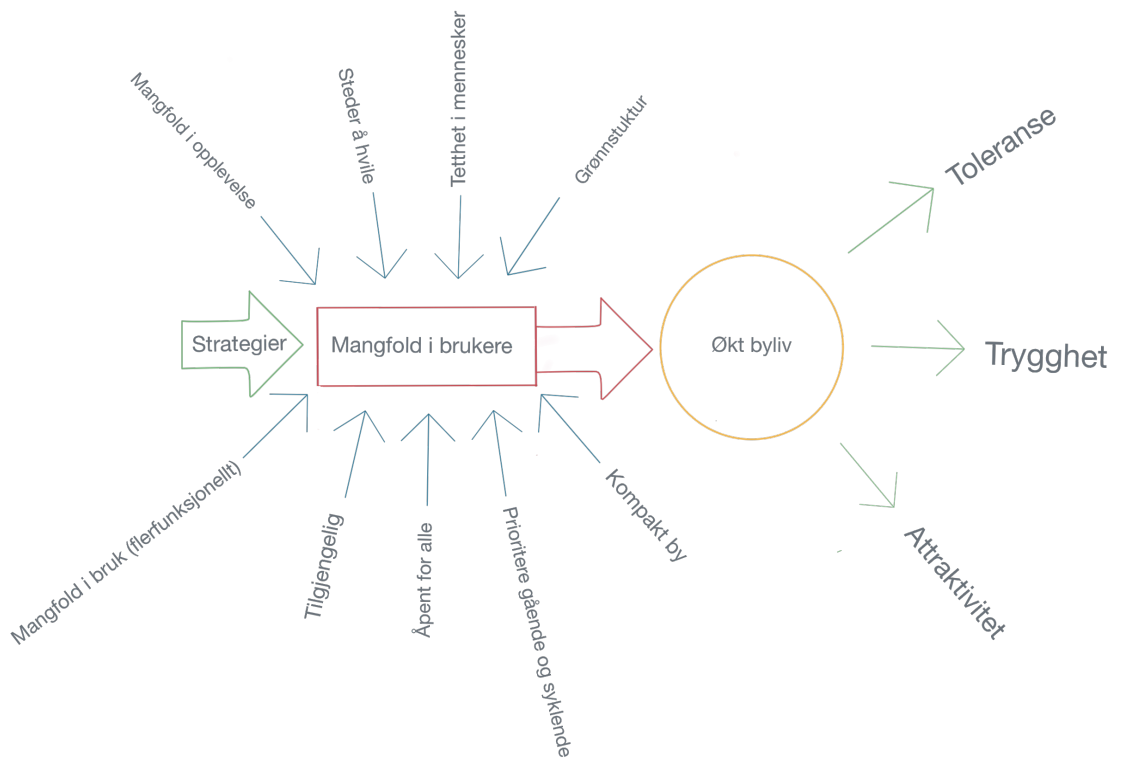
## 9.7 SVARE PÅ HYPOTHESEN

Etter å ha gått gjennom både teori og empiri har vi klart å se hvilket forhold handlingsprogrammet har til etbalert kunnskap, og en rekke empiriske prosjekter. Vi kan nå se på hypotesemodellen vi presenterte i kapittel to (figur x), og sette den opp mot en lignende modell som tar inn elementer vi har tilgjengelig gjennom studien, blant annet prinsippene våre.

Vi ser da at grunntanken i hypotesen er riktig. Det vi derimot har funnet som er annerledes er spesielt at mangfold i brukere har en mer grunnleggende rolle enn de andre mangfoldsbegrepene, som heller kan være med å påvirke til et økt mangfold.



Figur 102: Egenprodusert. Hypotese



Figur 103: Egenprodusert. Moderert hypotesemodell

## 9.8 AVLUTNING OG ETTERORD

Når arbeidet med denne masteroppgaven satte igang fant vi fort ut at de sosiokulturelle mekanismene i forbindelse med tiltak med mål om å øke bylivet var spennede og komplekst. Ikke lenge etter fant vi ut at dette var vanskelig å måle gjennom kvantitative undersøkelser.

Vi kom igang med arbeidet tidlig, og fikk derfor gått igjennom store mengder teori og empiri, ut ifra den begrensede tiden vi hadde fått til rådighet. Vi har opplevd at prosessen rundt dokumentgjennomgang er tidkrevende, interessant og stiller krav til kritisk lesing.

En spørreundersøkelse som kartlegger brukernes opplevelser, bruk og bakgrunn hadde vært en velkomment tilskudd til oppgaven, men her har vår tidsbegrensning ikke tillatt det. I tillegg fikk vi anmodninger om at denne typen informasjon er vanskelig å samle inn og måle. Det ville i tillegg vært utfordrende å samle inn nok data til å kunne trekke konklusjoner som kunne svare på vår problemstilling.

Hvis vi hadde hatt bedre tid ville vi ønsket å ha flere caseområder, så det hadde vært mulig å sammenligne disse og hvordan prinsippene våre hadde blitt påvirket. Det kunne også vært spennende å undersøke årsaker til at mangfoldsbegrepet ser ut til å bli utynnet jo nærmere man kommer detaljplanleggings fasen. Og ikke minst hvordan man kan motvirke denne tendensen.

Vår største erfaring underveis er at man alltid må planlegge for uforutsette hendelser. Det er da viktig å kunne være tilpasningsdyktig og målrettet.

Vi har gjort faglige og skjønnsmessige vurderinger, og prinsippene og tiltakene vi har kommet frem til viser kun tendenser og likhetsfaktorer. Vårt ønske om å finne en direkte gjensidig avhengighet er derfor ikke oppfylt, men man kan se klare tendenser til at det finnes en sammenheng mellom de to temaene.

Prosesen har vært utfordrende og spennede, og vi har fått en innsikt i faget og i arbeidsmetode som vi ikke ville vært foruten.



Figur 104: Egenproduceret. Utsnitt, Rådhuset.





Figur 104: Landezine 2018





## 10.1 LITTERATURLISTE

- ABC News (2018) *Melbourne considers car-free 'superblocks' as council looks to overhaul transport, public spaces* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.abc.net.au/news/2018-04-05/city-of-melbourne-considers-car-free-streets/9620862>> [Lest 04.05.18]
- Aina Landsverk, H. B. A., Ingar Brattbakk, Kenneth Dahlgren, Barbara Elisabeth Ascher og Elin Kolle. (2016). *Ung og ute: En studie av ungdom og unge voksnes bruk av uterom*. Oslo: Arbeidsforskningsinstituttet.
- Amin, A. (2008). Collective culture and urban public space. *City*, 12 (1): 5-24. doi: 10.1080/13604810801933495.
- Appleyard, D. og Jacobs, A (1982). *Toward an Urban Design Manifesto*. Berkeley: University of California
- Bengt Andersen, P. G. R. (2017). Arkitektur og sosial ulikhet i Oslos vannkant. I: Ljunggren, J. (red.) b. 1 *Oslo: ulikhetenes by*, s. 325-337. Oslo: Cappelen Damm AS.
- Bergsli, H. og Sandkjær Hanssen, G. (2017) *Byrom for alle? Urbane offentlige rom i et demokratiperspektiv*. Plan 01/2017, s. 40-43. Oslo: Universitetsforlaget
- Bettum, O. og Lillebye, E. (1998) *Oslo: byens liv. Gaten som sosial arena*. Statens Vegvesen: Oslo
- Bymiljøetaten (2016) *Høring - utvikling av Fridtjof Nansens Plass*. Oslo: Oslo Kommune
- Bø, I., & Schiefloe, P. M. (2007) *Sosialt landskap og sosial kapital: innføring i nettverkstenkning*. Universitetsforlaget: Oslo
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., og Brown, C. *The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability* [Internett]. Tilgjengelig fra: <[https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39927545/The\\_Social\\_Dimension\\_of\\_Sustainable\\_Deve20151112-26318-xoapzg.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYG-Z2Y53UL3A&Expires=1525005578&Signature=SqDbyxsD7K166YPI%2BFpZ3KTS-bm0%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DThe\\_social\\_dimension\\_of\\_sustainable\\_deve.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/39927545/The_Social_Dimension_of_Sustainable_Deve20151112-26318-xoapzg.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYG-Z2Y53UL3A&Expires=1525005578&Signature=SqDbyxsD7K166YPI%2BFpZ3KTS-bm0%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DThe_social_dimension_of_sustainable_deve.pdf)> [Hentet: 29.04]
- Europeisk råd for helhetlig planlegging (2013), *Det europeiske planleggingscharteret*. Oversatt av Sissel Helene Ringstad - Forum for kommunal planlegging [Internett] Tilgjengelig fra: <<http://www.ks.no/globalassets/blokker-til-hvert-fagomrade/samfunn-og-demokrati/forum-for-kommunal-planlegging/kommuneplankonferansen17/european-planningcharter.pdf>> [Lest 19.04.18]
- Fagrådet for bærekraftig bypolitikk (2013), *Den moderne bærekraftige byen*. Oslo: Miljøvern-departementet

- Fainstein, S. (2005) *Cities and Diversity. Should We Want It? Can We Plan For It?* Sage journals, Urban affairs review. [Internett], 41 (1), s. 3-19. Tilgjengelig fra: <<http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1078087405278968>> [Lest: 04.01.2018]
- Fainstein, S. (2010) *The Just City*. London: Cornell University Press
- FN-sambandet (2018) *FNs bærekraftsmål* [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal>> [Lest 19.04.18]
- Folkehelseloven. Lov 24. juni 2011 nr. 29 om folkehelsearbeid.
- Florida R. (2005), *Den kreative klasse: og hvordan den forandrer arbeide, fritid, samfunn og hverdagsliv*. Århus: Klim
- Ganapathy, J. og Søholt, S. (2000) *Store møter - små steder, Møter og møtesteders betydning i flerkulturelle bomiljø*. Prosjektrapport 286-2000, Utviklingsprogrammet for flerkulturelle bomiljø. Oslo: Norges byggforskningsinstitutt.
- Gehl Architects. (2014), *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Oslo: Oslo kommune
- Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker*. København: Bogverket
- Ipsos (2015) *Oppfølgingsundersøkelse - Oppgradering av Torggata*. Oslo: Ipsos AS
- Jacobs, J. (1961) *The Life and Death of Great American Cities*. New York: Modern Library.
- Knapp, C. (2017). *8 Lessons to promote diversity in public places* [Internett]. Project for Public Spaces Tilgjengelig fra: <<https://www.pps.org/article/diversityinpublicspaces>> [Lest: 07.02.2018]
- Knapp, C. (2008). *Making Multicultural Places*. [Internett] Project for Public Spaces. Tilgjengelig fra: <<https://www.pps.org/article/multicultural-places>> [Lest 23.01.2018].
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016). *Byrom - en idehåndbok. Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016b). *Melding til Stortinget 18 (2016-2017), Bærekraftige byer og sterke distrikt*. Oslo: Det Kongelige kommunal- og moderniseringsdepartement
- Lees, L. (2003). The ambivalence of diversity and the politics of urban renaissance: the case of youth in downtown Portland, Maine. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27 (3): 613-634. doi: 10.1111/1468-2427.00469.
- Lees, L. i Fyfe (1998) *Urban renaissance and the street: spaces of control and contestation*. London: Routledge
- Lillebye, E. (2014) *Introduksjon til gateplanlegging*. Rapport nr. 250 Statens vegvesen Oslo: Statens vegvesen
- Ljunggren, J. (2017). Oslo og sosial ulikhet. I: Ljunggren, J. (red.) b. 1 *Oslo: Ulikhetens By*. Oslo: Cappelen Damm AS.
- Ljunggren, J., P. L. A. (2017) *Vestkant og Østkant, eller nye skillelinjer? Bostedssegregasjon blant Oslo-ungdom mellom 2003 og 2012*. I: Ljunggren, J. (red.) b. 1 *Oslo: Ulikhetens By*, s. 57-79. Oslo: Cappelen Damm AS.
- Myhre, J. E. (2017). *Oslos historie som delt by*. I: Ljunggren, J. (red.) b. 1 *Oslo: Ulikhetenes By*, s. 31-56. Oslo: Cappelen Damm AS.

- Oslo Kommune (2009). *Kommunedelplan for torg og møteplasser*. Oslo: Oslo Kommune, Plan- og bygningsetaten
- Oslo kommune (2017). *Handlingsprogram for økt byliv*. Oslo: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
- Oslo kommune (2018a). *Program bilfritt byliv - Handlingsplan 2018*. (vedtatt 08.03.2018)
- Oslo kommune (2018b) *Program bilfritt byliv - Styringsdokument 2018 - 2019* (vedtatt 08.03.2018)
- Oslo kommune (2018c) *Planprogram Områderegulering for gater og byrom i sentrum- Program for bilfritt byliv*. Oslo: Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, avdeling for byutvikling.
- Oslo kommune (2018d) *Nytt kjøremønster i Oslo sentrum* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/kunngjoringer/nytt-kjoremonster-i-oslo-sentrum-article96279.html>> [Lest 16.05.18]
- Plan- og bygningsloven. *Lov 27. juni 2008 nr. 27-71 om planlegging og byggesaksbehandling*.
- Planetizen (u.å) *Donald Appleyard* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.planetizen.com/topthinkers/appleyard>> [Lest: 03.04.18]
- PPS (2018). *About* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.pps.org/about#history>> [Lest: 04.03.2018]
- PPS (2010). *Jane Jacobs* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.pps.org/article/jjacobs-2>> [Lest: 04.03.2018]
- PPS (2010b). *William H. Whyte* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.pps.org/article/whyte>> [Lest: 04.03.2018]
- PPS (2008). *Donald Appleyard* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.pps.org/article/dappleyard>> [Lest: 04.03.2018]
- PPS (2008b). *Ray Oldenburg* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.pps.org/article/roldenburg>> [Lest: 04.03.2018]
- Rambøll (2010), *Gateoppustingsprogram for Oslo sentrum*. Oslo: Samferdselsetaten
- Ruud, M.E., Brattbakk, I., Røe, P.G. og Vestby, G.M. (2006). *Sosiokulturelle stedsanalyser – en veileder*. NIBR, Akershus fylkeskommune, Husbanken, Kommunal- og regionaldepartementet, Miljøverndepartementet.
- Ruud, M. E. & Søholt, S. (2006) *Møteplasser i multietniske miljøer, innspill til Oslo kommunes kommunedelplan for torg og møteplasser*. Oslo: Norges byggforskningsinstitutt
- Riksantikvaren 2018. [Internett] Tilgjengelig fra: <<https://www.kulturminnesok.no/minne/?queryString=https%3A%2F%2Fdata.kulturminne.no%2Faskeladden%2Flokalitet%2F163656>> [Lest: 25.04.18]
- Retningslinjer for barn og planlegging. Forskrift 20. september 1995 nr. 4146 om rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Sirowy, B. (2015) I: Sandkjær Hanssen, G., Hofstad, H. og Saglie, I. red. *Kompakt byutvikling, Muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget s. 193-206
- Spartacus forlag (u.å) *Jonny Aspen* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://spartacus.no/forfattere/jonny-aspen>> [Lest: 04.03.2018]
- Spartacus forlag (u.å, b) *John Pløger* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://spartacus.no/forfattere/john-ploger>> [Lest: 04.03.2018]

- Stortinget (2008). *Regejringsens publikasjoner* [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.stortinget.no/no/Stortinget-og-demokratiet/Arbeidet/Om-publikasjonene/Regejringsens-publikasjoner/> [Hentet: 22.04.18]
- Sweco (2017). *Bilfritt byliv. Mellomundersøkelse - Oppsummering av observasjonsstudier*. Oslo: Sweco
- Sweco (2017b) *Bilfritt byliv, Statusrapport 2017 – før tiltak er igangsatt*. Oslo: Sweco
- Talen, E. (1999). Sense of Community and Neighbourhood Form: An Assessment of the Social Doctrine of New Urbanism. *Urban Studies*, 36 (8) s.1361-1379. doi: 10.1080/0042098993033.
- Talen, E. (2006). Design That Enables Diversity: The Complications of a Planning Ideal. *Journal of Planning Literature*, 20 (3) s. 233-249. doi: 10.1177/0885412205283104.
- The Guardian (2017). *Oslo's car ban sounded simple enough. Then the backlash began* [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.theguardian.com/cities/2017/jun/13/oslo-ban-cars-backlash-parking> [Lest: 04.05.18]
- The Urban Salon (u.å). *Professor Loretta Lees* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.theurbansalon.org/index.php?page=2.4.0> [Lest: 03.04.18]
- Tjora, A., Henriksen, I. M., Fjærli, T. og Grønning, I. (2012) *Sammen i byen: en sosiologisk analyse av urbane naboskap, nærmiljø og boligens betydning*. Trondheim: Tapir akademisk forlag
- Transport for London (2017) *Healthy streets for London. Prioritizing walking, cycling and public transport to create a healthy city*. London: Transport for London
- Tønnesen, A., Frislid Meyer, S., Skartland, E., Sundfør, H.B., (2016) *Europeiske byer med bilfrie sentrum*. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- University of California (u.å) *Lyn Lofland* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://sociology.ucdavis.edu/people/llofland> [Lest: 03.04.18]
- Universitetet i Chicago (u.å) *Emily Talen* [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://socialsciences.uchicago.edu/faculty/emily-talen> [Lest: 03.04.18]
- Universitetet i Oslo (2010) *Terje Wessel* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.sv.uio.no/iss/personer/vit/terjew/> [Lest: 03.04.18]
- Universitet i Uppsala (u.å). *Donald Mitchell* [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://katalog.uu.se/profile/?id=N17-34> [Lest 01.05.18]
- Vista Analyse (2017). *Case Torggata. Arealbruksvirkninger av samferdselsinvesteringer*. Oslo: Statens Vegvesen
- Wessel, T. (2009). *Does diversity in urban space enhance intergroup contact and tolerance?* *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 91 (1) s. 5-17. doi: 10.1111/j.1468-0467.2009.00303.x.
- Wessel, T. (2017). *Det todelte Oslo: etniske minoriteter i Øst og vest I: Ljunggren, J. (red.) b. 1 Oslo: ulikhetenes by*, s. 81-104. Oslo: Cappelen Damm AS.
- Whyte, W. (2012). *City: Rediscovering the Center*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press
- Wæhle, Espen. (2015) *Minoritet, i: Store norske leksikon* [Internett]. NTNU. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/minoritet> [Lest 06.03.18]



---

## 10.2 FIGURLISTE

**Figur 1:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://stock.adobe.com/no/images/people-walk-on-across-pedestrian-concrete-landscape-with-black-silhouette-shadow-on-ground-top-aerial-view/201430116>> [Hentet: 01.05.18]

### DEL 1

**Figur 2:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2016/08/kavics/>> [Hentet: 29.04.18]

**Figur 3:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://stock.adobe.com/no/images/menschen-in-shibuya-tokyo-japan-mit-regenschirmen/90419536>> [Hentet 01.5.18]

### DEL 2

**Figur 4:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://stock.adobe.com/no/images/crowded-street-view-from-above/163307523>> [Hentet 01.05.18]

**Figur 6:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 7:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 8:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

### DEL 3

**Figur 9:** Landezine (u.å)[digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2017/04/times-square-redesign-by-snohetta-opens-today/>> [Hentet 29.04.19]

**Figur 10:** Oslo Kommune (2017) [illustrasjon]

**Figur 11:** Oslo Kommune (2018b) [illustrasjon]

**Figur 12:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 13:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://stock.adobe.com/no/images/sale-the-shopping-street-vertical/58478046>> [Hentet 01.05.18]

**Figur 14:** Oslo Kommune (2017). *Handlingsprogram for økt byliv*. Oslo: Oslo Kommune [skjermdump]

**Figur 15:** Oslo Kommune (2017) [illustrasjon]

**Figur 16:** Oslo Kommune (2018b) *Styringsdokument 2018-2019*. Oslo: Oslo Kommune [skjermdump]

**Figur 17:** Oslo Kommune (2018) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/>> [Hentet 10.05.18]

**Figur 18:** Visco (2018) [illustrasjon]. Tilgjengelig fra: <<https://www.vartoslo.no/bilfritt-byliv-handler-ikke-bare-om-a-fjerne-biler-her-er-tiltakene-som-skal-skape-byliv-etter-bilene-i-2018/>> [Hentet 20.03.18]

**Figur 19:** Oslo Kommune (2018c) *Planprogram for områderegulering for gater og byrom i Oslo sentrum*. Oslo: Oslo Kommune [skjermdump]

**Figur 20:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 21:** Katrin Korfmann (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.artsy.net/artwork/katrin-korfmann-madison-boogie-woogie-1> > [Hentet 20.05.18]





## DEL 4

- Figur 22:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2018/04/circling-the-avenue-by-bo/>> [Hentet 29.04.19]
- Figur 23:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://stock.adobe.com/no/images/stack-of-hands-showing-unity-and-teamwork/125116470>> [Hentet 01.05.18]
- Figur 24:** FN-sambandet (u.å) [illustrasjon]. Tilgjengelig fra: <<https://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal>> [Hentet 19.04.18]
- Figur 25:** Europeisk råd for hehetlig planlegging (2013). Tilgjengelig fra: <<http://www.ks.no/fag-omrader/samfunn-og-demokrati/forum-for-kommunal-planlegging/ectp/det-europeiske-planleggingscharteret/>> [Hentet 21.04.18] [skjermdump]
- Figur 26:** Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016). *Melding til Stortinget 18 (2016-2017), Bærekraftige byer og sterke distrikt*. Oslo: Det Kongelige kommunal- og moderniseringsdepartement [skjermdump]
- Figur 27:** Fagrådet for bærekraftig bypolitiikk (2013). *Den moderne bærekraftige byen*. Oslo: Miljøvern-departementet [skjermdump]
- Figur 28:** Bursdagsjentene (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.bursdagsjentene.no/tegne-pa-duken/>> [Hentet 25.04.18]
- Figur 29:** Oslo kommune 2015, *Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030, Del 1, samfunnsdel og byutviklingsstrategi*. Oslo: Oslo kommune [Skjermdump]
- Figur 30:** Oslo Kommune (2009). *Kommunedelplan for torg og møteplasser*. Oslo: Oslo Kommune, Plan- og bygningsetaten. [Skjermdump]
- Figur 31:** Egenprodusert (2018). [Tabell]

## DEL 5

- Figur 32:** Landezine (u.å)[digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2013/11/cantinho-do-ceu-complex-urbanization-by-boldarini-arquitetura-e-urbanismo/>> [Hentet 29.04.19]
- Figur 33:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]
- Figur 34:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]
- Figur 36:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]
- Figur 37:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]
- Figur 38:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]
- Figur 39:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]
- Figur 40:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]
- Figur 41:** Katrin Korfmann (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.artsy.net/artwork/katrin-korfmann-madison-boogie-woogie-1>> [Hentet 20.05.18]

## DEL 6

**Figur 42:** Landezine (u.å)[digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2016/08/kensington-street-by-turf-design-studio-and-jeppe-aagaard-andersen/>> [Hentet 29.04.19]

**Figur 43:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 44:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 45:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 46:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 47:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 48:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 49:** Egenprodusert (2018) [illustrasjon]

**Figur 50:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://stock.adobe.com/no/images/two-children-in-the-city/80574146>> [Hentet 01.05.18]

## DEL 7

**Figur 51:** Landezine (u.å)[digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2014/03/granary-square-townshend-landscape-architects/>> [Hentet 29.04.19]

**Figur 52:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://stock.adobe.com/no/images/stack-of-hands-showing-unity-and-teamwork/125116470>> [Hentet 01.05.18]

## DEL 8

**Figur 53:** Egenprodusert (2018) [digitalisert fotografi]

**Figur 54:** Bymiljøetaten (2016) [illustrasjon]. *Høring - utvikling av Fridtjof Nansens Plass. Oslo: Oslo Kommune*

**Figur 55:** Oslo Kommune (2017) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/>> [Hentet 30.04.2018]

**Figur 56:** Egenprodusert (2018) [digitalisert fotografi]

**Figur 57:** Gehl Architects (2014) [illustrasjon]. *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum. Oslo: Oslo kommune*

**Figur 58:** Kommunekart (2018) [solanalyse]. Tilgjengelig fra: <<https://kommunekart.com/?funksjon=vispunkt&y=262500.51922150486&x=6649387.21943865&zoom=13&srId=32633>> [Hentet 20.03.18]

**Figur 59:** Kommunekart (2018) [solanalyse]. Tilgjengelig fra: <<https://kommunekart.com/?funksjon=vispunkt&y=262500.51922150486&x=6649387.21943865&zoom=13&srId=32633>> [Hentet 20.03.18]

**Figur 60:** Kommunekart (2018) [solanalyse]. Tilgjengelig fra: <<https://kommunekart.com/?funksjon=vispunkt&y=262500.51922150486&x=6649387.21943865&zoom=13&srId=32633>> [Hentet 20.03.18]

**Figur 61:** Kommunekart (2018) [solanalyse]. Tilgjengelig fra: <<https://kommunekart.com/?funksjon=vispunkt&y=262500.51922150486&x=6649387.21943865&zoom=13&srId=32633>> [Hentet 20.03.18]

**Figur 62:** Kommunekart (2018) [solanalyse]. Tilgjengelig fra: <<https://kommunekart.com/?funksjon=vispunkt&y=262500.51922150486&x=6649387.21943865&zoom=13&srId=32633>> [Hentet 20.03.18]

**Figur 63:** Kommunekart (2018) [solanalyse]. Tilgjengelig fra: <<https://kommunekart.com/?funksjon=vispunkt&y=262500.51922150486&x=6649387.21943865&zoom=13&srId=32633>> [Hentet 20.03.18]

- .....
- Figur 64:** Sweco 2017. Bilfritt byliv. Mellomundersøkelse – Oppsummering av observasjonsstudier. Oslo: Sweco
- Figur 65:** Sweco 2017. Bilfritt byliv. Mellomundersøkelse – Oppsummering av observasjonsstudier. Oslo: Sweco
- Figur 66:** Oslo kommune 2018 [reguleringsplan]. Tilgjengelig fra: <<https://od2.pbe.oslo.kommune.no/kart/#598757,6643771,7,2,37,38,39,43,48>> [Hentet 01.05.18]
- Figur 67:** Bymiljøetaten (2016) [illustrasjon]. *Høring - utvikling av Fridtjof Nansens Plass*. Oslo: Oslo Kommune
- Figur 68:** Gehl Architects (2014) [illustrasjon]. *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Oslo: Oslo kommune
- Figur 69:** Rambøll (2010), *Gateoppustingsprogram for Oslo sentrum*. Oslo: Samferdselsetaten
- Figur 70:** Egenprodusert (2018) [Digitalisert fotografi]
- Figur 71:** Egenprodusert (2018) [Digitalisert fotografi]
- Figur 72:** Rambøll (2010), *Gateoppustingsprogram for Oslo sentrum*. Oslo: Samferdselsetaten
- Figur 73:** Gehl Architects (2014) [illustrasjon]. *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Oslo: Oslo kommune
- Figur 74:** Oslo Kommune (2017) [Illustrasjon] Tilgjengelig fra:<<https://www.oslo.kommune.no/get-file.php/13256058/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bilfritt%20byliv/Bilfritt%20Byliv%202017%20-%20Varelevering%26Næringsparkering%2C%20oppdatert%20november%202017.pdf>> [Hentet: 04.04.18]
- Figur 75:** Egenprodusert (2018) [digitalisert fotografi]
- Figur 76:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2016/03/neue-meile-boblingen/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 77:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2018/05/the-pedagogic-urban-garden-edouard-glissant-by-exit-paysagistes/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 78:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2016/08/domus/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 79:** Divisare (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://divisare.com/projects/332409-atelier-starzak-strebicki-courtyard-city-hall>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 80:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2014/08/playground-at-zorlu-centre-by-carve/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 81:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2016/03/neue-meile-boblingen/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 82:** Divisare (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://divisare.com/projects/166382-okra-landschapsarchitecten-grunewald-kirchberg>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 83:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://divisare.com/projects/166382-okra-landschapsarchitecten-grunewald-kirchberg>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 84:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2015/03/landscape-park-wetzgau-by-atelier-dreiseitl/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 85:** Oslo Kommune (2017) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/pilotomrader-bilfritt-byliv-2017-article79387.html>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 86:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2014/03/granary-square-townshend-landscape-architects/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 87:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2016/06/guitrancourt-town-centre-by-espace-libre/>> [Hentet 10.05.18]
- Figur 88:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index>>

php/2014/03/granary-square-townshend-landscape-architects/> [Hentet 10.05.18]

**Figur 89:** UMS (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://ums.com.au>> [Hentet 10.05.18]

**Figur 90:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2017/12/clec-site-docklands-park-stage-2-by-mala-studio/>> [Hentet 10.05.18]

**Figur 91:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

**Figur 92:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

**Figur 93:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

**Figur 94:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

**Figur 95:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

**Figur 96:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

**Figur 97:** Oslo kommune (2017) [Illustrasjon]. *Handlingsprogram for økt byliv*. Oslo: Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

## DEL 9

**Figur 98:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2015/07/zhengzhou-vanke-central-plaza-by-locus-associates/>> [Hentet 29.04.19]

**Figur 99:** Adobe Stock (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://stock.adobe.com/no/images/group-of-silhouetted-people-walking-on-street/164084965> [Hentet 01.05.18]

**Figur 100:** Egenprodusert 2018 [Tabell]

**Figur 101:** Egenprodusert 2018 [Tabell]

**Figur 102:** Egenprodusert 2018 [Digitalisert fotografi]

**Figur 103:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

**Figur 104:** Egenprodusert 2018 [Illustrasjon]

## DEL 10

**Figur 105:** Landezine (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.landezine.com/index.php/2017/04/yongqing-fang-guangzhou-by-lab-dh/>> [Hentet 29.04.19]



---

## 10.3 VEDLEGG

### Vedlegg 1:

Transkripsjon av dybdeintervju med Stein Kolstø og Ida Hanna Ørnhøi

### Vedlegg 2:

Transkripsjon av dybdeintervju med Yngvar Hegrenes

### Vedlegg 3:

Vurdering fra NSD Personvernombudet for forskning

### Vedlegg 4:

Samtykkeerklæringskjema



## Vedlegg 1: Dybdeintervju med Stein Kolstø og Ida Ørnhøi

Intervju med Stein Kolstø og Ida Hanna Ørnhøi, Plan- og bygningssetaten, Oslo kommune

S = Stein Kolstø, I = Ida Hanna Ørnhøi, H = Hedvig Anker, M = Maria Benedikte Gärtner

S: Jeg vet ikke hvor langt dere har kommet videre i å tenke på spørsmålene deres, om dere vil kjøre igjennom så langt dere kommer, eller om dere har valgt ut noen som er særlig viktige.

H: Vi har satt de viktigste først, og så tar vi det litt som det kommer.

S: Mm

H: Også lurte vi på om, hvis vi ikke kommer, vi kommer jo selvfølgelig ikke helt igjennom, men kan vi da få svar på e-post, i etterkant...? eller blir det?

S: Njaa, det er litt tungvindt, vi får se!

H: Vi får se.

S: Eehm, når jeg svarer på sånne e-poster, så blir det veldig korte svar.

H: Ja.

S: Veldig korte svar, det blir nesten sånne selvsagte svar, for jeg har ikke tid til å sitte å skrive og, og liksom gjøre sånn, men, eh, vi får se hvor langt vi kommer.

### H: Hva legger dere i begrepet bilfritt?

S: Ja. Der kan vi jo starte med å si at, eh, begrepet bilfritt det oppstår jo i byrådsrklæringen, det nye byrådet ikke sant fra 2015. Da het det bilfritt sentrum. Og det er der det ordet bilfritt kommer fra.

H: Mm

S: Og det skapte jo ganske stor oppstandelse, ikke bare i Oslo, men internasjonalt også og det var mange som syntes det var kjempekult og straks tok kontakt og sa "Ja, jippi, og hvordan skal dere få til det her?" ikke sant. Men, eh, vi fagfolk som da jobbet med dette her har jo fått frem en mye dypere forståelse av hva det betyr, og det er jo privat bilkjøring det er snakk om.

H: mm

S: Konsulentene vår har uttalt at hvis du ser på alle kjøretøyene i sentrum så er det omtrent en av fem kjøretøy som blir borte.

H: ja

S: Og de fire andre, de har noe der å gjøre. De skal hente søppel, de skal levere varer, det er dro-sjer, de skal kjøre til en eiendom, eller ett eller annet, ikke sant. Så 20 prosent av kjøretøyene blir borte. Tror vi da. Så det er jo ikke mer enn det, og du (henvender seg til Ida) har jo for eksempel tatt noen bilder av grensen, en vanlig dag, og liksom bare fotografert og så prøvd å finne ut hvor mange biler som blir borte og..

I: Ingen!

S: Alle skal fortsatt være der. De har noe der å gjøre. Og dette er jo Oslo sentrum ikke sant, den er avhengig av et transportsystem som fungerer. Det er jo byens blodårer kan vi si, som tilfører varer og gods og mobilitet og sånn ikke sant så, ordet bilfritt er jo vi, egentlig lite glad for. Det har blitt hengende igjen. Vi mener jo egentlig at det burde vært modifisert, eh, for en stund siden, men det kommer som sagt fra denne byrådsråklæringen, og den lar seg ikke endre. Det står der for alltid, egentlig.

H: Mmm

S: Men det er privat bilkjøring også privat bilparkering, privat bilkjøring i gatene det er det som kommer til å bli redusert.

H: Ja

S: Og det blir redusert av mange grunner, det er mange ting som virker inn på det, for eksempel denne indre bomringen som de skal slå rundt ring 2 kommer til å senke privatbil bruken i indre by over de neste, la oss si, femten år fram, tyve år fram så er den mye lavere. Så det er jo en trend som har pågått veldig lenge, at det er mindre og mindre privatbilkjøring i gatene.

H: Mm

S: Sånn som jeg kjører jo en god del i byen, men det var jo flere år siden jeg kjørte på Karl John for eksempel. Jeg kan ikke huske det engang. Så det dør ut av seg selv privatbilkjøringen. Men det blir litt mer trøkk på det med denne planen da.

H: Mm. Eh, så har dere en definisjon på side 7 i Handlingsprogrammet om summen av menneskelig aktivitet i byen, eh, hva legger dere mer konkret i definisjonen byliv.

S: Nå har vi akkurat fått en, vi hadde en liten brainstorm på det i går, så det var jo veldig artig at dere stilte det spørsmålet. Eh, for det vil vi gjerne ha en litt sånn presis definisjon på selv også. Så her er liksom de tre variantene som kom frem i går. Jeg tenkte jeg bare skulle lese dem opp jeg, siden dette er helt nytt. Alternativ 1: Begrepet byliv beskriver det samspillet av oppholdsmuligheter og fysiske aktiviteter, som tiltrekker seg mennesker som ferdes rundt i byen.

H: mm

S: Og det var alternativ en og jeg kan jo bare si innledningsvis at vi tror at byliv handler om, eller vi vet at det handler veldig mye om samvær. Det er det det er. Mennesker som er sammen, og der på den diskusjonen vi hadde så hadde vi en skala, en sånn slags samværsskala, hvor er man hen i et offentlig byrom, det er jo tilgjengelig for alle. Og det finnes jo et samvær som har, som er helt på null, og da et eksempel på det kan være at man går i en gate, også kommer det en gjeng med fyltiker og så går du over på det andre fortauet. Da er samværet null, da er du liksom, da har du ryggen til dem, du bare prøver å ikke komme i nærheten av dem.

H: mm

S: Og neste skritt er jo det å være i samme rom, bare se andre mennesker i det samme rommet, ja å se en tigger for eksempel, om du aksepterer den tiggeren og gjør ikke noe med det, og han ser deg og du er der og det er den lille, eh, samhandlingen der, å kunne ha en liten sånn, ikke-verbal kommunikasjon. For eksempel at du velger å sette deg på en bank hvor det sitter en annen. For når du nærmer deg en sånn benk så ser du jo på den personen som sitter der, du vurderer liksom, tør jeg å sette meg der, er det sannsynlig at det kommer til å bli hyggelig, kommer det til å skje noe? Og den som sitter på benken ser deg også, og merker fort at du er interessert i den benken. Så da er det en sånn liten kontakt der, og så ender det med at du setter deg kanskje, da har dere

gjort en liten samhandling.

H: mm

S: Og det neste stadiet er jo at man begynner å snakke sammen, altså fremmede som snakker sammen.

H: Ja.

S: Og det gjorde vi en undersøkelse på, på Havnepromenaden for et par år siden hadde vi to studenter gående uti der og intervjuet 400 stykker, kan godt hende at den rapporten er interessant for dere, og da, vi spurte om ganske mye, hvordan folk opplevde Havnepromenaden og hva de gjorde der og sånn, men ett av spørsmålene var; Har du snakket med noen fremmede i dag?.... Og da var det mellom 60 og 70 prosent som sa at ja det hadde de. Og det syntes jeg var kjempebra resultat, og syntes det var veldig høyt tall. For hvis vi hadde en tatt en hvilken som helst gate i sentrum og spurt det samme, så tror jeg ikke man hadde fått så høyt svar.

H: Nei

S: Så Havnepromenaden har noe ved seg som gjør at, eh, som gjør det lettere å snakke med andre mennesker, og det var det jeg begynte med å si også, ikke sant, at de fysiske forutsetningene på Havnepromenaden er spesielle. Du har naturen, den store solen, lyset, du har vannet, kommer fort måkeskrik, kanskje du har en liten pose med reker i hånden, ikke sant. Du har en sånn liten freiefølelse allerede. Og hvis du da står da ganske nær en annen person så kan det være veldig lett å bare gi en liten kommentar; se den flotte båten eller, åh, se på den måken der eller ette eller annet ikke sant og plutselig så er du i et lite inngrep. Så, ja. Hva skulle jeg si, det kanskje finnes et sånnt trinn fem på den samværsskalaen at man begynner sånn fysisk å leke sammen, begynner å spille fotball, eller hive frisbee med noen fremmede eller ett eller annet. Det kan godt være at det finnes noen ytterligere, liksom skalaer der da.

H: mm

S: Så, men at de fysiske forutsetningene er der, og at det finnes en benk der, det er liksom den fysiske tilretteleggingen. Hvis den for eksempel ikke er der så kan ikke dette skje. Hvis det ikke er en gressplen å spille fotball på, hvis det ikke er en havnepromenade, hvis det ikke er de fysiske, ehh, elementene som skal til, så er man tilbake på null, så når de er der, hva gjør menneskene da? Og det er en sånn linje som atferdspsykologi og sosiologer har jo jobbet med det. Sosiologene på 20 tallet som begynte å definere urbanisme og flanører og hele den, ja, forståelsen av hvorfor er bymennesker blaserte ikke sant, og hele den derre, hvordan man blir som bymenneske, det begynte de å interessere seg da på den tiden.

H: mm

S: Nå kan jeg lese alternativ 2: Begrepet byliv beskriver de aktivitetene som tiltrekker mennesker i byen, og hvordan menneskser benytter dem for å skape liv i byen. Nei den var litt ullen synes jeg, Nei, den var ikke så god. Alternativ 3: Byliv handler om den konsentrerte menneskelige aktivitet i byen, og de opplevelsene menneskene sammen skaper gjennom byens mange tilbud. Den synes jeg var mye bedre.

H: Ja.

S: Jeg stemmer på den alternativ 3 akkurat nå jeg.

H: Ja, den var fin.

S: Så sånn sitter vi å lurer også, hva er byliv. For du kan si vi må jo, vi har jo avgrenset programmet til å handle om offentlige rom. Byliv i vår verden er ikke knyttet til innelivet, ikke at du bor i, eller

har en leilighet, eller går på skolen eller jobber, det er det du gjør ute i det offentlige rom sammen med andre.

H: Mm

I: Men vi er jo opptatt av målpunkt i byen også, som trekker folk til byen og som gjør at de oppholder seg i det området.

S: Ja det er vi

I: Vi er jo opptatt av hvilke fasader som er aktive og hvilke aktiviteter som finnes innenfor fasaden. Men det er jo ikke der fokuset ligger, men det er jo klart, vi er jo opptatt av det også.

S: Det er fysiske forutsetninger. Vi mener jo at byrom må være to ting, det må være attraktive og tilgjengelige. Hvis en av de to mangler så blir det ikke noe byliv. Og det er de er attraktive er jo det du sier der at det er forretninger med et hyggelig areal forran seg og at det er.

## H: Vil du si at uønsket menneskelig aktivitet i byen vil ikke helt være en del av bylivet?

S: hm, nei. Menneh, ulovlig aktivitet vil vi jo ikke ha.

H: Nei. Nettopp!

S: Ikke sant, lovlig bruk av byens rom (10.49) det er jo ingen som har noe imot det.

I: Sånn sett så synes jeg egentlig den definisjonen summen av menneskelig aktivitet i det offentlige rom er en god definisjon.

H: Mmm

I: Det handler både om, det handler både om tiggere og om, hva skal jeg si, is-spising.

H: Ikke sant.

S: Altså vi har jo ingen, alle planlegger jo, eller alle arkitekter og forfattere og alle som lever har jo sitt forhold til livet og verden, ikke sant, ut ifra hvilken person man er. Og nå snakker du med en hvit middeklasse mann i 60 åra ikke sant, og jeg har min verden, og hvis du dypere inn på Ida, så finner du en helt annen person som har en annen verden rundt seg ikke sant, så du får jo aldri det der til å stemme helt.

H: Nei

S: Hva, ja, hva den enkelte finner som akseptabelt eller ikke. Ja min personlige mening er at jeg synes det er nok tiggere i Oslo for eksempel, jeg har ikke behov for å se flere tiggere på hjørnet, det er min holdning. Og så er det de som, eh, blir irriterte for eksempel over at det ikke er tiggere på Tjuvholmen. Tjuvholmen er jo egentlig et veldig godt eksempel på en del av disse temaene da, den er privat eid og privat driftet, men regulert til offentlig formål. Så det er offentlig tilgjengelig for alle, all lovlig aktivitet er lovlig der og, eh, men, de som eier det har bestemt at tiggere er ikke tillatt på Tjuvholmen, da det er deres private eiendom. Og, eh, ja! Jeg tenker at jeg avner ikke at det er tiggere der, jeg går ikke rundt og tenker på det at søren, her skulle det vært flere tiggere, da hadde det vært perfekt her på Tjuvholmen, jeg tenker ikke på det. Men jen tenker på det at hvis tiggerne hadde organisert seg og skaffet seg en jurist og kjørt eierne på Tjuvholmen hardt på det, så ville de Tjuvholmen eierne hatt problemer med å si at det er forbudt. Men det er klart tiggerne gjør jo ikke det, de organiserer seg jo ikke på den måten, de er ikke liksom i samfunnet på den måten sann som andre sterke grupper er da.

H: Nei, nettopp! Ja for det blir jo, det er jo diskusjon rundt at det er litt, på en måte en eksklude-

rende, eh byutforming.

S: Ja. Men det var jo veldig bra i badeanlegge for tre år siden synes jeg, når de skulle prøve å stenge det klokka åtte om kvelden. Satte opp skilt eierne der borte, nå er det forbudt å bade etter åtte, og det ble jo oppstandelse på internett og på facebook og sånn, og de sa bare nei dette finner vi oss ikke i, slutt å tull! Og kom til oss og spurte, har de lov til å sette opp skilt her, og vi svarte, nei det har de ikke. For her gjelder politivedtektene i Oslo, som alle andre steder, og der står det at etter klokka 23 skal det være stille i byen.

H: Ja

S: Hvis noen sitter der og gauler og bråker etter 23 så kan de som bor der ringe til politiet som en hvilken som helst annen innbygger i Oslo, og da hvis politiet da gjør det de skal gjøre, så skal de komme og roe ned den situasjonen. Det er greit nok, da går det sånn som det skal. Men at en privat eier kan ta et offentlig byrom og begrense det, den bruken på den måten, det er ikke greit. Og de tok ned skiltet etter et par måneder.

H: Ja

I: Og egentlig så burde det kunne vært overført til en sånn tiggersituasjon

S: Ja. Men da må noen ta det opp. Ikke sant? Noen må ta det opp. De må komme til oss for eksempel og si at jeg VIL tigge på Tjuvholmen! Hvorfor får jeg ikke lov til det? Men det gjør de ikke.

## H: Hva mener dere med setningen "Skape et mer levende og mangfoldig bysentrum" på side 27?

S: Ja. Det blir jo litt sånn, eh, honør-ord da. Levende betyr jo selvfølgelig at det er noen folk i gaten og at det er liv der rett og slett. Og der kommer man jo litt tilbake til liv, byliv, ikke sant. Og mangfoldighet tenker vi på som variasjon, at det kan foregå flere ting i gatene, og flere ting samtidig for eksempel. Ehm, og at befolkningsgrupper får utfoldet seg da..

H: mmm

S: Ehm, det er jo også en sånn, fort en litt sånn sosisiologisk, psykologisk sak ikke sant, for man kan jo lage en stor og flott park med trær og gress og alt i orden, og så vil for eksempel, ehm, jeg er gift med en fra sør-Amerika og hun setter seg alltid i skyggen. Hvis det er et tre, så går hun og setter seg i skyggen. Hun vil ikke sitte i sola, fordi det gjør de ikke i sør-Amerika. Mens jeg, jeg vil sitte i sola og da sitter vi liksom fem meter fra hverandre. Er det liksom integrering eller er det splittelse. Det er noe med å bruken, anlegget er for alle, alle kan være der sammen, vi kunne sittet tett sammen, men av noen sånne rare grunner så gjør man ikke det.

H: Ja

S: Det husker jeg (15.55) Kjetil Tredal Toten (?) sa om Marseille, disse store parkene der, at de mente han fungerte ganske bra som integrering fordi de var så store, at afrikanerne kunne ha sitt hjørne helt for seg selv, og så var franskmennene et helt annet sted, men de var liksom i den samme parken da, likevel.

H: Ja, nettopp. Ehm, hva legger dere til grunn for begrepene mangfold i bruk, brukere og opplevelser?

I: Svarte vi ikke litt på det

S: Ja det er jo det med variasjon, det er jo det at, at byen skal kunne brukes på veldig mange forskjellige måter. Og vi vet ikke hva alle de måtene er, så der er en litt sånn, eh, rar situasjon vi er

.....

oppe i nå med denne områdereguleringen for gater og byrom i sentrum hvor vi sier setninger som at denne planen skal tillate bylivstiltak, men så vet vi ikke hva et bylivstiltak er, for de vil jo komme etter hvert, ikke sant i de neste ti femten årene så er det noen som foreslår lekeplass her og en liten park der, og en uteservering der og kanskje en fontene eller en boccia bane eller ett eller annet, ikke sant, sånne ting.

H: mm

S: Etterhvert som dette kommer på plass så vil det jo vise seg da hva dette mangfoldet er. Men vi kan ikke sitte og dikte opp alt hva det skal være, og ikke minst også fordi at hele denne rekreasjonsindustrien da, den endrer seg jo , Segwayer for eksempel fantes ikke for ti år siden, eh, standup paddle, det er mange sånne oppfinnelser man gjør, ikke sant, mye ting som går på hjul og sånn som man ikke vet om. Og det kommer til å komme nye ting, om ti år så har vi helt andre ting å leke med, som ikke vi vet om. Det at planen er åpne for sånne fremtidsmuligheter, det er det vi jobber med.

H: Ja!

I: Det tenker jeg også, at det handler jo mye om det, at man skal passe på at man har rom for mangfold. Ikke sant, fordi det handler jo igjen om det som skjer på innsiden av bygninger også, ikke sant at du har offentlige rom som på en måte kan serve mange forskjellige ulike, ulike funksjoner, som ligger inntill bygninger. En park som ligger inntil, eh, store kontorbygninger får en annen funksjon enn en park som ligger inntill kafeer og andre typer næringer da, ikke sant. Så ja, hvordan parker og byrom brukes styres jo veldig mye av hvilke aktiviteter som ligger i de tilgrensende, ehm, ja, bygningene da.

H: Ja

S: mmm. Det nærmeste miljøet farger jo sine omgivelser, ja, absolutt.

H: Eh, nå har dere kanskje svart litt på det og, men hvilke grupper er inkludert i et mangfoldig byliv.

I: Er det noen som ikke er inkludert?

S: Ja er det noen som ikke er det da, det var det jeg skulle til å si. Nei vi ekskluderer ingen. Nei.

H: Ehm, og så legger dere frem et ønske om å tilrettelegge områder som kan brukes både for barn og eldre,

S: ja.

## H: Hvilke tiltak anser dere for samlende og på tvers av alder og bakgrunn?

S: Ja, vi vet jo for eksempel at lekeplasser, ehm, for de minste barna i alle fall, de er jo i følge med foreldrene sine så da er de jo to grupper, både de yngste barna sånn fra, jeg vet ikke, 10 år og nedover kanskje, midt i byen i sentrum, og de er sammen med foreldre eller besteforeldre så der har man noe sånn blanding. Og så kan det være, ja, jeg vet ikke sånn fritidsfiske på Vipppetangen for eksempel, det er litt sånn generasjonsblanding der.

I: Men jeg tenker også egentlig, hvis du klarer å utforme attraktive, gode byrom, eh, så er jo de fote gode både for barn og for voksne, for eksempel hvis jeg har med barna mine på Tjuvholmen da så er det plutselig vannelementer som gjør at barna synes det er morsomt, og de kan leke med vannet og de kan hoppe over, og de kan plutselig plaske litt uti et lite basseeng der, også innerst ved den trappa, over skur tretten, så er det en sånn fontene, hva heter den vika igjen da?

S: Ja, Phillipstadkilen kalles den vel



I: ikke sant, på nordsiden da (20.09) Der er det sånn vannspeil, og der er det masse unger, ikke sant, som plasker oppi og synes det er kjempegøy. Eller så har man en steinbelegning hvor plutselig det ikke er lov til å trække på de sorte kantene, så hopper ungene ikke sant, og så står det benker rundt, og det er rom for både barn og voksne. Så jeg tenker jo at hvis man har godt utformede byrom, så skal de jo være attraktive både for barn og voksne, og eldre. Og for eldre er det jo gode sittemuligheter, og, ja.

S: Men jeg vet jo at det er, særlig stor suksess har jo de lekeplassen hvor det er muligheter for voksne ved siden av, for eksempel en kafe, at de kan sitte og drikke kaffe mens de kan følge med på ungene sine som klatrer rundt i stativet, ikke sant? Og så er det jo noen grupper som ikke ønsker å blande seg med andre, sånn som ungdommer for eksempel. De vil være alene. Når de er sånn 16-17 til 23, så vil ikke de ha noen voksne rundt seg, småunger eller noen ting som helst, de vil bare være i en homogen ungdomsmasse liksom, som klumper seg sammen ett eller annet sted.

### H: Har dere vurdert lignende andre tiltak, som kan virke samlende for andre grupper?

S: Jeg vet ikke jeg. Det vi kanskje har jobbet litt lite med, hvis vi skal nevne det, det er jo eldre. Hvordan vi skal bli en by for eldre. Og der kan det jo hende at det er noe, ett eller annet som vi kan jobbe videre med. For eldre opplever jo også isolasjon, det kan jo være et problem i byen som øker, så det, men det er jo mer et eksempel på hvor kort vi er kommet da. Men det kunne kanskje vært noe der, at man kunne, altså eldre er jo ikke så mobile. De liker jo ofte å sitte og se da, sitte og slappe av og følge med på det som foregår.

I: Ja, så det er jo alle de, sitteplassene da, som vi jobber med å styrke. Både antall og komfort

S: Og gratis. Oslo har jo veldig mange sittemuligheter, men veldig mye er kobla til kommersiell, at du må kjøpe en kaffe for å sitte ikke sant, og det vil jo vi forandre på. At det skal bli flere gratis sitteplasser da.

I: Nå er det vel ikke de eldre som har dårligst råd, foreløpig da.

S: Der er vi tilbake til fysisk planlegging, nå driver vi å beskriver hvordan de gratis sitteplassene skal ha de beste stedene. De skal ha de solfylte, lune stedene med utsikt, så kan kafestolene være et annet sted. Det pleier å være omvendt ikke sant. De beste solplassene er alltid tatt opp av en eller annen kafe.

H: Nettopp! Det er jo kjempeviktig, for det er jo begrenset med sol og varme i det lande her.

S: ja, klart det. Og det er jo veldig avgjørende for om folk vil oppholde seg et sted. Vi nordmenn vi liker ikke å sitte i skyggen og kjenne den litt numne følelsen og så sitte å se bort på de andre som sitter i sola og koser seg, nei det er ikke noe for oss, da går vi ett annet sted.

### M: Når det beskrives at man i større grad skal tilrettelegge for barn og eldre, eh, hvilke resultater konkret ønsker dere å oppnå?

S: Vi har jo gjort en spørreundersøkelse på folk i Oslo da, og da sier jo barnefamilier at de i liten grad tar barna sine med ned til sentrum fordi det er lite tilrettelagt, det er få lekeplasser for eksempel. Det har vært gjort en sammlignende studie mot de andre nordiske byene, var det ikke det. Det var 52 små plasser i sentrum i Stockholm, så var det kanskje 5, nå husker jeg ikke helt om de

tallene er riktige jeg. Menneh, lekeplasser og barn, det henger jo sammen, og de eldre det kommenterte vi jo i stad at det har i egentlig ikke jobbet nok med enda. Men det handler nok veldig mye om samværsmuligheter for de eldre tenker jeg, og at man har en servicetilbud i nærheten, og at det er godt tilgjengelig, at det er lett å komme dit hvis du er ute med rullatoren din for eksempel, så går en jo ikke over en rullesteinsstrand, ikke sant, det er noe med det, hvordan man kan øke tilgjengeligheten, at det er trygt og lett å komme seg fram og alike ting.

I: Og i forhold til barn så tenker jeg jo at man jobber jo, Oslo kommune jobber jo med barnefamilier og hvordan man skal holde på barnefamilier.

S: mmm. Som beboere ja?

I: Ja, og dette er også en måte å gjøre byen mer attraktiv for barnefamilier på da, at du har et sentrum som tilbyr noe for deg som barnefamilie. Hvis du uansett ikke bruker sentrum, så kan du jo bo hvor som helst, på mange måter da, hvis ikke du bruker byen. Det er jo noe med å ha et tilbud som du ikke finner andre steder, også til barnefamilier.

### M: Er det andre gruppe som dere tenker kanskje faller litt utenfor eller som er litt mindre tilrettelagt for, enn de som vi har snakket om så langt?

S: Jeg tenker de som fortest faller itenfor, det er nok de eldre igjen altså.

M: Ja.

S: Tenk på nå for eksempel med de derre holkene som vi går rundt på, selv jeg har jo problemer. Jeg har jo pigger under ksoene mine men, de er slitsomt å gå når du skal gå liksom hundrevis av meter på den mest polerte isen ikke sant. Og det er jo klart at det er mange eldre som nå er inne på grunn av det, det er jeg helt sikker på. Men det har jo, det har jo noe med fysisk tilrettelegging, men det har vel så mye med drift å gjøre ikke sant, kommer ikke kommunen og spar vekk den isen og strør salt og sand og sånn ikke sant

M: Nettopp

S: Så, jeg tenker at de som først ryker ut fra et sted, det er nok de eldre, tenker jeg. Jeg vet ikke helt hva du tenker?(henvender seg til Ida)

I: Jo, nei, jeg har jo snakket for Oslo og Akershus forening for seniorer,

M: Ja.

I: Eh, og de var jo veldig opptatt av fremkommelighet. Eh, og nå har jo Ruter har jo begynt å legge ned trikkeholdeplasser, og de eldre er kjempebekymra, hvordan skal de kommer fram? Og de snakket om veninner og kollegaer som ikke kom seg til litteraturhuset lengre, for nå slutter trikken å gå dit, og nå kan de ikke kjøre bil dit heller. Hvordan skal de kommer fram. Og dette er jo mennesker som ikke kan ta taxi på kommunens regning. Hvis man har et handicap eller noe sånn, så kan man vel ta taxi også kommer man til døra hvor som helst. Men det er jo ikke nødvendigvis slik at man kan spandere på seg en taxi hver gang man skal en tur i byen. Så hvis da ikke kollektiv transporten betjener byen på en hensiktsmessig måte, så blir de ekskludert.

S: Ja. Så er det jo de bevegelsehemmede også, det finnes jo noen tøffinger som er ute og går hvor som helst med rullestolen sin men jeg tenker at det er en del som ikke beveger seg så mye som de egentlig kunne ha lyst til.

I: Men de blir jo høyere prioritert, i og med at de får egne HC-plasser og kan i større grad kjøre bil, der hvor andre ikke kan kjøre bil til døra da.

S: Det er riktig, de har noen rettigheter som de eldre ikke har egentlig

I: Ja, egentlig

M: Ja.

S: Nei, andre grupper som faller utenfor, hvem er det vi ikke ser, hvem er det som vi aldri ser? Nei, (25.12) Byen blir jo brukt forskjellig, ikke sant, da er vi jo tilbake på sånne sosiologiske forskjeller. Det går jo en sånn, det jeg dro inn på litt sånn øst/vest ikke sant, det er jo ikke elva som er skillet, men det er akersryggen og den går jo over egertorvet. Så, liksom øst for egertorvet og den delen av Karl Johan, da er du på vei mot øst i byen ikke sant, og hvis du går andre veien på vei mot slottet så er du på vei mot vestkanten, så det finnes jo, du skal ikke gå langt utover i gamlebyen før du finner folk som aldri er på Aker brygge og Tjuvholmen, de gidder ikke å være der, de har ikke noe, og andre veien, du finner folk som bor på Frogner og Tjuvholmen so ikke er oppover på Tøyen og Kampen for eksempel, som føler seg langt hjemmefra og helt fjernt. Men det er jo ikke fordi de er ekskludert, det er jo fordi de ikke vil, de har ikke noe driv for å dra dit. Så, så du finner jo ikke alle mennesker overalt i byen, det vil man aldri gjøre, sånn er ikke byen.

I: Sånn er ikke mennesker tenker jeg.

S: For litt som vi har snakket om, det finnes jo disse parallelle byene , det finnes jo mange samtidige byer, der litt sånn forskjellige folkegrupper sånn som, la oss ta en ung jente på 17 år som går på Karl Johans gate, og så møtes vi, og hum ser ikke meg i det hele tatt, ufra min person, den typen jeg er, ikke sant? Men en annen 17 årig jente, blir nøye gransket ikke sant, hva har hun på seg, hvordan går hun hvordan er håret, hvor skal hun..ikke sant. Sånn at det er sånne stammer i byen som lever sine paralelle liv. Og sånn har det alltid vært og sånn kommer det alltid til å være. Mens jeg ser sikkert andre menn i 60 åra med grå hår og alt sånn ikke sant, de ser jeg på da.

### M: Når dere har jobbet med Handlingsprogrammet, har minoriteter og integrering vært på agendaen når dere har jobbet med Handlingsprogrammet?

I: Det har jo vært et tema, det er ikke som at vi har snakket om det. Ehm.. Siste nå var jo Bymiljøetaten, nei kulturetaten som jobber med noe, Kirkeristen som, eh, flerkulturelt, eh, mangfoldssenter, vet ikke, jeg kjenner ikke de, men jeg vet at det værfall er noe rundt Kirkeristen da. Så det har jo vært oppe, men det er jo litt sånn som Stein sier at, vi ekskluderer jo ingen, men mennesker velger jo å bruke byen på ulike måter. Sånn at, eh,

S: Jeg husker han Adnan, Harambasik (30.40) når vi begynte for mange år siden, når vi begynte Fjordbyplanleggingen for 20 år siden, han hadde en sånn ide, til noe som kunne være sånn integrering, og det var en , det høres litt rart ut, men et sted for sorg. For det er så mange utlendinger som bor i Oslo, og de har ofte sine familiemedlemmer begravet kanskje helt på andre siden av jorda og de har liksom ikke noe sted å gå. Så fåreslo han å lage et sånn universelt sorgsted hvor alle som har en sorg i seg kunne komme og da skulle det bli et sånn fellessted for, ja, mange minoriteter og folk som kommer fra andre steder. Jeg synes det var veldig sånn poetisk og god ide.

M: Interessant.

S: Eh, ja! Så det finnes jo noen, noen tenker og lurer på sånne ting, men da blir det fort sånne spesialprosjekter sånn som det for eksempel, hvordan skulle han få gjennomført det? Da måtte han søke midler fra, ja, hva kunne det vært? Kulturdepartementet, eller integrerings, eh, komiteen, eller ett eller annet ikke sant? Ett eller annet sted kunne han kanskje skrappt opp en million og få det til,

men det skjedde jo ikke. Men hadde han foreslått det så ville det helt sikkert blidd med velvilje her. Det ville inngått liksom i forståelsen vår for byliv.

M: mm

I: Vi har jo gjort et framstøt mot Finnene da, på Vippetangen med sauna og badstu

S: Ja med isbad og sånnt ikke sant, de må føle seg veldig ivaretatt.

I: Men jeg tenker på det du snakket om med fising på Vippetangen, der står det jo veldig mange polakker særlig, som er ivrige hobbyfiskere. Eh, faktisk så viste jo undersøkelsen vår at det er et av de mest internasjonale stedene i Oslo. Der er det mest nasjonaliteter representert som står å fisker skulder ved skulder der borte. Og også at vi får opp den der sosiale interaksjonen som vi snakket om i sted, at vi snakker litt med hverandre. For vi har et sånnt felles, en liten ting felles, du kan snakke litt om sluken din eller du kan snakke om den fisken du fikk eller sånn. Og der har jo vi gjort et tiltak ikke sant, for der fikk jo vi satt opp den her sløyebenken. Så der har vi satt opp en benk, med rennende vann og søppel, sånn at de kan rense fisken og få det til å være litt sånn hyggelig rundt der sånn at ikke fiskeslogen skal ligge rundt omkring, og den blir brukt.

M: Så bra.

S: Så det er liksom vår del av det, den fysiske tilretteleggingen, og så kommer menneskene og bruker det.

I: Så er det dette med at det er gratis da, at det er tilgjengelig og, nå tilgjengeliggjør vi jo enda flere arealer for alle, og, det er jo integrering.

S: Ja, det at det er gratis gjør det jo for alle.

I: Det er jo liksom en integrerende ide på en måte. Det er jo litt utenfor planområdet for bilfritt byliv da, men jeg tenker på Sørenga bad har jo blitt en sånn fantastisk attraksjon for Østkanten av byen hvor man kan komme til fantastiske fasiliteter uten å betale en krone, og bade og kose seg.

S: Absolutt, og det skal vi jo har mer av da. På den stranden rett sør for Operaen da, og så en stor på Filipstad om en ti-femten-tyve år.

**M: Vi snakket jo litt om øst/vest i sted, men anser dere det som et hinder for integrering?**

I: Jeg vet ikke helt om jeg forstod det spørsmålet helt jeg.

S: Det har så lite med fysisk planlegging å gjøre at, det spørsmålet, det er liksom, vil vi ikke kunne svare på.

M: Nei.

S: Også må man jo vite da, hva er den forskjellen øst/vest, da er det kanskje, er det økonomi du snakker om, utdanning.. altså vårt bidrag til integrering er å lage gode offentlige byrom som er åpne for alle! Og hvordan folk velger å bruke dem, om somaliene holder seg oppe ved Stovner, eller om de kommer trekkende ned til byen etter hvert, det kan jo ikke vi vite noe om. Forresten er det blitt mange flere somaliere i bydel Sagene.

I: Det er det.

**M: I kommunedelplan for Torg og møteplasser så er det understreket som et viktig normativt mål at det skal være sosiokulturelt mangfold, at det er veldig viktig å tilrettelegge for det sånn at det kan skje. Føler du at det samme**

## målet kommer frem i Handlingsprogrammet?

S: Hmm, det tør jeg ikke å svare på.

I: Ja, men det tror jeg jo, dere har jo referert til setninger selv som går på at man ønsker et mangfold både av aktiviteter og tilbud da, så jeg opplever jo at det gjør det, ja.

M: Ja.

S: Ja, det blir jo liksom å finlese da.

I: Men vi snakker jo om at vi ønsker å operere på tvers av alder og bakgrunn, og det handler jo både om sosiokulturell bakgrunn og etnisk bakgrunn og. Jeg opplever jo absolutt at vi gjør det.

S: Ja, det har iverfall ikke vært noe hensikt å underslå det eller liksom ikke få det fram. Men man kan jo alltid hevde i et dokument som dette at det mangler noe eller noe kunne vært mer betonet, men vi har ikke funnet det naturlig. Vi tenker at som fysiske tiltak så er dette det som peker mot mange muligheter for inspirasjon og samvær og godt, ja, en hyggelig by.

M: Ja

S: Eh, da ligger jo det litt i, den er jo for alle, dette er jo ikke et privat prosjektmaker som skal lage rom for sitt prosjekt, ikke sant, dette er jo kommunene som lager det for byens innbyggere

**M: Når man skal tilrettelegge for økt byliv, eh, hvilke premisser tror dere, eller hvordan kan man sørge for at man inkluderer alle, og at bylivet blir mangfoldig?**

S. Vi kan jo ikke sørge for at alle kommer inn i et byrom, for det vil aldri skje, sånn som vi snakket om isted om øst og vest og sånn ikke sant, alle i Oslo bruker ikke hele byen. Folk bruker sin del av byen. Eh..

**M. Tror du at man kan legge til rette for tiltak på en slik måte at man kanskje kan tiltrekke seg mennesker fra andre siden av byen, i større grad da, enn i dag?**

S: Ja, altså, jeg tror kanskje at Havnepromenaden er et sånn eksempel på det, fordi tilbake til den undersøkelsen vi gjorde. Vi har jo gjort tre undersøkelser, dere burde sikkert få den rapporten for dere virker interesserte i sånne ting som det står om der. Og der gjorde vi spørreundersøkelse, telefonundersøkelse for hele Oslos befolkning, et representativt utvalg, og da kom det jo frem at hele, altså, fra alle bydeler så bruker folk Havnepromenaden. Da kommer de ned helt fra Stovner, helt fra de øverste delene av Groruddalen, kommer ned for å bruke Havnepromenaden, kommer helt fra sør, søndre Nordstrand. Og der har folk fått et målpunkt som de opplever som så attraktivt for alle at de faktisk beveger seg dit. Men det er jo et veldig sterkt element da som vi i kommunen har holdt på med i 30 år for å få til ikke sant, så det er veldig tung og stor sak. Så en liten ny park eller et par-tre benker i en park eller hva vi kunne, vil aldri ha den magnetsike kraften som havnepromenaden har.

I: Men hvis man snakker om mer sånne midlertidige bylivstiltak, da er det jo klart at man kan ha en bevissthet rundt hvor man legger ulike arrangementer da, klart at man kan. Men det er jo ikke noe vi, det er jo ikke noen sånn permanent struktur. Det er jo mer en sånn som ikke vi har kontroll

på. Men når man har musikkens dag, eh, så legger man jo å all reggae og rastafari og sånn på Grønland og så legger man liksom, det er liksom opera på vestsiden, man kunne jo valgt å snu det, hvis man ønsket å gjøre noe for å tiltrekke seg andre brukere, altså tiltrekke seg liksom folk på tvers, men det er jo ikke noe vi styrer.

M: Nei

## H: Har dere noe, har dere brukt noe spesielt teorigrunnlag for Handlingsprogrammet?

S: Eh, det var jo disse konsulentene våre som gjorde mye av jobben her sånn i praksis da. Så det var jo sosiologer og sånn inne, men akkurat hvilken

I: Nei, man bruker jo den fagbakgrunnen man har da, eh, og de fagmiljøene som jobber med problemstillingene, vi har jo alltid en dialog mot fagmiljøene, ehm, han Kenneth er jo utdannet sosiolog, som jobbet med dette her, så da vil jeg jo tro at han på en måte drar med seg all den teorien han sitter med da fra sine studier og fra sitt arbeidsvirke.

S: Også har vi landskapsarkitekter og sivilarkitekter og planleggere også etter hvert da kommet inn og bidratt, og samfunnsgeografer, kunsthistorikere. Så altså tverrfagligheten i utviklingen av et sånt dokument som dette her, det er mye større nå enn det hadde vært for 20 år siden for eksempel. Flere fag kommer nå inn, og teorigrunnlaget vider seg jo ut da, uten at vi akkurat kan si hvilket det er. Ehm, mm.

## H: Har dere satt noe konkret målsetning for effekt av tiltakene, eller hvordan tiltakene skal være målbare?

S: Nei det, det står ikke så mye om det her. Men dette prosjekt bilfritt byliv jobber jo nå med monitorering av forskjellige effekter av prosjekt bilfritt byliv. Dette byregnskapet for eksempel, årlig skal det ha en sånn opptelling av forskjellige faktorer, de kan ikke jeg på rams. Kanskje du husker det? (henvender seg til Ida)

I: Byregnskap, men det er, handler ikke det mer om, på en måte forretning og næringsvirksomheter i planområdet og hvordan de påvirkes. Men i bilfritt byliv også så har det jo vært gjort, altså, det har jo vært gjort evaluering av de bylivstiltakene som er blitt gjennomført. Og jeg tror det har vært gjort på den måten at man har vært ute og registrert, og tatt bilder og sett, hvor mange mennesker bruker dette. Så jeg tror jo man kommer til å være opptatt av hvordan nye tiltak blir mottatt.

S: Og sånn i det store bildet, så har vi jo bylivsundersøkelsen i fra 2014 som dere kanskje kjenner, som Gehl gjorde. De talte jo opp veldig grundig hvor mye folk som beveget seg i gatene, hvor mye folk som oppholdt seg i gatene og hvor og til forskjellige tider og har et stort grunnlag der. Så det kan jo være en sånn basiskunnskap som man kan gjøre på nytt, kanskje om 10 år så gjør man det på nytt og så vil man da se hvordan, eh, bruken av byen har endret seg.

I: Det har de jo gjort litt her også, de har jo tatt utgangspunkt i bylivsundersøkelsen og så har de gjort noen nye undersøkelser, for eksempel så utvidet man jo den aktive bylivssonen, for her skjedde det ting, og så har man justert, liksom "nå-situasjonen" da 42.25)

S: Det utvidet seg en del ned mot operaen, til operataket og liksom den veien og så Tjuvholmen har jo kommet inn i setrumsområdet da.



I: Og Torggata

H: **Hvilke offentlige og private aktører anser dere som ansvarlige for at bylivet skal være inkluderende og mangfoldig?**

S: Ja for å få bylivet til å fungere så er det jo, det blir jo fort en trekant. Du har jo kommunen i det ene hjørnet, med alle mulige tillatelser, tilrettelegging og så videre, som jeg snakket om. Og så har du da grunneierne. Grunneierne har en veldig sterk rolle i det norske juridiske systemet. Og så har du de næringsdrivende, som kanskje leier lokaler av grunneierne og må ha noen tillatelser fra kommunen. Så hele den trekanten der må virke for at bylivet skal bli bra.

H: Så de er gjensidig avhengige av hverandre på en måte?

S: Ja! Jaja, kommunen kan ikke gjøre det alene, grunneierne kan ikke gjøre det alene, de næringsdrivende kan ikke gjøre det alene. Det er det samspillet mellom de tre hjørnene der.

H: Mm

S: Og har du, den grunneier rollen er jo særlig viktig. Det er jo det man ser på Grünerløkka, der de klager på at de kule småbutikkene blir borte fordi at de skrur opp husleia. Og det er det jo grunneierne som gjør. Og de gjør det jo ut fra en helt sånn lokal snever betraktning av sin lille gård. Ikke sant, hvis alle grunneierne hadde hatt en mer felles forståelse av hvordan vi utvikler Grünerløkka som et fellesskap og til beste for alle, så kan det hende at noen kunne da ta på seg og sette ned husleia og kanskje de andre kunne subsidiert de for å beholde en eller annen kul liten butikk ikke sant. Den organiseringen der finnes jo ikke i stor grad. Det finnes jo grunneiere som, for eksempel på Tjuvholmen, de som eier der, og Vulkan er et eksempel på det, og ja, kanskje Barcode også, de store profesjonelle grunneierne de knytter ofte til seg eksperter og sånne ting, hvordan man kan drive et helt byområde som en helhet. Men den lille, private grunneierne rundt omkring er det mer krevende for. Jeg vil kanskje si at det er grunneierbiten av det som halter litt i den trekanten. Tenker nok at næringslivet er veldig på, og ser mange nye muligheter og er liksom fremtidsretta og sånn, og kommunen er jo på som dere merker. Mens grunneierne de kan kanskje henge littegrann etter, deler av dem i alle fall. Og det er det jo også, sånn som det jobbes med medvirkningsprosjekter i de enkelte gatene, ikke sant. At man tar for seg en gate og prøver å komme i kontakt med alle dem som eier gårder i den gata for å prøve å få til et samarbeid for å løfte hele gata opp.

I: Også er det jo det prosjektet til Torben da, de jobber jo med å få inn flere boliger i kvadraturen da, hvordan de kan få det til. Og så jobber de med grunneierne da, for å prøve å få de til å liksom se på hvordan de kan ombygge til boliger, men det er vanskelig.

S: Men grunneiere liker ikke risiko, så det er, ja det er en tung masse å flytte på, de er ofte veldig konservative. De vet hva de har, de har sin inntekt på den gården og det går ganske greit, så hvorfor skal man gjøre noe med det?

H: mm

I: Ja, og så er det jo av og til bare helt sånn at man mister inntekt da, at man taper penger.

S: Ja, selvfølgelig, det er jo bare virkelighetne det. Nå har vi 7 minutter igjen.

H: **Apropos kvadraturen, så har det jo blitt gjort en kartlegging hvor man fikk konkrete forslag fra brukere i området, eh, av tiltak som de anser som attraktive. Har det blitt gjort noe lignende i Handlingsprogrammet, i forkant?**

S: Jeg vet ikke helt, er det kvadraturforeningens aktiviteter du snakker om der eller ?

H: Ja.

S: Ja. Det kan godt hende at finnes en liste over ønskede tiltak i kvadraturen, for det foregår jo forskjellige ting rundt omkring. Men det å samle inn ideer fra byen, det prøver vi å gjøre, vi har jo workshops, vi hadde 2 eller 3 workshops i forbindelse med dette og inviterer folk inn og har da fagfolk til å, eh, få gruppearbeid og sånn til å gå godt og litt sånn forskjellig metoder til å få frem ideer. Så det finnes jo et resultat på det som jo er innbakt i dette. Det er nok ikke sånn én-til-én sammenheng at det tiltaket ble lansert på den workshoppen og sånn, det er det jo ikke.

H: Det ligger til grunn i Handlingsprogrammet?

S: ja. De workshopsamlingene, særlig de to første tror jeg var veldig bra. Og det som var litt moro var jo at der kom det jo litt unge mennesker, det var ganske kult altså. De unge de ser mye muligheter i dette her. De vil ikke bo i en skitten by, med dårlig luftforurensning, så ungdommen sier gjør dette her, dette vil vi ha, ja.

H: **Har dere brukt erfaringene fra evalueringen av pilotområdene?**

S: Ja, det ligger ikke akkurat til oss da, det ligger til dette prosjekt bilfritt byliv. Men jeg vet at de, de har jo nå laget en handlingsplan for program bilfritt byliv 2018. Og der har de jo brukt de erfaringene fra de pilotene som ble gjennomført i 2017, sommeren 2017. For det var jo ikke alle de som var like vellykkede. Det var ikke alle som trakk like mye folk, særlig de i Kongens gate var vel ganske tynn, og Kjell Stubbs gate var ikke noe særlig. Mens denne Mølleragta var jo særlig suksess, og så videre. Så det er jo, det var Bymiljøetaten som kjørte igjennom det der og jeg tror de har tatt det ganske mye innover seg erfaringene derfra. Men vi har jo ikke kunnet bruke det direkte til noe videre i vårt planarbeid.

H: Nei

S: Erfaringen så langt er jo at det er veldig tungt å flytte på folk. Hvis du har liksom, du kan si over, i aksene over Olav den femtes gate mot Aker brygge så går det omtrent en 40 000 mennesker om dagen, og det, hvis du skal prøve å få 10 000 av dem bare til å flytte seg over på den andre siden av Rådhusplassen, er veldig tungt. Veldig tungt. Sånn at, eh, sånne midlertidige tiltak bør ligge tett oppi de folkestrømmene som er der, og så får man prøve å lure dem sånn ti meter av gangen liksom, og over fem år så har du flytta dem 50 meter, det er litt mer sånn det er.

H: Ja.

S: Ikke liksom å anlegge en satellitt lang sør i Kongens gate, også vet ingen hvor det er, og så håpe på at det skal komme noen nedi der. Så det var vel egentlig den største erfaringen, det kunne vi sagt på forhånd, men nå vet vi i alle fall at det er sånn.

I: Det bar vel litt preg at det gikk litt fort også.

S: Jaja, selvfølgelig

H: Ja, det er jo litt prøving og feiling egentlig

I: Også var jo de pilotområdene, ble jo valgt ut da med utgangspunkt i hvor ferdig en reguleringsplan i dag som, som gjør at det er mulig. Altså, hvor er det, altså, man så jo at man ønsket å etablere ulike tiltak, også viste det seg at man hadde gamle reguleringsplaner som lå og blokkerte da, ved at det var regulert til parkeringsplasser for eksempel, og så valgte man at man skulle lage, nå må du bare arrestere meg (henvender seg til Stein), menneh, så valgte man at man skulle rydde opp i dette og lage en områderegeringsplan, som jo er det vi holder på med nå. Da ble det besluttet at man skulle avvente den områderegeringen og ikke gi dispensasjoner fra dagens regulering. Sånn at pilotområdene ble jo plassert litt ut fra, kan man mene, kanskje litt sånn feil grunnlag i forhold til bylivet da. For det var jo, det ble jo en litt sånn, det var jo en litt sånn teoretisk øvelse som. avbrytes av Stein)

S: De ble jo faktisk plassert ut fra der hvor man kunne fjerne parkeringsplasser. Der man kunne fjerne parkering uten dispensasjon. Og det var for eksempel den i Kongens gate. Da ble det lagt en pilot der av den grunn. Det var jo helt tydelig sagt det, det var en erfaring fra Brussel det, hvor de hadde stengt ned en del gater og ikke tilført ny aktivitet i de gatene som var stengt, og det skjønnte jo ikke folk noenting av i det hele tatt, HÆ? hvorfor tok dere vekk parkeringsplassene våre, og så kom det ikke noe nytt? Bare en helt tom gate, ingenting ikke sant. Det ville vi jo ikke ha. Så det var også en begrunnelse for plasseringen, at man ville fylle opp det tomme arealet etter parkeringsplassene.

H: Ja, umiddelbart ja.

S: Og da var ikke det tilstrekkelig hensyntatt at det var noe folk der eller ikke, ikke sant, ja.

H: Nei.

I: Nei, så det var jo det at, og nå er jo alle parkeringsplassene som ikke er regulert er jo nå fjernet. Man har tatt bort alle de skiltede parkeringsplassene i byen. De parkeringsplassene som er igjen er de som er regulert til parkering

S: Det var til sammen 750 som skulle fjernes og nå er vel 500 av de tatt, og så er det 250 som står igjen. Som skal fjernes når vi er ferdige med planarbeidet.

H: **Vet dere når dere er ferdige med planarbeidet?**

S: Å ja, det vet vi!

I: Planen er at vi skal ha det ut på offentlig høring 11. juni, er det det? Ja.

S: Og så starter jo høring og da kan det jo skje mye med en plan ikke sant, det kan komme statlige innsigelser og det kan komme protester og sånn. Men vi satser jo på å få den til politisk behandling i løpet av november i år da, og at bystyret kan gjøre et endelig vedtak

I: 12. desember

S: Ja, desember ble det ja.

I: Eller 15 desember.

S: Hvis politikerne, bystyrepolitikerne da kan gjøre vedtaket i løpet av vårsemesteret 2019, og når det er gjort da, og når det ikke er noe innsigelser og at planen er rettskraftig, så kan man fjerne de siste parkeringsplassene da utover sommeren 2019 da.

H: Ja. Spennende. Da har vi faktisk kommet frem

S: Ja, du kom deg gjennom, ja det er bra

## Vedlegg 2: Dybdeintervju Ynvar Hegrenes Bymiljøetaten

Y=Ynvar Hegrenes

**Hedvig: Helt i begynnelsen, kan du fortelle hva slags bakgrunn du har og hva du har jobbet med før?**

**Ynvar:** Min bakgrunn? Jeg er landskapsarkitekt fra Ås, for 1000 år siden. Og jeg tok hovedoppgaven, min, som det het på det tidspunktet, om estetikk, i gater i gamle byer. Så, det gjorde jeg i oppdrag fra Bergen kommune, for Bergen kommune ønsket seg en type mal for de ulike typene middelaldergatene som de kunne bruke når de skulle argumentere i budsjettene for hvor mye penger de trenger for å rehabilitere gatene. Og det var gjerne aktuelt fordi andre etater som for eksempel vann og avløpsetaten skulle bygge og grave opp for de skulle ha ny ledning, så kunne da "Grøntkontor" komme og si: Okei, da trenger vi så og så mange millioner for å sette gata istand til den opprinnelige standard gata skulle ha. Så dette er jo regulert middelaldergrunn i Bergen sentrum, så det er masse vedtak og hva slags type kvalitet gatene skulle opprustes etter når man skal grave, også ønsket de seg en mal for dette, og det satt jeg og jobbet med, og konklusjonen på min oppgave var at: nei, dere kan ikke få en mal, hver gate må utformes etter sine egne karaktertrekk, så noe mal det får dere ikke, men dere kan få noen prinsipper, da. Som hvordan man løser overganger, hvordan man bruker smågatestein på ulik måte, for å få litt ulik karakter inn i gatene. Så det jobbet jeg med, og det gikk riktig bra. for å si det sånn. Pen oppgave. 1 blank, så det var liksom sånn der, jøss er det mulig? Jaja, så bra.

Så siden har jeg jobbet med byfornyelse først i Bergen, da med det jeg brukte hovedoppgaven min til, så jeg fikk jo jobb med å tegne gamle gater i middelalder-Bergen, og det gjorde jeg noen år, så flyttet jeg til Oslo og begynte å jobbe med den grønne byfornyelsen her, min jobb var på Gûnerløkka da, så min jobb var med disse store kvartalene, så var det bakgårdsbebyggelse, det var jo høye gjerder mellom eiendommene. Så husbanken og Oslo kommune hadde gode tilskuddsordninger, så vi kunne rive de bakgårdsbygningene, og bygge felles gårdsrom. så da hadde vi beboermøter, innkalte alle som bor og alle som var interesserte i å komme, og orienterte litt om prosessen og kvaliteten og framdrift og sånn, så organiserte vi beboerne sånn at det var en representant fra hver gård, som skulle være med på å utvikle planene, så måtte de ha møter i sin eiendom og så komme med tilbakemelding til oss. Så hyret vi inn landskapsarkitektkontor, for planleggingen, også hyret vi inn anleggsgartnere for gjennomføringen, så var vi byggherre for det. Så det var et fantastisk givende arbeid for å si det sånn.

**Hedvig:** Ja, det kan jeg tenke meg.

**Y:** Og det er jo noe av det som er den bo-kvaliteten som Grûnerløkka har idag, er jo nettopp at det er ganske bra med uteareal, som er tilrettelagt for opphold og aktivitet i kvartalene, så det arbeidet har holdt seg. Absolutt.

## H: Og så begynte du her, eller?

Y: Og så var vi i grunnen ferdig med byfornyelsen på et tidspunkt, ehm, og det var vel rundt 2003, så oppstod dette som het hovedstadsaksjonen, som på en måte var det Karl Johans Gate prosjektet, og de andre gate prosjektene var oppe, så da ble jeg leder for det Karl Johans gate prosjektet, så det nye dekket i fra Egertorget til Fredriks gate (Fredriks Stangsgate?), det var liksom mitt prosjekt, med Rosenkrantz Gate og Roald Amundsens Gate med.. Djees, det var..

H: Omfattende?

Y: Ja, det var omfattende. Det var veldig høyt medietrykk, det var veldig høyt trykk fra gårdeiere, fra stortinget og handicap-organisasjoner, fra Handelsstanden, det var, det var bra. Det var kult, men det.. Kom igjennom, så det ble et bra prosjekt av det. Vi bomma kraftig på en ting, ehm, og det var handikaptilpasning i fotgjengerovergangene der bomma vi på overgangen mellom fortau og gate, for vi hadde sånn kjempehul kil, sånn tre-steins rennestein, tre storgatestein som vi liksom skulle ha ganske rund form for å ta unna vann fort nok. Og det ble liksom for bratt ned, og så alt for bratt opp igjen for en rullestol for å risikere å liksom vippe. Så det måtte vi bygge om. Så det var jo veldig lett å innrømme det. det var jo en prosjekteringsfeil som ble gjort, så det var bare å ta det opp igjen. Og det gjorde vi.

Og så var hovedstadsaksjonen ferdig i 2005, og da ble jeg bedt om å lede det som heter sekretariat for levende Oslo, og det er jo liksom det jeg gjør nå, og vi har jo da jobbet siden 2006 med et strategisk samarbeid, mellom Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling, og miljø og samferdsel de to byrådsavdelingene, og så er det jo gårdeierne, Handelsstands forening, reiseliv, Statsbygg, og de viktigste etatene. Så det er veldig topp-tungt, forum som møtes 5-6 ganger i året og diskuterer ulike saker som har med Oslo sentrum å gjøre. Det begynte med at vi lagde estetiske og arkitektoniske prinsipper for gatene i sentrum, og det var et dokument som avklarte før prosjektering gatas rolle, hva slags kvalitet, hva slags rolle skal den ha, i byen, i en byplanlegging, skal dette være en trafikkgate? Skal dette være en vrimlegate? Skal det være en butikkgate? Og litt sånn hva slags kvalitet som skal legges inn i dekkene da. Så det jobbet vi med i mange år til vi egentlig var ferdig med det og, og så hadde vi jo en estetisk plan som vi utviklet i 2005, et sånn hoveddokument, og så begynte vi da å diskutere mer hva skal vi bruke gatene til, etterhvert som de blir fornyet. Hva vil vi med Oslo sentrum? Hva slags type by skal det være? Og da fant vi jo fort ut at det var jo like mange viljer og kompetanser som det var folk, men det var egentlig ingen som hadde systematisk kunnskap om hva er det som gir et godt byliv, hva er det som trigger at folk ønsker å være i sentrum lenger? Så den kompetansen hadde vi ikke, så da fikk vi Gehl Architects til å lage bylivsundersøkelsen som var ferdig i 2014.

Og da hadde vi plutselig da et sånt dokument som vi kunne bruke i samarbeidet om videreutviklingen av Oslo sentrum, og etter det har vi jobbet med noe som heter Handlingsprogram for økt byliv, så var det regjeringsskifte, så var det byråds-skifte, så da kom jo det nye byrådet med dette initiativet til Bilfritt byliv, og så ble dette Handlingsprogrammet for økt byliv da en del av Bilfritt byliv, også ble da Levende Oslo knyttet tettere til Bilfritt byliv, så det var liksom det vi skulle jobbe med i det strategiske nettverket.

Så det er liksom bakgrunnen, og det er liksom der jeg jobber nå, så nå har det akkurat vært en omorganisering, så nå har jeg fått en ny rolle, eller, en tilleggsrolle, så nå skal jeg være program-

.....

koordinator for Bilfritt byliv på byrådsnivå. Så jeg vet ikke riktig hva det er, men det er veldig høyt oppe, og det er veldig langt ned kan det virke som, men det handler vel egentlig bare om at jeg skal prøve å koordinere planer og initiativer, både fra program for Bilfritt byliv og økt byliv også sikre at byrådene vet hva som skjer til enhver tid. Det er vel egentlig det det går på tenker jeg, så saksbehandle spørsmål, henvendelser som er knyttet til Bilfritt byliv da. Det kan være presse, det kan være ulike interesseorganisasjoner som ønsker å vite noe mer, vi har jo en evaluering som vi nå følger opp, så det er en god del jobb å følge opp disse prosessene som er satt i gang, da. Både i Oslo Samarbeidet og i tillegg til det.

## M: Så tenkte vi å begynne bare med hovedmålet for bilfritt byliv, hva er det som ligger til grunn?

Y: Det som ligger til grunn er jo på en måte et ønske om å transformere Oslo sentrum til... Altså på fotgjengerens premisser.

H og M: Ja

Y: Det er jo, på en måte en kan jo knytte det til kommuneplanen, en kan knytte det til den generelle utviklingen av Oslo sentrum. Men du kan tenke... Vi begynner med bylivsundersøkelsen som er kompetansepoolsen vår da. Den viser at i Oslo så er det en del som er veldig aktivt og hyggelig og trivelig. Den begynner fra Aker Brygge, går opp Karl Johans gate og videre østover og inn torggata og Storgata og liksom, eller, og egentlig bortover mot Grønland også. Det er altså en sånn akse hvor det skjer veldig mye,

M: Mm

Y: Og det er masse aktivitet hele året i grunn. Og hvor næringslivet går veldig godt, eh, og det er områder som er fotgjenger tilrettelagte og det er publikumsrettede virksomheter i første etasje, og det er på en måte viktig. Og så rett nedenfor, i kvadraturen, og rett utenfor på Hausmannsområdet og Hammersborg så er det liksom helt annerledes, det er liksom en helt annen type by, det skjer veldig lite.

M: Mm

Y: Det er mye kontor, det er mye forretning, altså sånn, men det er veldig lite gateliv! Så spørsmålet har jo vært, hva skal vi gjøre for å øke oppmerksomheten om, eller få opp bruken av gatene da. Samtidig ser vi at trafikken mange steder er kanskje en barriere, fordi det skal jo være tilgjengelighet til alle eiendommene. Også er det jo sånn at det hvor det er parkering, der blir parkeringen brukt, og parkering det genererer trafikk, så enkelt er det. Og der det er biltrafikk det er det liksom et litt sånn regelsett med hva du har lov til og hva du ikke har lov til som selvfølgelig har med trafikk-sikkerhet å gjøre. For eksempel så har man ikke lov til på, på et serveringssted så har man ikke lov til å bære alkoholholdige varer over trafikkområde for å servere på den andre siden.

H: Ja, ikke sant

Y: Det kan man ikke, da må man ha dispensasjon. Det er, det er liksom sånn, ja, det er litt sånn tungvint regelverk da. Men, men det er en sånn barriere som man på en måte man kan løse opp i da med også endre reguleringen fra trafikkområde til noe annet. Så vet vi jo det at det er massevis av parkeringshus i sentrum som på en måte står halvtomme hele tiden, det er aldri fullt! Så sånn sett, det er ikke noe teknisk problem å bruke bil i sentrum, sånn at det gjør jo at beslutningen om å fjerne gateparkering er enklere da. Og så er det jo liksom det store, altså de store utviklingstrekk-



ne, du har liksom Aker Brygge og Tjuvholmen, Bjørvika og Sørenga hvor det liksom skal bo sånn 9-10 000 mennesker. Og de vil jo også søke seg mot sentrum da, og da er det litt dumt hvis vi skal bruke sentrumsgater til parkering for noen få, når på en måte man liksom kan bruke hele gatetverrsnittet til mer byliv for veldig mange flere mennesker.

H og M: Ja

Y: Og på denne måten få opp bybruken på en annen måte og at vi ser mer hvilke arkitektoniske kvaliteter som finnes i kvadraturen, det er jo kjempeflotte bygninger der nede. Både gamle bygg, det er jo fire hundre års arkitekturhistorie som er i samme gate egentlig, her og der. Også er det jo disse store bankpalassene som på en måte var bygd som praktbygg. Og så er det kjøpesenter eller magasinarkitekturen, men det er jo kjempeflotte bygg. Og så er det liksom utrolig kjedelige gater.

H: Ja

Y: Så bare tenk på forskjellen på Prinsens gate nå og før, det er jo liksom....Djees..! På en måte.. Er det sånn de har hatt det.. Hehehe. Så det er liksom det store, på en måte, målet, å transformere bybruken da fra bilbasert til fotgjengerbasert og opplevelsesbasert. Kort fortalt.

**Maria: Så lurer vi litt på dette med bilfritt, begrepet bilfritt og hva legger dere til grunn for den definisjonen, eller hvordan definerer dere bilfritt?**

Yngvar: Det er vel en litt flytende definisjon.

M: Mm

Y: Vi kan jo kanskje begynne med målet med altså begrepet da, og det er jo, det overordnede målet er jo at hvis du tenker, når du tenker at du har lyst å ta en tur til sentrum, eller du har lyst til å være der, så tenker du, okei hvordan skal jeg komme meg dit. Og da tenker du, jeg kan gå dit, jeg kan sykle dit, jeg kan ta trikk dit, jeg kan også ta drosje dit, men jeg tar aldri bilen min. Altså det er på en måte sånn, bare for at jeg skal ikke kjøre der, det er helt sånn umiddelbart at jeg tenker at der kan jeg ikke kjøre som folk flest da.

H og M: Mm

Y: Og så er det jo selvfølgelig mange som må kjøre, altså for eksempel en del handikappede folk, eller bevegelseshemmede folk, som har bil. Det er jo ikke snakk om at de ikke skal kunne kjøre. Så antallet handicapparkeringer blir opprettholdt. De blir flytta litt på i forhold til hvor de er i dag, men de blir opprettholdt i sentrum. Så det er jo en gruppe. Og så er det håndverker parkering da, som på en måte kanskje er litt vanskeligere å definere behovet av, for det er jo klart at hvis du oppretter en plass så blir jo den brukt. Spørsmålet er jo liksom, kunne man ha gjort det på en annen måte.

H: mm

Y: Men så har man sagt nå at håndverkere skal finne parkeringsplass på gatenivå. Det skal settes av egne plasser for det. Så der justerer man jo frem og tilbake og litt på antallet. Så det vil jo vise seg egentlig neste år da, hvordan det fungerer.

H: Nettopp.

Y: Og så selvfølgelig all utrykningskjøretøy skal jo og selvfølgelig kunne kjøre. Det skal være tilgjengelig for drosje. Alle parkeringshusene innenfor ring 1 skal være tilgjengelige, ehm, ehm, ja, varelevering selvfølgelig. Så alt som type nyttetransport skal jo liksom foregå sånn som det gjør, men man ser jo det at fordi det har vært trafikkregulering, hittil, så har jo på en måte varelevering

og transport liksom utviklet seg i den retningen, ikke sant?

H og M: mm

Y: Hvis man gjør om den reguleringen til mer sånn dette skal være fotgjengerområde, så kan det være at vareleveringen, håndverker parkering, altså det må finne andre løsninger. Men det er jo noe da som på en måte bransjene må levere og komme med etterhvert. En av, en av på en måte, det viktigste bidragene vi har gjort med levende Oslo var jo på en måte at i utgangspunktet så skulle all gateparkering tas bort i 2017, i år altså, i sommer, vekk. Også visste man ikke riktig hva man skulle legge inn, og så ble det jo ganske sterk motstand mot det. Og det må dere ikke gjøre! Vi må ikke ha en by som ser ut som et sted hvor det har vært parkering og hvor det nå er ingenting!

H: Nettopp

Y: Så da snudde byrådet, og tenkte at vi kunne innføre det mer gradvis, også begynne med disse 7 pilotområdene.

H: Ja

Y: Som ble innført i år. Så det er en litt mer stegvis innføring av bilfritt område da.

M: Mm

Y: Så den definisjonen den endrer seg, så det er litt mer sånn hva er målet, og det er liksom knytta til den helt vanlige privatbilisten skal tenke annerledes om å bruke sentrum.

H: Ikke sant

Kommentar endringer: omgjøring fra prosjekt til program samt fra EKG til styringsgruppe, Begrunne?

M: Ja, så har vi fått med oss at det har vært gjort en endring, at det har gått over fra å være et prosjekt bilfritt byliv til å bli et program

Y: Ja, det skjedde for litt siden.

## M: **Og at det er endret fra EKG til styringsgruppe, så lurte vi på om du kunne si noe mer om det?**

Y: Ehm, mm, ja altså fra EKG til styringsgruppe, emh, styringsgruppa har vel, vært der hele tiden, den overordna styringsgruppa som på en måte er på byrådsnivå. EKG, altså etats koordinerende gruppe, det har jo vært viktig, det har jo vært viktig når man skulle lage styringsdokumentene for bilfritt byliv, for å finne ut hva er det vi skal gjøre, hvordan er det vi skal organisere dette her, hva er det faktisk som skal skje. Så er det jo mange ulike sektorer som er innblanda i det. Det viktigste er jo, eh by, ehm, byplan, ja, planmyndighetene, også er det veimyndighetene, også er det kultur som også har en del tilskudd og sånt, og idrett selvfølgelig.

M: mm

Y: Så det er liksom noe med åsså prøve å jobbe sammen og ikke hver for seg

H og M: Ja

Y: Altså finne de gode løsningene sammen, og da har den etats koordineringsgruppa vært viktig, og det er jo liksom at man på ledernivå da, i etatene sitter og diskuterer saker som har med bilfritt byliv å gjøre. Og da var det jo, så lenge det var et prosjekt så var jo prosjektet til en viss grad løsrevet fra etatene,

H: Ja

Y: ehm, og så når ting skulle begynne å gjennomføres, så så man at det er, det er veldig viktig at

.....

det er god styring på de prosessene som, og de prosjektene som skal bygges. Og da er det jo kanskje nyttig at det skjer i regi av en etat sånn at man har alle etatens ressurser knyttet til kontroll og kvalitetssikring, budsjettoppfølging og alt det at det på en måte styres på helt vanlig måte. Og da fant man ut at da legger vi det ned som prosjekt og oppretter det som program. Men, og de justerer selvfølgelig styringsdokumentene og lager ny organisasjonsstruktur på det, og da, samarbeidet på tvers av etatene er jo like viktig så det får, det endres ikke, det bare endres litt statistisk på hvor i organisasjonen samarbeidet skjer da.

H: Nettopp

Y: Og det er jo såpass ferskt, så jeg har ikke sett det nye organisasjonskartet enda, men den politiske referansegruppene er der, og den politiske styringsgruppen er der og det blir, der skal jeg jobbe, og så blir det selvfølgelig koordinerings, ehm, grupper da, lenger ned i systemet, de som skal prosjektere og tenke hva slags type tiltak som skal ut og hvem som skal snakke med næringslivet, der hvor ting skal skje. Så det er jo, det vil skje på etatsnivå.

H: Nettopp

M: Ja

## H: Har dere tatt noe inspirasjon fra internasjonale resultater, eller byer?

Y: ja, det har vi. På godt og vondt, eller holdt på å si, mest på vondt. Vi, eh, eller jeg begynte å undersøke litt, det var i 2016. Begynte å undersøke litt hva har vi av kompetansepool på bilfritt? Hvor er det, hvem er det holdt jeg på å si, og hvordan virker det? Vi har jo alle vært rundt omkring og reist og gått liksom i hyggelige gågater rundt omkring og synes at dette er jo bare strålende og kjempebra, mer av det, altså. Men litt mer sånn systematisk kompetanse, har vi det? Vet vi hvor det er? Og på noen sanne internett-søk så er det jo masse informasjon om bilfrie soner her og der, men ikke systematisert. Det er noe som heter EuroCity som er et sånt samarbeidsnettverk gjennom EU, som jeg trodde kanskje hadde, kunne komme med noe mer samla informasjon om det, men EU systemet har noe, men vi fant ut at jeg tror vi bare setter TØI i gang med å samle, ja, så fikk vi de i gang til å lage en rapport som heter Bilfrie Byer i Europa, ehm, og så da med vekt på hvilke av disse byene har størst kompetanseoverføringsverdi til Oslo. Har dere sett på den rapporten?

H: Ja.

Y: Den er kjempefin, synes jeg.

H: Mm

Y: Jeg var, ja, jeg var litt glad vi fikk det til for å si det sånn. Og den har jo vi da brukt, så vi har, ja, så den viktigste... Jo, og så har Christian Ringnes, i Eiendomsspar, han eier jo masse i sentrum, ikkesant, og er eiendomsutvikler, og er litt sånn: oi, hvordan vil dette påvirke prisutvikling og eiendomsutvikling i min bransje? Så han fikk jo et konsultentselskap til å se på tre byer, det var Brussel, Gent, nei, det var.. Brussel, Grønningen i Nederland, og så var det denne her fine, tyske byen... Hva heter den igjen da? I alle dager... Hm. Freiburg!

H: Ja, selvfølgelig.

Y: Så det er jo sånn kroneksempel. Og han så liksom på litt hvordan det var innført, hvor store områdene er, hva slags kjørerestriksjoner det er der, og hvordan har dette påvirket eiendomsutviklingen? så han hadde den innfallsvinkelen til det. Eh, det var ganske interessant, en ganske fin

.....

rapport, som også da bare slår fast at det er som regel kun positive erfaringer med å innføre bilfrie soner. For der er jo, altså, knyttet til den eiendomsmassen som det er snakk om, er jo som regel middelalder-aktig, eller har veldig sterkt vernepreg,

H: mm

Y: Så det er jo begrenset, i utgangspunktet, hva man kan skalte og valte med, som man ellers gjør med utvikling av eiendom. Så, på en måte, i et historisk by perspektiv, så er gågate den historiske bruken av de gamle byene, så det ser ut til å fungere bra. Reiseliv, serveringsnæring, småskala butikk og fornøyelse. Så har vi jo vært på... De tre viktigste byene vi besøkte i henhold til rapporten, var København, Brussel og München. Og vi har jo vært i alle tre, og det mest spennende besøket var Brussel for de har jo en ganske stor bilfri sone i dag, i turistområdet, rundt den gamle markedsplassen, og rådhuset, rådhusplassen, og disse trange turistområdene, men så har de liksom bestemt seg for å stoppe all trafikk på en firefelts motorvei som går liksom gjennom, litt lenger syd gjennom byen, og transformerer denne om til en bypark gate. Og de startet med det arbeidet, eller de stengte trafikken i 2015, så de lå et år foran oss, og det var ikke snakk om middelalder-aktig bilfri sone, dette var mer en sånn: nå skal vi transformere denne delen av byen. så det var veldig spennende å høre hvordan og hva slags erfaringer de hadde, og vi lærte veldig mye om hva man ikke skal gjøre. Hoved... Hovedkompetansen vi har med derfra er vel at det er viktig å holde god dialog med de private, bare fortelle hvor prosessene er, hva som skal skje, og at dette blir evaluert, og at det er veldig viktig å sette inn tiltak med en gang. Hvis man tar bort parkeringsplass, må man sette noen andre tiltak. Man må vise en slags gatebruk. Hvis ikke, så, så får området veldig fort et negativt rykte. det blir veldig for en sånn oppsamling av litt uheldige byelementer for å si det sånn. Vi hadde det i Torggata, før den ble superfin, så var det veldig mye kriminalitet knyttet til både virksomhetene som var der, og ja, de narkomane trakk opp fra elva og begynte å deale i gatene istedenfor, for det var sånn det utviklet seg. Der jobbet jo politiet veldig systematisk med gårdeierne, og fikk ryddet ganske kraftig opp i det, og trigget at den opprustningen som først kom, den medførte at det har vært en supergate.

H: Ikke sant.

Y: Veldig positivt. Så, men det er kort avstand mellom fiasko og suksess, ehm, så det kan jo hende at alle gater må igjennom en sånn down-periode før liksom, før det begynner å svinge igjen, da. men det var liksom sånn hovedlærdommen, og jeg tror at politikerne har tatt det innover seg. Og på disse turene vi har hatt da, da er det jo dette nettverket der, gårdeiere, handelsstanden, reiselivet, som reiser nedover med politikerne, så man har jo hatt en felles referanse. det gjør at diskusjonen når man kommer tilbake blir veldig mye enklere. Så vi var i Büssel i 2016, og så har vi vært i København og snakket med Københavns kommune og privat næringsliv der nå i vår. København har jo hatt en veldig tydelig strategi på økt byliv, metropol for mennesker, og de måler jo de da, de har en sånn klar måltall på hvor mange flere mennesker skal oppholde seg i sentrum, lenger? Og det har de brukt som sånn politisk drivkraft da. Så vi var der, og snakket med stadsarkitekten, blant andre, for å få ut hva slags erfaringer har dere med, de har jo holdt på i nesten 10 år med en ganske tydelig strategi, og ja, det har virka. Altså, de tiltakene de har gjort har virka, folk er mer i sentrum, de oppholder seg mer og de bygger parkene, gågatene, altså de legger mer opp til aktivitet, da, på de ulike stedene på enn annen måte enn det vi har vært vant til å gjøre her. Altså, mer spillebord, trampoliner, klatrestativ. De lager sånne stasjoner her og der, så du kan på en måte, altså du kan være litt mer fysisk aktiv. Så har de gratis utleie av, til uteservering, blant andre ting.

Så vi fikk på en måte: dette virker, og dette virker så godt at det er for mye av det. Så det er en del konflikter knytta til mye uteservering, i områder hvor det bor folk. Da oppstår litt den type konflikt etter kl 23.00 om kvelden, så den... Og folk som sitter utenfor og røyker, og sånt.

H: ikkesant.

Y: Så vil folk gjerne sove og ha soveromsvinduene åpne, og...

H: Ja

M: mm

Y: Og litt sånn, så det er en del, så det var veldig nyttig, det er en del erfaringer å ha med ifra København.

H: mm. Er det, er det noe som er mulig å få i en rapport? eller noe informasjon om hva som funker direkte, eller ikke?

Y: altså, du kan få tilgang til den rapporten fra studieturene vår, det er ikke noe, men bare send en epost så jeg husker det.

H: det hadde vært kjempefint.

Y: for det er jo offentlige dokumenter, og, så det er jo mulig.

H: Ikkesant

Y: Veldig greit det

Samarbeid med andre (utenlandske partnere, andre norske byer, statlig nivå?)

## H: Har dere noe samarbeidspartnere i utlandet?

Y: Nei, ikke foreløpig, for å si det sånn. Ehm, ikke foreløpig. Hva tenkte du på? Tenkte du på noe konkret eller?

H: nei, i forhold til å dele erfaringer og... Og sånn?

Y: Nei, ikke noe utover det, på en måte som vi...

H: Allerede har...

Y: Som vi allerede har gjort ja. Eh, og jeg har nå blitt invitert til Brüssel, i januar, for da, på faktisk et universitet der tror jeg, som da på en måte skal lage en temakveld, om Bilfritt sentrum, og da skal da Brüssel være tema og så Oslo, og så skal de to settes opp mot hverandre. Og så skal vi sitte i et panel etterpå og diskutere på en måte hvor lang har vi kommet, og hva virker og sånn.

H: mm

Y: Så det er jo kanskje på vei til å skape seg noen partnere da.

H: Ikkesant, ja.

Y: Så har jeg hatt et studieopphold i det som heter Osloregionens Europakontor, i Brüssel, og da brukte jeg litt tid på å finne ut litt mer på en måte hvordan EU systemet jobber med bilfritt og mobilitet og den type problemstillinger, og det har jeg også en rapport på, som egentlig er et referat fra et møte vi hadde med... Ja, nå husker jeg ikke hva slags organisasjon det var, men det er jo et sånt eget politikkområde som går på trafikk og mobilitet, som man da utvikler politikk omkring, og lager tilskuddsordninger, og lager ulike typer.. ins... hva heter det?

H: Insentiver?

Y: Insentiver ja, det var ordet. eem, som hjelper i de byene som på en måte har lyst på å komme videre i sin planlegging. Ehm, og Ljubljana som var europeisk grønn hovedstad for to år siden det var en av de byene som har fått hjelp gjennom dette systemet til å utvikle sin mobilitetsplan.

.....

H: ja.

Y: på å satse på, det er jo fin metodikk som man kan bruke lokalt, men det er også en sånn type oppskrift da. Den rapporten kan du også få, den er faktisk ganske nyttig.

H: ja. Har dere noe samarbeid med andre norske byer?

Y: Nei, det har vi ikke.

H: nei.

Y: Ikke foreløpig, det har vi ikke.

H: nei, det er jo interessant å sammenligne forskjellige steder..

Y: ja, jeg skal på befarung i morgen med kommunal- og moderniseringsdepartementet, og de skal se på bilfritt byliv, nå, og det gjør de jo selvfølgelig fordi de, de jobber jo med på en måte forutsetninger for byutvikling rundt omkring, ikke sant, prinsipper for byutvikling og forutsetninger, politikkområder, hva kan endres, hva bør endres i politikken. Såeh, det er sånn type da, altså da vil jo på en måte Oslo være en type foregangs, foregangsby da, med kanskje noen gatetyper, kanskje noen type transportløsninger, som andre byer kan, kan benytte seg av også.

**H: Vil du, vil du si at dere har fått noe, klart å få noe lærdom fra pilotområdene, foreløpig?**

Y: Eeh, det, jeg lasta ned noen rapporter ista, som jeg ikke har lest enda, ehm, som går på det.

H: ja

Y: Ehm, ehm, det er liksom litt viktig kanskje, å få med seg da på en måte noe av strukturen i innføringen av det bilfri at man jobber med piloter, utvikler et sett med tiltak, også skal det evalueres.

H: mm

Y: Også ser man på en måte hvor er det behov for å justere. Så det er, det ble laga en rapport i sommer som var nåsituasjonen, hva er byliv i sentrum nå som bygger på bylivsundersøkelsen i 2014.

H: Ja

Y: Så ser vi på en måte en slags utviklingstendens. Og så er det gjort da, eh, på en måte, jeg vet at det er gjort en sånn mini, eh, evaluering av pilotene i år, men de har jo vart veldig kort da.

H og M: Ja

Y: Men det er gjort en slags vurdering av det, jeg har ikke lest den enda, og jeg vet ikke resultatet av den.

H: Nei. Men det kommer vel kanskje litt jevnlig også, utover, og

Y: Det vil komme, det vil komme en del presse på det etterhvert.

H: Ja

Y: Kanskje allerede nå til, til, eh, til uka. Eh, handlingsprogram for økt byliv er ferdig fra Plan- og bygningsetaten som er der borte, og skal sendes til byrådet i morgen. Så det kan være det kommer noe presse da.

H: Ja.

Y: Og det er jo på en måte naturlig at man tar med det man vet om evalueringen også, så det vil komme.

H: Spannende

Y: Absolutt! Og så jobbes det jo da med, med å, altså noe av bylivsundersøkelsen, og så hand-



lingsprogrammet, altså, vi har veldig få vinteraktiviteter.

H og M: mm

Y: Det er liksom ingenting. Det er liksom spikersuppa! Det er liksom det eneste vi har da.. Så kanskje vi må bli flinkere til å legge til rette for bruk om vinteren, folk er jo ute da også, ihvertfall i marka og sånn.

H: mm

Y: Så det jobbes det med, å få til flere av den type aktiviteter da. Så det er det bymiljøetaten som jobber med. Og så er det belysning selvfølgelig, for det henger jo liksom litt sammen.

H: Absolutt

Y: mm

### M: **Så lurte vi på om du kunne si litt mer om hvordan dere har jobbet med handlingsprogrammet?**

Y: Ja, ehm, det var jo en utlysning av en konsulent, et konsulentoppdrag, hvor vi også da ba om at metode for å utvikle handlingsprogram var en del av leveransen. Der var det LaLa Tøyen og Rodeo arkitekter som vant den konkurransen. Ehm, også har de da jobbet ganske bredt vil jeg si, med ganske mye medvirkning, med, de har jo jobbet med å utvikle analysesystem, delt byen inn i, eller delt sentrum inn i 13 områder og sett på hver av de 13 områdene, og sett på hva som er, er ehm, ja altså SWOT analyse heter det da. Styrker og utfordringer. Og så utviklet strategier for de ulike områdene, og så videre utvikla tiltak knytta til de strategiene. Så det er liksom en hel pakke.

H og M: mm

Y: Så det er strategier, analyse og strategier både for sentrum som helhet og generelle tiltak og hver av delområdene. Så det er en fantastisk rapport, og den er, det er ganske interessant, altså de ehm, konsulentene jobbet jo veldig tett, også var det en kommunal referansegruppe, eller en arbeidsgruppe som var tverretattlig. Og den gruppa har etterhvert overtatt mye av arbeidet...

H og M: Ja

Y: gjennom Plan- og bygningsetaten, for vi så at det er en del ting som på en måte rett og slett forvaltes kommunalt. Og det har fungert veldig bra. Det er et veldig godt eksempel på tverrsektorielt samarbeid, på en måte med å få fram den rapporten.

H: mm

Y: Så jeg synes faktisk at det arbeidet, nå synes jeg det ser bra ut, det så veldig, ja litt klønete ut en periode synes jeg, litt vanskelig tilgjengelig og veldig, veldig omfattende. Så nå har de liksom komprimert det og tydeliggjort det, og begrenset antall ord, det er liksom noe med det og.

H og M: Ja, mm

Y: Så, så det tror jeg kan bli et nyttig redskap både for kommunen og for det private næringsliv.

Medvirkning: grad av innvirkning på endelige forslag, antall innspill/ innsigelser?

M: Du sa noe om at det hadde vært ganske mye medvirkning i denne prosessen, ehm, hvor mye tenker du at den medvirkningen vil få innvirkning på det endelige resultatet?

Y: Ehm, altså medvirkningen har, det har vært en god del intervjuer underveis, altså i analysefasen

M: mm

Y: Eh, også har det vært på en måte type sånn utsjekk på en måte med ulike referansegrupper da..

.....

H: mm

Y: Og så har det vært, har det vært, eh, ulike seminar, og åpne møter både om strategiutvikling og om, eh, og om tiltak.

H og M: mm

Y: Så det har vært workshops og seminar og åpne møter i en ganske intens periode i 2016, faktisk. Og så har jo vi hatt også gjennom Levende Oslo samarbeidet dialog om prinsippene i planen. Og det betyr jo liksom at det, de innspillene som har kommet frem, de er tatt med og vurdert og vekta. Eh, og planen har vært på høring, og det kom inn over 60 høringssvar, som alle er grundig bearbeida og vekta og fått være med på å forme resultatet.

H og M: Ja

### M: Hvilke resultater forventer dere og hva vil dere anse som gode resultater, ut ifra handlingsprogrammet?

Y: Ja, si det. Ehm, altså, ehm. Det viktigste resultatet vil jo være at handlingsprogrammet blir brukt da.

H og M: mm

Y: At man liksom tar det til seg og at man ser at her er det en måte å tenke på som er smart, det er jo kjempeviktig. Så tenker jeg at det er jo ikke sikkert at de tiltakene som på en måte er nevnt, at det er det som er det riktige å gjøre. Noen steder er det nok det og andre steder kan det være andre tiltak som på en måte kommer. Men jeg tenker at det at, på en måte den arbeidsmetodikken da, er at man må faktisk gå ut og se hva slags type område er dette her, hva kan vi gjøre her da. Hva er mulighetene her. Hvor er begrensningene og hvor ligger liksom det store og åpne. Og hvem, hvem kan jeg samarbeide med?

H og M: mm

Y: Og hvis man liksom kan få litt den måten å tenke på da, både i det kommunale systemet, men det viktigste er jo at de private selv ser det, og at de ser at her er det jo faktisk muligheter for en utvikling, Altså dette her mulighetsrommet nå med hvordan skal gata se ut utenfor min butikk eller utenfor mine eiendommer. Hvordan skal vi samarbeide i denne gata her for å få opp kvaliteten for eksempel. Ja det tenker jeg, altså det kan være, det er jo et håp da.

H og M: mm

Y: Bylivsundersøkelsen den har en god standing, den stoler alle på. Så jeg håper også at handlingsprogrammet på en måte får den type standing da, at folk faktisk stoler på hvordan den er bygd opp, og at det er et dokument som det er verdt å sette seg inn i.

H: mm

M: Har dere vurdert, slik som du nevnte i Købehavn at de hadde klare tall som mål på hvor mange som skal oppholde seg og hvor lenge de skal oppholde seg (i sentrumsområder), har dere vurdert å ha den tilnærmingen?

Y: Det har nok vært vurdert, og det er nok noen ganske konkrete, eh, konkrete, eh, på en måte mål, indikatorer, altså på en måte mål på opphold og type aktiviteter i sentrum, som var innarbeida i forrige, forrige styringsdokumentet, eh, hvordan det er blitt tatt videre vet jeg faktisk ikke. Men det er jo naturlig også sette seg noen mål også se om tiltakene virker da, det er det.

M: mm

H: **Hva vil du anse som de største utfordringene for bilfritt byliv?**

Y: Eeeh, ja si det.. Tid tror jeg, kanskje, er den største utfordringen fordi det handler, det er to ting da, det er også en sånn, en sånn erfaring fra Brüssel og forsåvidt også en erfaring fra München, kanskje også Købehavn, kanskje i mindre grad fra København. Det er på en måte du står, du har en kjempeide, og den er stor og den er flott, vi skal gjøre noe med byen, er du med på det eller? Og så, så er det sånn, ja, å så fint, og så skjer det liksom ikke noe.

H: Nei

Y: Og det, det er veldig slitsomt for den ideen, å klare å holde den ideen, jo men det skjer noe snart, ja jeg ser ingenting jeg..

H: Nei

Y: Og så kommer det liksom noen tiltak da, og så er kanskje de tiltakene litt for puslete, litt for pinglete

H og M: mm

Y: Sånn som noen snakket om, jaha, også male lilla og blå dotter i gata, det skal hjelpe? Skjerp deg! Altså, det er bare for dumt.. Hallo.. Eeh, utekontorene har fått litt tyn, for hva er dette for noe egentlig? En installasjon? Skal det bygges noe her? Mens andre synes de er kjempefine. Så det er jo en del sånne, så det er liksom at det er god nok drivkraft da i prosjektet. Og at kommunen tør å bomme litt, og si at okei dette her var kanskje ikke så veldig smart, nei vi gjør det om!

H og M: mm

Y: Så tenker jeg at dialog er helt avgjørende og at kommunen klarer å legge dette prosjektet frem på en slik måte at de private selv har lyst til å bidra. Og at ikke det er så innmari tungvint og vanskelig og få bidra med noe. Det har vi jo fått tyn for, ehm, tidligere. Altså hvis det er noen som har lyst til å ha en uteservering, ja men så la dem få lov til det da! Må det gjennom alle kontroller og opp og ned og frem og tilbake? Nei nå tester vi det ut og så får vi heller ta kjeften etterpå.

H og M: Ja

Y: Det er litt vanskelig å få til. Også er det veldig mye snakk om likebehandling og det, og regelverket er jo liksom til for å hindre korrupsjon og kontraktsmislighold og det er jo kjempeviktig å passe på, men det er jo også kjempeviktig å la folk få slippe til. Og så, så det er liksom litt den balansen da.

H og M: mm

Y: Og da er jo på en måte tid ganske avgjørende. Og det at, på en måte, det blir liksom snakka om og presentert på en hyggelig måte, dette har vi fått til og dette er bra. Og så var det bylivsda- den den 23. september som jeg tror var veldig, veldig bra. Og også se at man kan også begynne og bruke byen på en annen måte enn det man tradisjonelt har gjort.

H: Ikke sant, skape litt oppmerksomhet rundt det.

Y: ja

.....

## H: Har dere tenkt noe etter 10 års perspektivet i Handlingsprogrammet?

Y: Nnn, ikke nå. Altså nå må det jo, på en måte gjennom, på en måte gjennomleves og så får man jo, vil det nok alltid komme nye planer, det tror jeg nok.

H: ja, ja.

Y: det ligger litt i sakens natur

H: mm

Y: Men, det er, det er jo kommuneplanen som på en måte er, på en måte er den lengste strategien som kommunen har da, 2030.

Hva er prosessen videre? Når kommer det endelige handlingsprogrammet?

## H: Hva tenker dere nå som, nå blir vel handlingsprogrammet, det endelige handlingsprogrammet blir jo utarbeidet nå, hvordan ser prosessen ut etter det?

Y: Det, vet jeg ikke. Og det er jo det som på en måte, det er jo i støpeskjea nå da, med styringsdokumentet for økt byliv og litt sånn hva politikerne vil.

H: mm

Y: Men det er jo klart at det, eh, det viktigste nå er jo å få knytta styring, eh, få knytta handlingsprogrammet til en del av styringen av bilfritt byliv, sånn at på en måte de tiltakene, de analysene at vi er sikker på at det er det som legges til grunn når man på en måte videreutvikler gatene, og pilotene.

H og M: mm, ja

Y: Det er vel det, det er viktig å få til, sånn at, at handlingsprogrammet da får en type status, sånn på en måte, dette er oppskriften og nå skal det gjennomføres.

H: mm

Y: Selvfølgelig med moduleringer her og der og sånn og sånn men, ja..

H: Ja, nettopp

Y: Og da er det jo tida av veien, prosjektet eller programmet har jo en varighet ut valgperiode, for det er jo det som da er den første store milepælen, altså da skal det jo, sentrum være tilrettelagt for bilfritt byliv.

H: mm

Y: 2019

M: ja

H: Det er ikke lenge til

Y: Nei, det er ikke det, det er neste år, og året etterpå, så skal det liksom, så kan det jo skje masse i 2019.

H: Ja, ikke sant

M: mm

H: Jeg tror vi begynner å nærme oss slutten jeg

## M: Så lurer vi på om du har noen tips, eh, til noen andre personer som er sentral i prosessen som vi kanskje kunne snakket med?

Y: Ja, tenker du på, tenker du på hvilket nivå tenker du på kanskje? Eller hvis du har tenkt på noe nivå?

M: Vi har vel egentlig ikke tenkt på noe nivå egentlig, men

Y: Men, for jeg tenker, det kunne jo vært interessant, det kunne jo vært interessant å snakke med bymiljøetaten om hvordan de har organisert arbeidet med å utvikle pilotene.

H og M: mm

Y: Og det er liksom på et helt annet nivå, men jeg synes at det er kjempespennende. Og der er det jo også veldig mye type sånn banebrytende arbeid da, på en måte bare det å, altså hva kan vi gjøre, hva bør vi gjøre. Og disse pilotene var jo utviklet i løpet av veldig, veldig kort tid, så litt hva slags type arbeidsmetoder de har brukt, hvordan de har samarbeidet internt i etaten, og hvordan de har samarbeida med, med næringslivet i de pilotområdene. Så tenker jeg at det kan være, det kan være, det kan være spennende.

H: Ja, det tror jeg er veldig aktuelt faktisk.

Y: For da får dere liksom litt opp på et mer sånn, hvor kommer dette fra, hvor henter de sitt tankegods ifra. Dette her blir jo litt mer sånn, jeg har lyst til, på en måte sånn, kan noen gjøre det for meg? Og så på det nivået, ok, greit, hvordan kan vi få til det da. Og hva gjør vi? Hvordan foretar vi anskaffelsene? tror vi disse plantekassene er bedre enn de andre? hva vil, hva vil folk ha? Hehehe. Det tror jeg de er, de er best på.

H: Ja for foreløpig så har jo vi tenkt til å undersøke hva parkering, de, altså overskuddsarealet fra parkeringsplassene, hva det kan brukes til for å generere byliv, så det virker jo veldig interessant å få prate med dem og hva de har lagt til grunn for de tiltakene.

Y: Ja, for ett eller annet sted så må jo de også, de trenger også idetilfang, hvor har de hentet det. Og hvordan har de jobbet med åsså få frem de konkrete ideene som faktisk har kommet, satt ut livet da. Det tenker jeg kan være spennende.

M: Ja, det var et godt tips

Y: Det er en som heter Harald Dalen som er sentral i dette.

M: Ja, han har vi hørt om, det hørtes kjent ut.

H: Ja

Y: Bra

M: For vi er jo, altså vi skal jo skrive master om dette og vi er interesserte i å kanskje kunne samarbeide

Y: mm

M: så, vi vet ikke, altså det er kanskje mer bymiljøetaten da i så fall.

Y: Det vil være bymiljøetaten som på en måte, mer sånn på en måte konkret. Bymiljøetaten eller eventuelt Plan- og bygningsetaten siden programmet ligger i Plan- og bygningsetaten.

H: Ikke sant

M: mm

Y: Men utviklingen, altså utviklingsmonnet, det ligger i bymiljøetaten, det viktigste. Og så er det sånn som det var da, jeg tror nok at det blir, blir helt parallelt sånn som vi jobba med, med hand-

.....

lingsprogrammet, at liksom en fra bymiljøetaten, en fra Plan- og bygningsetaten, en fra eiendoms- og byfornyelsesetaten og en fra kulturetaten på en måte sitter sammen og diskuterer, på en måte forslag til løsninger.

H og M: mm

Y: På en måte sånn, det er på en måte å dele med hverandre da. Og det er en fin måte å på en måte å justere hverandre på også.

H: Ikke sant

Y: Men det er, jeg tror nok at det er flest folk som sitter og jobber konkret i Bymiljøetaten med prosjekt der. Yes, bra.

H: Ja, nå har vi fått mye nyttig!

M: ja!

Y: Så bra! Det var jo hensikten det, får jeg håpe.

H: Vil du ha dette, kan vi sende transkriberingen til deg på mail så kan du overse det.

Y: ja,

H: Så vil jeg ta å sende forespørsel om de rapportene.

Y: mm, gjør det.

H: Det hadde vært knall

M: Ja.

Y: Ja, men det er kjempefint. Jeg ser ingen grunn til at dere ikke skulle ta del i den kompetansen. Så det er bare fint.

H: Ja, for vi har hatt litt problemer med å finne noe konkrete resultater som vi kan legge til grunn, eh, for det er jo veldig, i og med at det er litt polariserende prosjekt så er det fint å se noen faktiske tall. I forhold til..

Y: Jeg går utifra det at, at, eh, de evalueringsrapportene på en måte etter hvert blir offentlige

H: mm

Y: Og det vil jo være nyttig og se. For det skal jo liksom henge sammen da, med den rapporten jeg skal lese senere i dag og, og evalueringen av de pilotområdene, og så blir det jo da en evaluering neste år av de tiltakene som innføres da. Så det er et evalueringsopplegg som på en måte varer ut 2019

H og M: Ja

Y: Og da vil det jo kanskje være, være, eller utkrystallisere seg behov for konkrete tall og mål etter i tiden etterpå. Da kan man jo kanskje innføre et eller annet type mer permanent tellesystem da som vi vet blant annet Stockholm driver med, også Gøteborg, de, de teller antall folk som går, helt, hver dag, og så teller de omsetningsvariasjon, eller omsetningsutvikling i sentrum. Og det er jo på en måte to viktige komponenter i byøkonomien.

H: mm. Også tenkte jeg på det med, eh, det arbeide Christian Ringnes hadde gjort, er det mulig å få innsikt i?

Y: jada, jada, den rapporten kan du få.

H: Ja. Kjempebra. For han har jo mer på eiendomspriser og..

Y: Du vil se på en måte hvordan man har sett på det, hvilken type spørsmål, hvordan de har jobbet med det, hva slags type tallbakgrunn de har satt sammen da. Men bare send en e-post på det, så



kommer det i tur og orden.

H og M: Ja, så bra, herlig.

H: Jeg tror det var det jeg. Det er vel det vi har tid til også.

Hanne: Akkurat en time

Y: Det var veldig på minuttet da!

Y: Jeg tror ikke jeg fikk helt med meg din rolle.

Susanne: Jeg studerer deltid jeg

Y: Du studerer deltid ja, okei.

Susanne: Også har jeg jobba innen shipping men er nå i mammaperm, så jeg gjør dette litt på si.

Y: Okei

Hanne: Vi tar et metodefag alle sammen, og så var det sånn at vi skulle gjennomføre et intervju og da vil de bruke det i mastergraden

Y: Okei, ja, da skjønnte jeg det.

Hanne: Så det er det som er opplegget da

Susanne: De går på samme studieprogram, det er ikke det jeg går på, men jeg lærer jo veldig mye da...

Y: ja, ikke sant, hehe. Men dere må ha lykke til med arbeidet

M: Tusen takk

Y: så er jo dette, det er jo litt sånn viktig da, fordi det er jo snakk om å bygge ny kompetanse, fordi det er jo ikke veldig sterk kompetanse om dette her rundt omkring. Jeg var nå i Montreal på world design summit, og liksom på en måte det var de fem sterkeste designretningene hadde en diger konferanse sammen. Landskapsarkitektur og urbanisme og arkitektur, og industridesign, Og det er helt sånn det er bare å boltre seg i forelesninger om sånn og sånn. Så er det på en måte å komme tilbake til Norge og se på de vi holder på med... det er jo milevis foran når det gjelder å teste ut og prøve en annen måte å bruke byen på, så det er kun to eksempler som har dette innovative ved seg, Barcelona er jo en av de, på en måte med dette systemet for trafikk differensiering ved via Eixample. Det er jo kjempespennende. Og nettopp dette hva er verdien i på en måte fellesarealene mellom husene, hva kan gatene brukes til og hva kan de representere. Økonomisk, trivselsmessig, alt mulig egentlig. Så det er ny kompetanse som dere er med på å bygge, tenk det. Ha det perspektivet på det.

.....

## Vedlegg 3: vurdering fra NSD Personvernombudet for forskning



Einar Lillebye

1432 ÅS

Vår dato: 21.11.2017

Vår ref: 56986 / 3 / STM

Deres dato:

Deres ref:

### Forenklet vurdering fra NSD Personvernombudet for forskning

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 08.11.2017.

Meldingen gjelder prosjektet:

<i>56986</i>	<i>Bilfrihet i byen. Hvordan areal gjort tilgjengelig ved fjerning av bilen kan generere byliv.</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Einar Lillebye</i>
<i>Student</i>	<i>Hedvig Anker</i>

### Vurdering

Etter gjennomgang av opplysningene i meldeskjemaet med vedlegg, vurderer vi at prosjektet er omfattet av personopplysningsloven § 31. Personopplysningene som blir samlet inn er ikke sensitive, prosjektet er samtykkebasert og har lav personvernulempe. Prosjektet har derfor fått en forenklet vurdering. Du kan gå i gang med prosjektet. Du har selvstendig ansvar for å følge vilkårene under og sette deg inn i veiledningen i dette brevet.

### Vilkår for vår vurdering

Vår anbefaling forutsetter at du gjennomfører prosjektet i tråd med:

- opplysningene gitt i meldeskjemaet
- krav til informert samtykke
- at du ikke innhenter [sensitive opplysninger](#)
- veiledning i dette brevet
- Norges miljø- og biovitenskapelige universitet sine retningslinjer for datasikkerhet

### Veiledning

#### Krav til informert samtykke

Utvalget skal få skriftlig og/eller muntlig informasjon om prosjektet og samtykke til deltakelse.

Informasjon må minst omfatte:

- at Norges miljø- og biovitenskapelige universitet er behandlingsansvarlig institusjon for prosjektet

- daglig ansvarlig (eventuelt student og veileder) sine kontaktopplysninger
- prosjektets formål og hva opplysningene skal brukes til
- hvilke opplysninger som skal innhentes og hvordan opplysningene innhentes
- når prosjektet skal avsluttes og når personopplysningene skal anonymiseres/slettes

På nettsidene våre finner du mer informasjon og en veiledende mal for [informasjonsskriv](#).

### **Forskningsetiske retningslinjer**

Sett deg inn i [forskningsetiske retningslinjer](#).

### **Meld fra hvis du gjør vesentlige endringer i prosjektet**

Dersom prosjektet endrer seg, kan det være nødvendig å sende inn endringsmelding. På våre nettsider finner du svar på hvilke [endringer](#) du må melde, samt endringskjema.

### **Opplysninger om prosjektet blir lagt ut på våre nettsider og i Meldingsarkivet**

Vi har lagt ut opplysninger om prosjektet på nettsidene våre. Alle våre institusjoner har også tilgang til egne prosjekter i [Meldingsarkivet](#).

### **Vi tar kontakt om status for behandling av personopplysninger ved prosjektslutt**

Ved prosjektslutt 15.05.2018 vil vi ta kontakt for å avklare status for behandlingen av personopplysninger.

## **Gjelder dette ditt prosjekt?**

### **Dersom du skal bruke databehandler**

Dersom du skal bruke databehandler (ekstern transkriberingsassistent/spørreskjemaleverandør) må du inngå en databehandleravtale med vedkommende. For råd om hva databehandleravtalen bør inneholde, se [Datatilsynets veileder](#).

### **Hvis utvalget har taushetsplikt**

Vi minner om at noen grupper (f.eks. opplærings- og helsepersonell/forvaltningsansatte) har [taushetsplikt](#). De kan derfor ikke gi deg identifiserende opplysninger om andre, med mindre de får samtykke fra den det gjelder.

### **Dersom du forsker på egen arbeidsplass**

Vi minner om at når du [forsker på egen arbeidsplass](#) må du være bevisst din dobbeltrolle som både forsker og ansatt. Ved rekruttering er det spesielt viktig at forespørsel rettes på en slik måte at frivilligheten ved deltakelse ivaretas.

Se våre nettsider eller ta kontakt med oss dersom du har spørsmål. Vi ønsker lykke til med prosjektet!

Vennlig hilsen

Marianne Høgetveit Myhren

Sri Tenden Myklebust

Kontaktperson: Sri Tenden Myklebust tlf: 55 58 22 68 / [Sri.Myklebust@nsd.no](mailto:Sri.Myklebust@nsd.no)

## Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet «Sosiokulturelt mangfold i bilfritt byliv»

### Bakgrunn og formål

Dette er en studie som skal undersøke sammenhengen mellom bilfritt byliv, og tar for seg satsingsområdet for Bilfritt byliv, innenfor Ring 1 i Oslo. Problemstillingen er som følger:

*I hvilken grad kan sosiokulturelt mangfold bidra til å skape byliv, og hvordan prioriteres/ ivaretas det i handlingsprogrammet i tilknytning til bilfritt byliv?*

Det er en mastergradstudie som gjøres ved Norges miljø- og biovitenskaplige universitet (NMBU), ved institutt for landskap og samfunn (LANDSAM).

Utvalget er basert på innsikt i faget og prosjektet.

### Hva innebærer deltakelse i studien?

Hovedtrekkene ved studien er dybdeintervju, samt studie av teori og etablert empiri. Spørsmålene vil omhandle temaer som byliv, definisjon av bilfrihet og sosiokulturelt mangfold. Dataene vil registreres som lydopptak, som transkriberes i etterkant.

### Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Det er kun studentene og veilder som vil ha tilgang til den ubehandlede data, men oppgaven vil bli offentlig tilgjengelig. Data vil bli oppvart på passord beskyttet PC. Personopplysninger kan bli utelatt hvis respondent ønsker dette, og vil da ikke kunne bli gjenkjent i offentlig publikasjon.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 19.06.18.

Da vil personopplysninger slettes fra PC. Den offentlige utgaven av publikasjonen vil være tilgjengelig ved i fysisk form biblioteket ved NMBU, samt elektronisk på internettportalen brage.no, i ubestemt tid.

### Frivillig deltakelse

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg



bli anonymisert.

Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til studien, ta kontakt med Hedvig Anker, 901 30 820, eller Maria Benedikte, 917 003 08, eller veileder Einar Lillebye, 934 44 000,

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, NSD - Norsk senter for forskningsdata AS.

## **Samtykke til deltakelse i studien**

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

-----  
-----

(Signert av prosjektdeltaker, dato)





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

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway