

Introduksjon til gateplanlegging

Introduction to Street Planning

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 250



Tittel

Introduksjon til gateplanlegging

Undertittel

Fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for utforming av gater

Forfatter

Einar Lillebye med flere

Avdeling

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Seksjon**Prosjektnummer****Rapportnummer**

Nr. 250

Prosjektleder

Einar Lillebye

Godkjent av**Emneord**

Gateplanlegging, gateutforming, planleggingshistorie, planleggingsforutsetninger, analysemetoder, planleggingsprosess

Sammendrag

Rapporten har to målsettinger:

- å økte den generelle kompetansen innen planlegging av transportanlegg i by
- å supplere håndbok 017 Veg- og gateutforming ved å identifisere, analysere og prioritere planforutsetninger for valg av gateutforming.

Title

Introduction to Street Planning

Subtitle

Physical, Functional and Social Conditions for Street design

Author

Einar Lillebye among others

Department

Traffic Safety, Environment and Technology Department

Section**Project number****Report number**

No. 250

Project manager

Einar Lillebye

Approved by**Key words**

Street planning, street design, planning history, planning conditions, analysis methods, planning process

Summary

The report has two objectives:

- To increase the overall expertise in the planning of transport facilities in the city
- To supplement manual 017 Road and Street Design by identifying, analyzing and prioritizing planning conditions for choice of street design.

En introduksjon til gateplanlegging

Statens vegvesen rapportserie

Dette er en rapport i Statens vegvesen rapportserie.

En introduksjon til gateplanlegging

Forside: Christiania torg, Oslo

foto: Einar Lillebye

Utgitt:

01.04.2014

Ansvarlig avdeling:

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Faglig ansvar:

Einar Lillebye

Prosjektleder og hovedforfatter:

Einar Lillebye

Grafisk tilrettelegging og layout:

Einar Lillebye

Rapporten har også tekstlige bidrag fra:

- Anne Kristine Aadnesen, Link Arkitekter as
- Guro Berge, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Marit Espeland, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Runar Henanger, Plan Urban as
- Malin B Lerudsmoen, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Lillebill Marshall, Statens vegvesen Region Øst
- Toril Presttun, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Knut Selberg, Selberg Arkitekter as
- Bjørn Skoglund, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Tor Jakob Smeby, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Tord Viggo Thorshov, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Ingrid Øvsteng, Statens vegvesen Vegdirektoratet

“Det er nødvendig med et løft for å sette gater og plasser i våre byer i stand til å fylle rollen som helt sentrale arenaer for utviklingen av det norske samfunn og demokrati.”

*vegdirektør Terje Moe Gustavsen, riksantikvar Jørn Holme
Aftenposten 11.01.2012*

Rapport 250 "En introduksjon til gateplanlegging" er del-finansiert gjennom etatsprosjektet "Miljøvennlig bytransport" i Vegdirektoratet. "Miljøvennlig bytransport" var et etatsprogram i Statens vegvesen, og del av vegvesenets FOU-program. Prosjektet ble startet i 2006 og avsluttet i 2011. Målsetningen med etatsprogrammet 'Miljøvennlig bytransport' var å gi grunnlag for å formulere krav til transportsystemets utforming i byene med hensyn til tilgjengelighet, opplevelse og bærekraftig utvikling. Prosjektets intensjon var å bidra med kunnskap om virkemidler og tiltak som kan medvirke til å:

- 1) øke helse- og miljøkvalitetene i byområdene, og
- 2) begrense veksten i transport med privatbil.

Rapporten har to målsettinger:

– å økte den generelle kompetansen innen planlegging av transportanlegg i by

– å supplere håndbok 017 "Veg- og gateutforming" ved å identifisere, analysere og prioritere planforutsetninger for valg av gateutforming.

Prosjektet har innhentet relevant stoff fra FoU-prosjektet "Utforming av høytrafikkerte gater (HTG)" (2002) og temarapport "Stedskvalitet" i prosjektet "Veg – og gatenettstrategi for Oslo og Akershus" (2010).

INNHold

FORORD.....	s. 4
INNHold.....	s. 5
1. INNLEDNING.....	s. 7
1.1 Bakgrunn.....	s. 8
1.2 Formål.....	s. 9
1.3 Veg versus gate.....	s. 10
2. PLANLEGGINGSHISTORIEN.....	s. 17
2.1 Innledning.....	s. 18
2.2 Førmodernismen.....	s. 19
2.3 Modernismen.....	s. 22
2.4 Postmodernismen.....	s. 25
3. PLANLEGGINGFORUTSETNINGER.....	s. 31
3.1 Innledning.....	s. 32
3.2 Overordnede forutsetninger.....	s. 36
3.3 Fysiske forutsetninger.....	s. 40
3.4 Funksjonelle forutsetninger.....	s. 48
3.5 Sosiale forutsetninger.....	s. 62
4. ANALYSEMETODER.....	s. 69
4.1 Innledning.....	s. 70
4.2 Stedsanalyser.....	s. 70
5. PLANLEGGINGSPROESSEN.....	s. 87
5.1 Innledning.....	s. 88
5.2 Planprosesser.....	s. 88
5.3 Overordnede mål og føringer.....	s. 91



*Fig. 1.1: Gågaten i Tvedestrand
(kilde: no.wikipedia.org/wiki/Tvedestrand)*

1. INNLEDNING

1.

1. INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN

Gateplanlegging sammenfaller med byplanlegging og har en ca 8000 år gammel historie. Hvorfor trenger vi da en rapport om gateplanlegging?

Gater har vært viktig del av byene gjennom flere tusen år helt til arkitekten Le Corbusier (1887–1965) i 1930-årene konstaterte at "we do not longer need streets, they are an obsolete notion". Dette utsagnet oppsummerte det paradigmeskiftet som modernismen representerte i internasjonal by- og transportplanlegging. Gatene ble erstattet med urbane motorveger som ga mennesker full biltilgang mellom den moder-nistiske byens mange aktivitetsarenaer.

Utformingspremissene for utforming av urbane transportårer var bilfremkommelighet og trafiksikkerhet. Den historiske gatens fysiske og funksjonelle egenart ble i denne planleggingsideologien ignorert, og ideologien ble hyllet av datidens planleggere, både vegingeniører og arkitekter.

Allerede på slutten av 1950-tallet begynte man å å opponere mot denne måten å planlegge byer på. Debatten ble synlig i løpet av 1970-tallet da arkitekter og vegingeniører ikke lenger hadde en sammenfallende målsetting i det å planlegge byer og urbane transportanlegg. I Statens vegvesen fulgte to prosjekter opp denne kritikken: miljøgateprosjektet og 1993-utgaven av håndbok 017 "Veg- og gateutforming" (heretter kalt HB 017).

Utgivelsen av HB 017 i 1993 markerte en endring i tanke-gangen rundt utforming av veger og gater i Norge. Den nye strategien lå i å utforme veger og gater i henhold til geografisk beliggenhet. Boka innførte derfor tre områdetyper hvorav "tett bebyggelse" (byen) inngikk. En konsekvens av denne endringen skulle være at byens fysiske og funksjonelle forussetninger skulle være premissgiver for hvordan gatene skulle utformes. I forrige utgave av HB 017 (2008) ble differensieringen mellom veg og gate ytterligere skjerpet ved at boken har én gatedel og én vegdel. I gatedelen er det ikke gjort ytterligere områdedifferensieringer. Denne differensieringen ligger også til grunn for gjeldende utgave (2013).

Miljøgateprosjektet (*jmf* kapittel 2.4.2, side 26), som ble lansert ca 1990, hadde et formål om å operasjonalisere den nye planleggingsstrategien ved å la utformingspremissene for gater i byer og tettsteder ta utgangspunkt i stedlige funksjonelle og fysiske forussetninger.

Planleggingen av miljøgatene fulgte i stor grad intensjonen i HB 017 av 1993, men fikk i liten grad gjennomslag for andre veg- og gateprosjekter i etaten. Forklaringen er blant annet at det ikke har eksistert en introduksjon til hvilke forussetninger som bør vurderes forut for valg av utformingsprinsipp for urbane transportårer. Herværende rapport er utarbeidet for å fylle dette behovet.

1.2 FORMÅL

Rapport 250 "En introduksjon til gateplanlegging" supplerer HB 017. HB 017 omhandler den tekniske utformingen av gater og er en prosjekteringsnormal. I denne rapporten skilles det mellom planlegging og prosjektering ved at:

» *Planlegging utgjør prosessen der fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for prosjekteringen av et transportanlegg blir identifisert, analysert og prioritert med utgangspunkt i faglige og politiske premisser.*

» *Prosjektering utgjør den fysiske utformingen av et transportanlegg der både tekniske og arkitektoniske krav kommer til anvendelse.*

En differensiering mellom "planlegging" og "prosjektering" er formålstjenlig for å synliggjøre at for å bruke HB 017, det vil si å prosjektere eller detaljutforme et transportanlegg, så må planleggeren gjennom en prosess som i denne rapporten er definert som en planleggingsprosess. Denne prosessen har som formål å identifisere, analysere og prioritere ulike stedlige forutsetninger for utformingen med utgangspunkt i ulike typer faglige og politiske premisser som for eksempel endrede planleggings og utformingsidealer samt til enhver tid gjeldende nasjonal- og lokalepolitiske intensjoner. Rapporten gir en innføring i disse forutsetningene i en planleggingsprosess der formålet kan være å lage et planprogram for et spesifikt gateprosjekt.

Gateutforming tar altså utgangspunkt i:

- a) Stedlige premisser utredet av prioriterte stedlige forutsetninger (*jmf. kapittel 3, side 31*).
- b) Politiske og faglige premisser som til enhver tid og på ulik måte påvirker de fysiske og funksjonelle forutsetningene.

Utover dette gjelder naturlig nok "tekniske" og "arkitektoniske" utformingsprinsipper. Tekniske prinsipper er beskrevet i HB 017 og andre veiledere og er ikke omtalt i denne rapporten. Denne type prinsipper tar blant annet utgangspunkt i krav til fremkommelighet for ulike trafikantgrupper. Arkitektoniske utformingsprinsipper er heller ikke omtalt. Planleggingsprosessen som

rapport 250 tar utgangspunkt i er i stor grad generell og kan egentlig brukes i de fleste omgivelser. Det som kan være en utfordring i gateprosjekter er:

1. å identifisere de nødvendige forutsetninger som skal legges til grunn for prosjekteringen gjennom registrering og datainnhenting.
2. å omsette registreringsdata/ forutsetninger til planleggingspremisser gjennom analyser og prioriteringer.
3. å etablere en målformulering for prosjektet med utgangspunkt i prioriteringene.
4. å definere løsningsprinsipper og valg av standardklasse i HB 017.

En planleggingsprosess er omfattende og varierer i omfang og innhold avhengig av type prosjekt. Foruten et innledningskapittel (kapittel 1) er boka delt opp i fire hovedkapitler:

2» PLANLEGGINGSHISTORIE

Kapittelet gir en kort innføring i planleggingshistorikken for gater, fra oldtiden frem til idag. Historien er et viktig bakteppe for å forstå sammenhengen mellom fortid, nåtid og fremtid for byutvikling, herunder transportplanlegging i by.

3» PLANLEGGINGSFORUTSETNINGER

Kapittelet gir en kort innføring i de fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger som skal defineres gjennom bruk av analysemetoder presentert i kapittel 4.

4» ANALYSEMETODER

Kapittelet beskriver ulike metoder for registrering og analyse av fysiske og funksjonelle karakteristika for et planområde.

5» PLANLEGGINGSPROSESS

Kapittelet beskriver ulike typer overordnede mål og føringer for planlegging.

1.3 VEG VERSUS GATE

Forskjellen mellom veg og gate har blitt definert i mange sammenhenger. Poeten Piet Hein beskriver forskjellen slik:

“Når husene ligger hver for sig,
så kalder man gaden for en vej.
Når husene danner en fasade,
Så kalder man vejen for en gade.”

Et seminar i Vegdirektoratet i 1990 beskrev forskjellen slik: “Vegen forbinder steder. Gaten er stedet”.

I den engelske “vegnormalen” “Manual for Streets” er gaten definert slik: *“A street is defined as a highway that has important public realm functions beyond the movement of traffic... Most highways in built up areas can therefore be considered as streets”*.

Uavhengig av definisjonsmåte så er det en kjens- at mens vegen i hovedsak er en transportåre som i mange tilfeller genererer arealbruk, så er gaten utover å være en tran-sportåre, et byformingselement og en kommersiell, kulturell og sosial arena. Mens vegen forholder seg til natur- eller kulturlandskapet (dyrket eller på annen måte kultivert mark), så forholder gaten seg til kulturlandskapet representert ved ulike typer urban bebyggelse i byer og tettsteder.

By- og tettstedsbebyggelsen innehar et utall funksjoner som gaten på ulike måter betjener. Gaten skiller seg derfor fra vegen både funksjonelt og arkitektonisk. Forskjellen mellom veg og gate var en innlysende forutsetning for planlegging av byer fra oldtiden til funksjonalismens gjennombrudd på 1930-tallet. Siden har gater stort sett vært planlagt ut fra prinsipper for veganlegg. Denne planleggingsstrategien skapte det såkalte mellomlandet (det udefinerbare området mellom by og land), eller “the urban sprawl” som er den amerikanske betegnelsen.

1.3.1 Inngangsparametere

I gjeldende HB 017 (2013) er inngangsparametere for valg av veg- og gateutforming funksjon, trafikkmengde og land- skapsmessige karakteristika. Det skilles det mellom to typer transportårer for motorisert trafikk: veger og gater, med respektive under-

typer. Valg av transportåretype avhenger av vegen og gatens landskapstilørighet og funksjon. Med landskapstilørighet menes de landskapsmessige omgivelsene som vegen eller gaten går igjennom, nytt til naturlandskap og kulturlandskap, herunder bylandskap.

Begrepene veg og gate benyttes ofte om hverandre, men de har ulike kjennetegn og representerer to helt ulike situasjoner, både landskapsmessig, arkitektonisk og funksjonelt. Generelt hører vegen til utenfor tettbygd strøk og i randsonen rundt byer og tettsteder, det såkalte “mellomlandet”. Gatene er først og fremst lokalisert i sentrum av byer og tettsteder, men også i sentrumsnære boligområder. Utforming av veg eller gate må til enhver tid tilpasses stedets karakter og trans-portårens tiltenkte funksjon.

Når arealbruken langs en veg endres, må vi finne grensen for hvor vegtenkningen slutter og gatetenkningen begynner. Mens en veg forholder seg til landskapsterrenget, forholder gaten seg til omliggende bebyggelse. Overgangsområdet mellom by og land (her kalt mellomlandet) kjennetegnes av en blandet transport- og bebyggelsesstruktur. Her finnes mellomtyper eller ulike overganger mellom veg og gate. Mellomtypene har gjerne et differensiert vegnett, men med fortau, kantstein og lukket drenering som i gatetverrsnitt. Ofte er også feltbreddene redusert. Foruten å være arealbesparende, gir dette et helt annet visuelt inntrykk enn veg med åpen drenering i grøft.

Når arealbruken langs transportåren intensiveres kreves framføring av annen infrastruktur som vann, avløp, overvann, varme, tele, TV etc. Det er naturlig, og historisk tradisjon for å føre denne infrastrukturen i en gate, men ikke i en veg. Gata har altså en teknisk tilleggsfunksjon. Valget av veg- eller gatearkitektur dreier seg om mer enn fremkommelighet, tilgjengelighet, trafikksikkerhet, hastighet og trafikkmengde. Det handler også om stedsidentitet, ulike transportsystemer ulike bystrukturer, ulike transportformer som inkluderer sykling og gåing, ulike funksjoner samt arealbruk. Dette gjør gateplanlegging til en kompleks og omfattende “oppgave”.

1.3.2 Vegen

Vegen ligger i natur- eller kulturlandskapet og bebyggelsen ligger gjerne spredt. Vegens geometriske utforming bestemmes ut fra vegfunksjon, trafikkmengde og landskapsmessige karakteristika. På veg tilstrebes det en jevn og harmonisk linjeføring som gir jevn og sikker fart. Gang- og sykkelveger går vanligvis parallelt med kjørevegen.

For veger gjelder to typer utformingsprinsipper:

- Differensieringsprinsippet skal legges til grunn for vegnettet. Vegen utformes etter transportfunksjonen (hovedveg, øvrige veger, gang- og sykkelveger) der krav til kapasitet, trafiksikkerhet, hastighet og tilgjengelighet er dimensjonerende.

- Atskillelesprinsippet (eller separeringsprinsippet) skal legges til grunn. Det vil si at motorkjøretøyer og gang- og/eller sykkeltrafikk bør ha fysisk atskilte anlegg. Målet er at hver vegtype i prinsippet bare skal ha én type trafikk, med samme behov og hastighet, og at ulike hovedgrupper av trafikanter skal blandes minst mulig. Atskillelesprinsippet baserer seg på en målsetting om at differensiering og separering gir god trafiksikkerhet, fordi ulike trafikanter og interesser atskilles fysisk.

Når trafikkmengden er liten eller farten lav, kan trafikanthoppene blandes, som for eksempel på lavtrafikkerte hovedveger og i atkomstveger med begrenset bebyggelse.

fig. 1.2: VEGEN – Fylkesveg 23 Akershus– Buskerud
(kilde: Statens vegvesen)

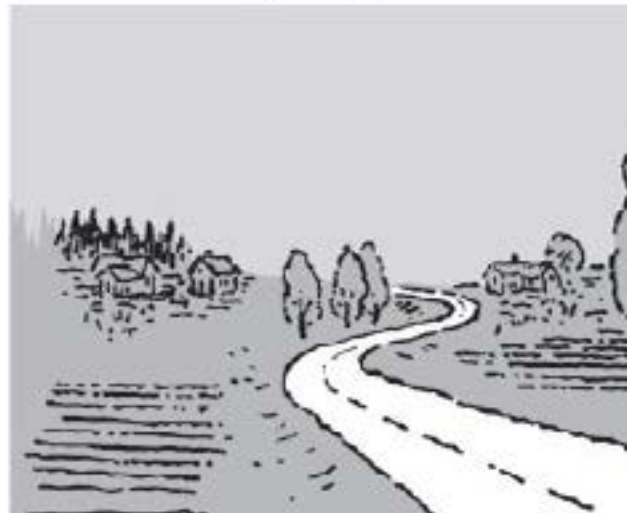
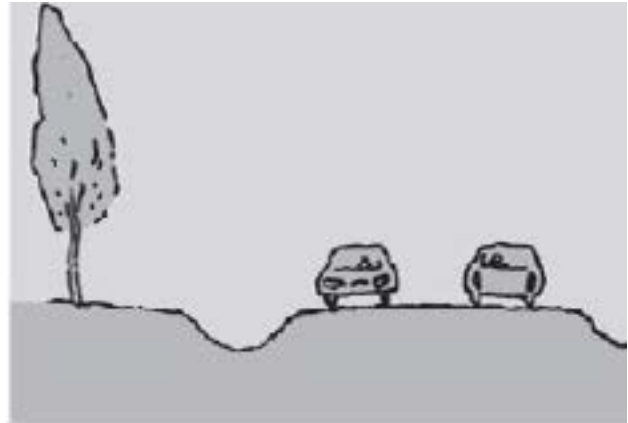


fig. 1.3 – 1.5: Karakteristiske kjennetegn ved veger
(kilde: HB017, kapittel A2)

1.3.3 Gaten

Forenklet så kjennetegnes gaten ved at den primært forholder seg til bygninger som danner vegger i gaterommet. Vegetasjon (som for eksempel trekker og hekker) og fysiske elementer (som for eksempel gjerder) kan også fungere som vegger i et gaterom. Det generelle gatenettet i byer kan ha relativt lik oppbygning av tverrsnittet (den generelle gatebredden i Oslo er for eksempel 12,5 m). Dette gir gatenettet stor fleksibilitet med hesyn til bruksendringer, som for eksempel trafikkregulering som envegskjøring, gågate etc. Trafikken i et gatenett er blandet, med ulike brukergrupper og transporttyper.

Gatenettstrukturen i byer sammenfaller med bystrukturen. Den kan variere sterkt i oppbygging fra ensartede rutenettstrukturer til mer oppløste bystrukturer. Få byer har en ensartet bystruktur, men er utformet av ulike, til dels overlappende strukturer etablert i henhold til de til en hver tid rådende byplanidealene og funksjonelle krav. Hvilke utfordringer som har vært rådende for byenes oppbygging gjennom tidene varierer derfor stekt.

Gatenett kan ha både gjennomfartstrafikk og atkomsttrafikk. Dette fører til ulike behov, ulik hastighet og atferd. Et gatenett vil fungere dårlig ved overbelastning. Forutsetningen for et godt trafikksystem er derfor at gatenettet har et overordnet hovedgatesystem og/ eller et godt utbygd kollektivtransportsystem som kan avlaste de øvrige gatene.

fig. 1.6; GATEN – Strandgaten, Bergen
(kilde: Arne Sælen)

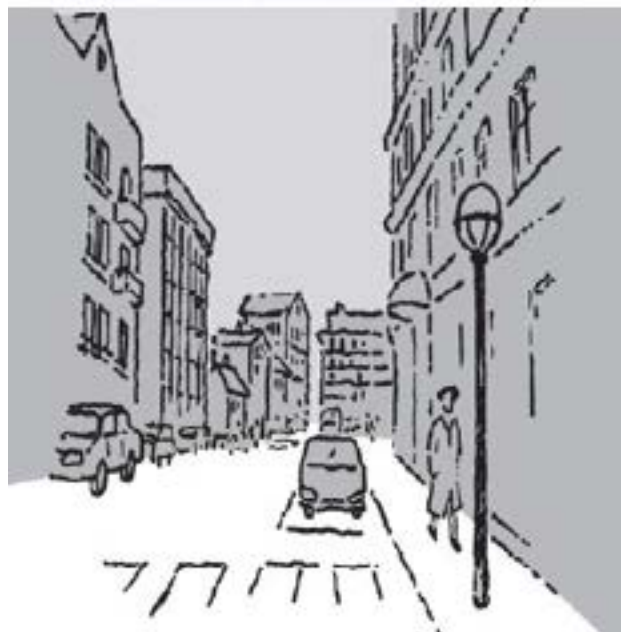
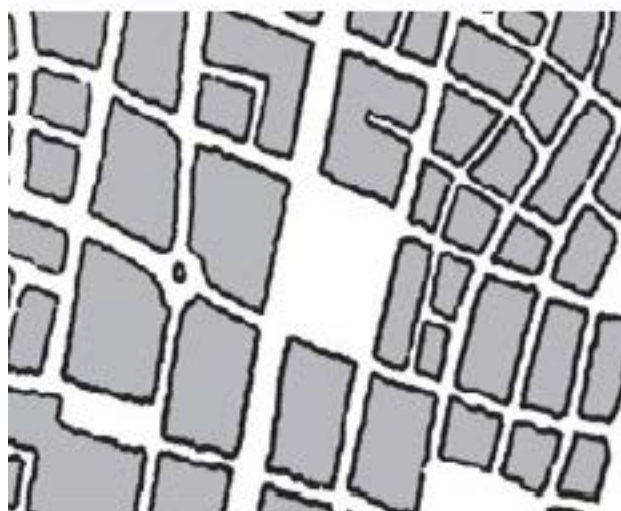
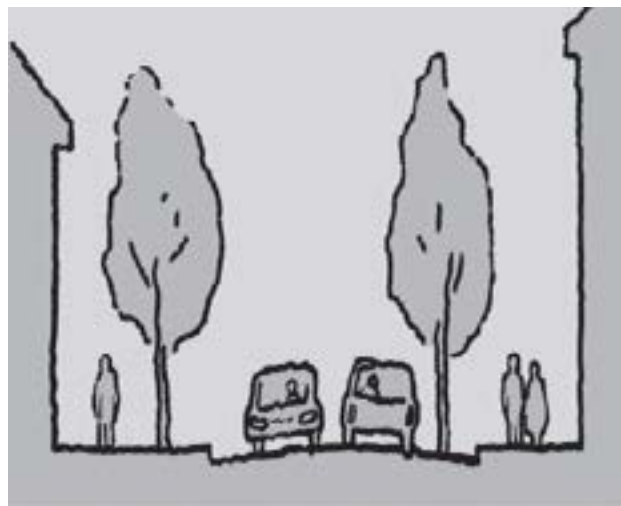


fig. 1.7 – 1.9: Karakteristiske kjennetegn ved gater
(kilde: HB017, kapittel A2)



A1 i London er en god illustrasjon på hvordan en "hovedtransportåre" endrer karakter fra en 6-fils motorveg til en ordinær bygate via ulike mellomtyper avhengig av hva slags type byområde transportåren går igjennom.

fig. 1.10: A1 utenfor London

kilde fig 1.10 – 1.14: wikipedia.org



fig. 1.11: A1: Lyttelton Road, borough of Barnet.



fig. 1.12 :A1: Market Place, borough of Barking and Dagenham.

fig. 1.13: A1: Upper Street, borough of Islington.



fig. 1.14: A1: Aldersgate street , borough of City of London.



fig. 1.15: (over) Kristoffer AAmodts gate i Nydalen, Oslo
En gate som er utformet etter vegnormalene.
(kilde: Einar Lillebye)

fig. 1.16: (under) Søstergata, Rv 30 i Os i Østerdalen
En bygdegate og "miljøgate" langt fra den tette by.
(kilde: maps.google.no)





fig. 1.17: Kong Håkon V's gate i Bjørvika
Utformingen av denne transportåren åpner for en diskusjon
om hva som er veg eller gate.
(Fotomontasje, kilde: Statens vegvesen/ Via Nova)

LINKER OG LITTERATUR : KAPITTEL 1

VEG VERSUS GATE

– Knut Selberg: "Gaten som by- og stedsformer",
2002

(Statens vegvesen, ISBN 82-7207-536-9)

– Phil Jones m fl: "Manual for streets 2", 2010

(The Chartered Institution Of Highways & Transporta-
tion,

ISBN-10: 0902933434)

– Begrepsdefinisjon:

([www.usingenglish.com/forum/askteacher/137875-
defining-street-road-avenue-boulevard.html](http://www.usingenglish.com/forum/askteacher/137875-defining-street-road-avenue-boulevard.html))



*fig 2.1: Hovedgaten i Ephesus, nåværende Tyrkia
Rekonstruksjon
(kilde: Ephesus – a tourist guide)*



*fig 2.2: Hovedgaten i Ephesus, nåværende Tyrkia
Dagens situasjon
(kilde: Ephesus – a tourist guide)*

2. PLANLEGGINGSHISTORIEN

2.

2. PLANLEGGINGSHISTORIEN

2.1 INNLEDNING

Kapittel 2 beskriver i korte trekk hva som har bidratt til å forme våre byer. Det er en lang og omfattende historie som er redegjort for i mange lære- og fagbøker.

Planleggingshistorien for gater sammenfaller med byplanleggingens historie. Gatene har gjennom ca 8000 år utviklet seg med utgangspunkt i stadig endrede funksjonelle, økonomiske og politiske forutsetninger og blitt utformet ut fra skiftende byformings- og planleggingsideologier. Når man skal planlegge gater bør dette historiske bakteppet forstås.

Det kan hevdes at industrialismens gjennombrudd på midt- en av 1800-tallet er det forholdet som har påvirket byene mest gjennom historien. Industrialismen utløste modernismen og bilen ble etterhvert det verktøyet som realiserte det modernistiske byidealet funksjonelt. Kapittel 2 er derfor delt opp i tre deler, perioden før modernismen, modernismen og perioden etter modernismen. Dette er en meget skjematisk inndeling, men er formålstjenelig med hensyn til å sette dagens transportløsninger i by i en byplanhistorisk sammenheng.

2.2 FØR MODERNISMEN

2.2.1 Før industrialismen

Planleggingshistorien for gater sammenfaller med byplanleggingens historie. Gatene har gjennom årtusener utviklet seg med utgangspunkt i stadig endrede funksjonelle, økonomiske og politiske forutsetninger og blitt utformet ut fra skiftende byformings- og planleggingsideologier.

I følge arkeologer er den første gaten i historien som er planlagt bevisst, lokalisert i Khirokitia (i nåværende Kypros) for ca 8000 år siden. Til tross for tidlige eksempler, som inkluderer den senere greske og romerske planleggingstradisjonen, her illustrert med gateillustrasjoner fra Pompeii (fig 2.3–2.5), stammer den første beskrivelsen av gaten som et arkitektonisk element fra renessansen. I denne perioden ble det utformet egne teorier for arkitektur, og planlegging ble opphøyet til en uavhengig kunstform. Leone Battista Alberti (1404–1470) utviklet teorier om arkitektur, estetikk, planlegging og andre tekniske spørsmål der han beskriver gaten som et arkitektonisk fenomen.

Albertis teorier ble videreført av senere renessanseurbanister ved at gaten ble utviklet som et viktig byformingselement. Fra å ha vært utformet ut fra pragmatiske behov som adkomst til ulike byfunksjoner, ble gaten nå et bevisst byutviklings- og byformingselement.

En slik vurdering av middelalderens gatearkitektur finner vi fire hundre år senere i Camillo Sittes (1843–1903) bok “Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen” (City Planning According to Artistic Principles, 1889). Her drøfter han arkitektoniske kjennetegn ved gater som et bidrag til å skape byrom av arkitektonisk betydning, og som appellerte til menneskets sanser både estetisk og psykologisk. Sitte hevdet at gaterommet burde planlegges i henhold til arkitektoniske prinsipper, og med gatekryss og åpne plasser omhyggelig utformet slik at de danner en arkitektonisk helhet.



fig. 2.3–2.5: Et differensiert gatehierarki fra romertidens Pompeii (ødelagt i år 79), tilsvarende “hovedgate”, “samle-gate” og “at komstgate” som beskrevet i HB 017 (1990). (kilde: Alberto Carpiceci: “Pompeii – 2000 years ago, 1977)

2.2.2 Ingeniørvitenskaplig tilnærming

De europeiske byene hadde relativt liten vekst og utvikling frem til midten på 1800-tallet da industrialismen resulterte i en stor urbanisering og en utvikling der storbyens fysiske og tekniske infrastruktur ikke maktet å tilpasse seg den store byveksten. Resultatet var stor sosial nød blant befolkningen og krav om endrede byutviklingsstrategier. Dette utløste to retninger innen byplanlegging: en ingeniørvitenskaplig og en sosial tilnærming.

Den ingeniørmessige tilnærmingen gikk på å løse byenes utfordringer gjennom ulike typer ny innovativ infrastruktur. Det mest ekstreme eksempelet på dette er saneringen av Paris på midten av 1800-tallet. I 1853 ga keiser Napoleon III byplanleggeren baron Georges-Eugene Haussmann (1809–1891) i oppdrag å erstatte den tette og overbefolkede middelalderhovedstaden med det han ønsket skulle bli verdens vakreste by. Haussmanns oppgave var å løse middelalderbyens sosiale og sanitære problemer. Samtidig var det viktig å etablere et effektivt transportnett i byen da 1848-revolusjonen hadde vist at byen hadde behov for bedre overvåking og kontroll i form av lettere atkomst for militære tropper.

Haussmanns konsept for å løse byens utfordringer var å etablere en byplan hvis strukturerende elementer var et utvalg av historiske monumentalbygg (som for eksempel slottet Louvre) som ble forbundet med et nytt gatenett bestående av generelle gater, avenuer og boulevarder. Bytransport var den eneste statlige aktiviteten som hadde tilstrekkelig gjennomslagskraft til å realisere reformer av det enorme omfanget som Haussmanns plan representerte.

Planen, som ble realisert i perioden 1853 og 1870, representerte et farvel fra en ca 400 års urban tradisjon som i hovedsak hadde vært basert på formale premisser. Med industrialismens fødsel gikk byplanlegging fra å være en kunstnerisk disiplin til også å bli et pragmatisk verktøy for å overvinne byenes funksjonelle problemer. Byplanlegging som fag hadde fått en ingeniørvitenskaplig tilnærming.

fig. 2.6: Haussmanns Paris. Nye boulevarder markert med rødt.

(kilde: museumofthecity.org)



2.2.3 Sosial tilnærming

Fysisk planlegging kan beskrives som kunsten å skape en fysisk forutsetning for å imøtekomme samfunnets ulike behov. Gjennom historien har disse behovene endret seg radikalt fra å møte kravene til de første bybosetningene for ca 8000 år siden til dagens komplekse byer. Utviklingen av bysamfunnene har gjennomgått en historisk prosess der både politiske, økonomiske, kulturelle og teknologiske krefter har bidratt til å forme byenes fysiske miljø. Dette fysiske miljøet har gjennom årtusener utgjort en sosial arena for menneskelig samhandling og utfoldelse. Kvaliteten på det sosiale livet i byene har gjennom moderne planhistorie vært meget sensitivt for de ulike endringskreftene.

Den idealistiske målsettingen for mange byteoretikere og planleggere har derfor vært å overvinne sosial nød. Modernismen hadde også denne målsettingen som sitt bærende ideologiske fundament. Dette til tross, sviktet funksjonalismen som planleggingsideologi ikke bare i å realisere de sosiale reformene som ideologien var tuftet på, men den ignorerte også sosiale relasjoner som forutsetning for by- og gateplanlegging. Det er problematisk fordi byutvikling og bytransformasjon bidrar sterkt til endring av det sosiale fysiske miljøet for mennesker.

Løsningene på de økende sosiale problemene i byene i den vestlige verden skulle etter hvert finnes i de idealistiske ideene hos reformvennlige byplanleggere. Ideene hadde sitt utspring i den rasjonalismen som ble fremherskende fra senmiddelalderen og renessansen, og som var en reaksjon på barokkens prakt og overdådighet. Frankrike ble hjemland for denne nye ideologien, og dens gjennombrudd falt sammen med den franske revolusjonen og overføringen av politisk makt fra kongen og adelskapet til borgerne. Ideologien hadde røtter i filosofien, og ble godt motatt av filosofer, blant andre Voltaire og Rousseau, som hevdet at samfunnet og livsformene skulle være basert på menneskelig fornuft heller enn på tradisjon og religiøse bud.

Den idealistiske byen Chaux, tegnet av arkitekten Claude-Nicholas Ledoux (1736–1806) i 1775, gjenspeiler denne nye, rasjonalistiske tilnærmingen til

byplanlegging. Planen ble realisert, om enn i en noe redusert form, og omfattet et industrisamfunn som hadde klare likhetstrekk med Robert Owens (1771–1858) senere idealistiske by.

Denne nye bystrukturen, som representerte et fullstendig brudd med tradisjonelle teorier for byutforming, innebar en total restrukturering av bysamfunnet. Owens mål var å skape et nytt bymiljø for det gode, sosiale liv, fjernt fra det forfallene sosiale miljøet i industribyen. Sir Patrick Geddes (1854–1932) ga utopistenes idealer en sosial identitet. Hans filosofi om menneskelig atferd var basert på ideen om at bysamfunnet skulle organiseres med tanke på å imøtekomme menneskenes sosiale behov. Industribyens slumstrøk skulle erstattes av områder som var satt av utelukkende til boligformål, og planlagt med varierte hustyper innenfor et grønt, urbant landskap. Boligstrøk og industriområder ble holdt skarpt atskilt. Dette boidealet kom til uttrykk gjennom "The Garden City Movement" (Ebenezer Howard 1850–1928). Det mest kjente norske eksempelet er Ullevål Hageby i Oslo (*fig. 2.7*).

fig. 2.7: Langlia, Ullevål hageby, Oslo (1915–22). Arkitekter: Oskar Hoff, Adolf Jensen Talberg og Harald Hals (kilde: maps.google.no)



2.3 MODERNISMEN

2.3.1 Modernismens gjennombrudd

Planen for La Cité Industrielle av Tony Garnier (1867–1948) representerte et vendepunkt for modernistisk byplanlegging. Denne planen, som var basert på utopistenes inndeling i soner, beskrev den første planlagte, funksjonalistiske by.

Soneinndelingen krevde et omfattende transport-system for at byen skulle kunne fungere. Gatenes rolle som hovedelementer i byens utforming var tonet ned, og hovedsakelig overtatt av frittstående bygninger. Den tradisjonelle byen, et tett bebygd område med et urbant mønster av gater og plasser, ble erstattet av et fragmentert byrom med frittstående bygninger og et nettverk av veger som forbandt de ulike sonene i den åpne byen. Motorvegen og høyblokken ble symbolene og de strukturerende elementene i funksjonalistenes byer, illustrert av idealbyen La Ville Radieuse, tegnet av den fransk-sveitsiske arkitekten Le Corbusier (1880–1940) på 1920-tallet.

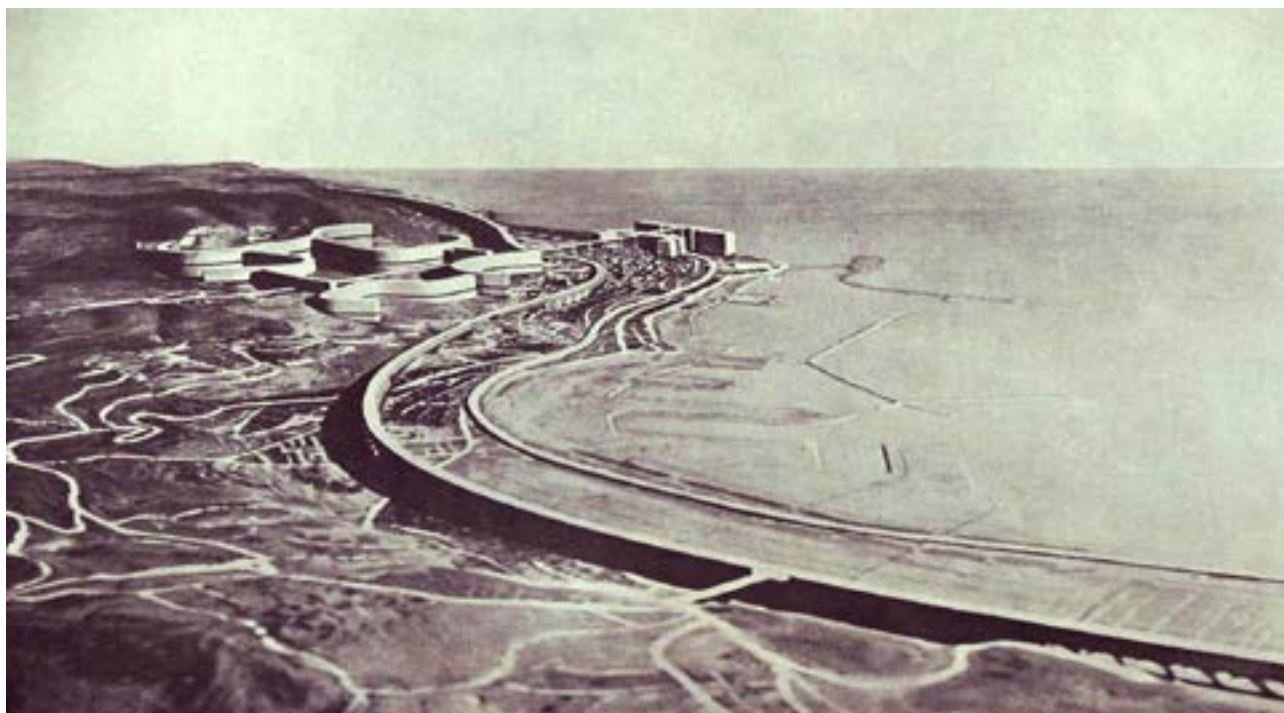
Le Corbusier forkastet gaten, som han betraktet som en uhensiktsmessig transportåre: "Våre gater fungerer ikke lenger. Gater er en foreldet forestilling. Det bør ikke finnes noe slikt som en gate, vi må skape noe som kan erstatte den". I lys av Le Corbusiers oppfat-

ning av begrepet "gate" hadde han utvilsomt rett. Hans visjon om en ny form for byer resulterte ikke desto mindre i en nedvurdering av gaten som urban trafikkåre. Han betraktet disse utelukkende som en teknologisk innretning som kun hadde som formål å frakte mennesker mellom de ulike boligområdene og handelsområdene som utgjorde den funksjonalistiske byen (fig 2.8). Fordi gaten ble redusert til en teknologisk innretning ble den arkitektoniske og sosiale betydningen av de urbane trafikkårene gjort til et ikke-tema.

Modernismen, som kulminerte i funksjonalismens fremvekst, ga de teoretiske løsningene på den sosiale elendighet som industrialismen hadde brakt inn over mange bysamfunn. Når den praktiske gjennomføringen av modernismens ideer mislyktes i å frembringe de tilsiktede sosiale reformene og i stedet skapte nye former for elendighet for mange grupper av byboere, begynte et motangrep mot den sosiale utilstrekkeligheten i 1950-tallets rådende planleggingsideologi. Opponentenes mål var ifølge Cliff Moughtin i "å rehabilitere gaten som et legitimt innslag i offentlig design".

fig. 2.8: Le Corbusier: Algerie, prosjekt Obus, 1931.

(kilde: Charles Jencks: *Le Corbusier, Tragic view of architecture*, 1973)



2.3.2 Internasjonale forbilder

Den industrielle revolusjonen og bilens inntog førte med seg sterke endringer i byer i den vestlige verden. På samme måte som jernbanen gjorde den industrielle revolusjonen mulig la bilen grunnlaget for den moderne byen. Bilen ble et symbol på den teknologiske utviklingen, og ble gjort til et premiss for byplanleggere i perioden etter 1910. Da de nye teoriene for byutforming ble presentert på 1930-tallet hadde bilen allerede satt sitt preg på byene. I mange amerikanske byer satte planleggerne av en tredjedel av byområdene til veier og parkeringsplasser.

Gjennom 1950- og 1960-tallet hadde arkitekter og transportplanleggere en felles tilnærming til byutvikling. Den var basert på grunnleggende teorier hentet fra funksjonalistisk planleggingsideologi. I denne perioden ble det utarbeidet strategier for hvordan biltrafikk skulle innpasses i den nye modernistiske byen. Den mest gjennomgripende strategien kom til uttrykk i boka "Traffic in Towns" av Colin Buchanan fra 1963.

Her ble transportareal for bil fysisk separert fra annen arealbruk som bolig og næringsvirksomhet. Trafikksepareringsprinsippet var introdusert. Prinsippet var primært begrunnet i trafiksikkerhet ved at fotgjengere og biler i minst mulig grad skulle dele samme areal. Strategien ble videreutviklet i det svenske SCAFT-prinsippet (se kap 2.3.3).

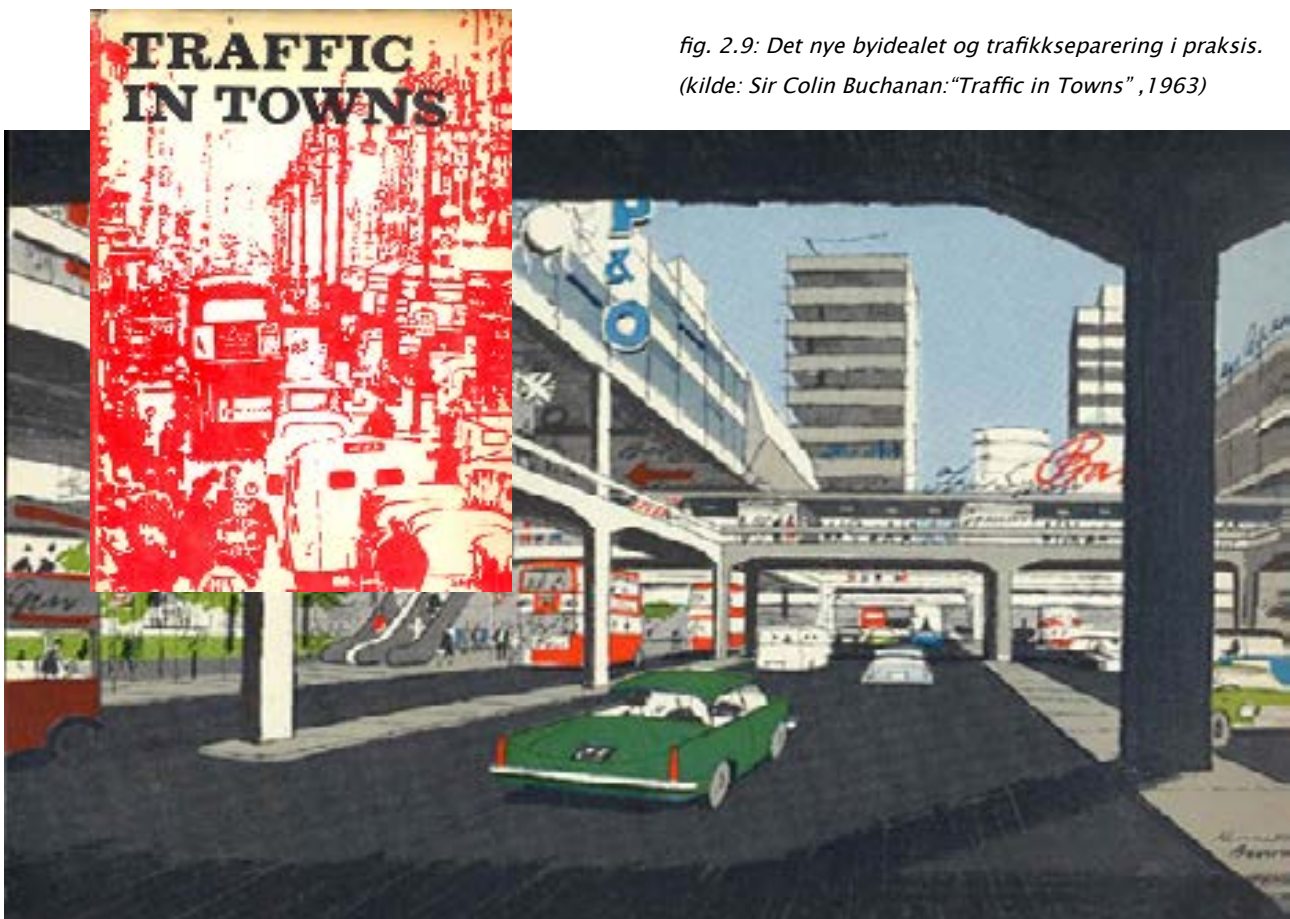


fig. 2.9: Det nye byidealet og trafikkseparering i praksis.
(kilde: Sir Colin Buchanan: "Traffic in Towns", 1963)

2.3.3 SCAFT

Strategien fra "Traffic in Towns" ble videreutviklet i det svenske SCAFT-prinsippet (*Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet*). Ett av formålene med SCAFT var å separere de ulike trafikformene i byene. I "SCAFT-byen" skulle ikke gående och syklende behøve å krysse bilvegene. Bilistene skulle heller ikke forstyrres av gående och syklistene.

Ifølge professor Anders Hagson er det vitenskapelige fundamentet som støtter SCAFT-prinsippene svak. Han hevder at når nye krav til bytransport skal realiseres, representerer bruken av gamle planleggingsprinsipper, som for eksempel SCAFT, et avvik fra de nye kravene til bytransport på følgende områder:

Avvik 1: Et differensiert gatesystem som SCAFT-prinsippet legger opp til, resulterer i lengre kjøreavstander og derfor økt transportbehov i forhold til for eksempel kvartalstruktur.

Avvik 2: Soner med trafikkreguleringer og 30 km/t krever at hovedgatene kun skal ha gjennomkjøringsfunksjon og at fotgjengere og syklistene kun kan krysse i plan i lokalgater.

Avvik 3: Biltrafikk gjennom ulike bysoner, som for eksempel boligområder, bør forbyes ved differensiering. Tradisjonelle byer hadde ikke funksjonell soneinndeling på samme måte.

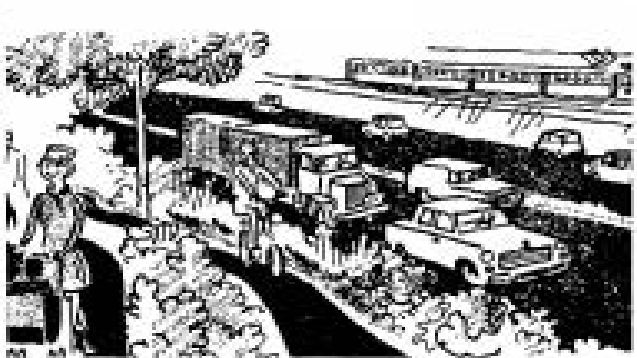
Avvik 4: SCAFT-prinsippet er basert på en forutsetning om at god trafiksikkerhet kan kombineres med høy hastighet så lenge trafikkbildet er oversiktlig, enkelt og enhetlig.

fig. 2.10: SCAFT-prinsipper for trafikkavvikling i byer (kilde: Gunnarson & Lindstrøm, 1970)

FEIL



RIKTIG



FEIL



RIKTIG



2.4 POSTMODERNISMEN

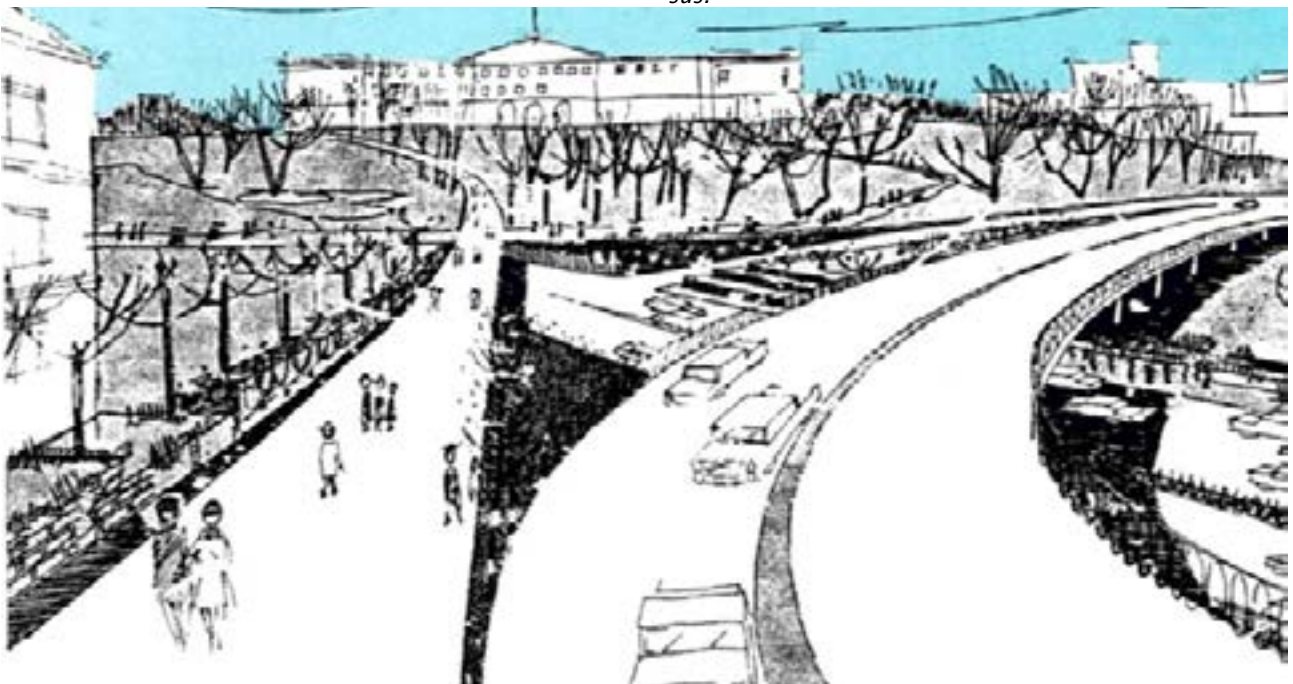
2.4.1 Bilens frigjøring i Norge

Bilsalget ble frigitt i Norge i 1960. Prognosene fra den gangen tilsa en eksplosiv økning i bilparken og planleggerne sto overfor en enorm utfordring i å løse den forventede trafikkveksten, spesielt i byene. "Buchanan-rapporten" og SCAFT-prinsippet ble retningsgivende for hvordan bilen skulle innpasses i byen. I Oslo kom dette til uttrykk i rapporten "Transportplanen for Oslo" fra 1965 (fig 2.11) der det ble foreslått at store deler av Oslo sentrum saneres og erstattes av større motorveganlegg under målsettingen: "... å forene gammelt og nytt og søke store og nye trafikklinjer og trafikkmaskiner skånsomt innpasset i dagens og morgen-dagens Oslo...".

Tegningen fig 2.11 er i ettertid brukt for å illustrere den tilnærmet ubegrensede planleggingsoptimismen som preget denne perioden og den ensidige troen på at man kunne bygge seg ut av utfordringene. Til tross for at den viser en tilnærming til bytransport som er fjern fra dagens målsetting om å redusere biltransport i by, anerkjente planen biltransport som primært premiss for byplanlegging, noe som i stor grad har preget urbane veganlegg i ettertid.

Urban vegutbygging, med utgangspunkt i separering og prioritering av bilfremkommelighet, har preget de fleste norske byer og tettsteder etter 1960. Dette har i mange tilfeller resultert i det den norske arkitektfilosofen Christian Norberg-Schulz (1926-2000) beskrev som "steds-tapet". Fokusering på stedsutvikling med utgangspunkt i "stedsidentitet" ble synlig på 1990-tallet da Statens vegvesen lanserte Miljøgateprosjektet. Målsettingen var å la byens eller tettstedets fysiske og funksjonelle forutsetninger være premiss for utforming av hovedtransportåren gjennom stedet. Begrepet "Vegen forbinder steder - gaten er stedet" ble lansert i denne perioden.

fig. 2.11:
Transportanalysen for Oslo fra 1965, her med med illustrasjon fra Parkveien, introduserte den urbane motorvegen. Løsningen hadde både tverrfaglig og tverrpolitisk konsensus.



“På sekstitallet fremmet vi bilbruken, i dag jobber vi for å begrense den”.

vegdirektør Terje Moe Gustavsen

2.4.2 Miljøgateprosjektet

Bakgrunnen for begrepet “miljøgater” har opprinnelse fra 1970-tallet gjennom en studietur til Nederland og TS-konferanse i Bø i Telemark. Sidsel Sandelien og Bjørn Dietrichs gjorde da noen iakttagelser langs riksvegen i Bø sentrum og filosoferte på om man kunne være tøffere med fartsdempende tiltak også på nasjonale gjennomfartsveger. Sandelien introduserte tre strategiene for gjennomkjøring: strategi A (omkjøring), strategi B (gjennomkjøring på bilens premisser) og strategi C (gjennomkjøring på stedets premisser). Strategi C ble omtalt i egen blå håndbok med samme navn (1972). «Strategi C» lignet på det vi i dag kaller “miljøgate”.

Plandirektør Sven Anton Holmsen innførte betegnelsen “miljøprioritert gjennomkjøring”. Under overskriften “miljø-prioritert gjennomfart” ble en rekke prosjekter bygget i Danmark fra 1985 og framover, både på statsveger og andre veger. De var som regel ment som midlertidige løsninger i påvente av omkjøringsveg, men mange fungerer fortsatt. Betegnelsen “Miljøprioritert gjennomkjøring” ble etterhvert erstattet av begrepet “Miljøgate”.

Det er laget mange evalueringsrapporter over “miljøgateprosjekter” både i Danmark og i Norge. Disse beskriver positive erfaringer på alle nivåer. I 1990 gjennomførte tre ansatte i Vegdirektoratet en studietur til Frankrike der ulike “miljøgater” ble studert. Disse prosjektene var preget av stor grad av arkitektoniske installasjoner som ikke nødvendigvis var overførbare til norske forhold. Det ble derfor konkludert med at norske prosjekter burde være gjenstand for utvidet steds-analyse for å etablere utformingsløsninger som var tilpasset stedet. Dette var i tråd med intensjonene i HB 017 av 1993.

Med dette utgangspunktet ble “Miljøgateprosjektet” lansert og gjennomført i perioden 1991–96. Prøvestedene var Stryn (*fig. 2.13*) i Sogn og Fjordane, Hokksund i Buskerud, Rakkestad i Østfold, Os i Østerdalen/ Hedmark (*fig. 1.16, s 14*) og Batnfjordsøra i Møre og Romsdal. Det ble gjennomført omfattende før- og etterundersøkelser. Siri Legernes og deretter Amund Vik ledet prosjektet. Gyda Grendstad ledet arbeidet med en evalueringsrapport som kom ut i

2003, med 16 prosjekter inkludert de fem første. Senere fikk vi en rekke miljøgater.

Prosjektet hadde nær kontakt med beslutningstakere i Vegdirektoratet og i ytre etat, noe som bidro til at vegtrafikk-anlegg i by ble et viktig tema. Systemtenkning, utforming, materialvalg og utførelse fikk etter hvert en høyere kvalitet enn det som hadde vært vanlig. Ingen prøveprosjekter i Statens vegvesens regi har vært gjenstand for så grundig evaluering og etterprøving.



fig. 2.12:
Storgata/ torget i Drøbak. Prosjektet fikk Vakre vegersr
pris.
(kilde: Bård Asle Nordbø)

fig 2.13:
Riksveg 15, Tonningsgata i Stryn, et av de fem prøvepro-
sjektene fra perioden 1991-96.
(kilde: ukjent)



2.4.3 Et nytt paradigmeskifte

I dag står by- og transportplanleggeren overfor store utfordringer. Det er en rikspolitisk målsetting i gjeldende NTP (2014–2023) om “*at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange*” (Nasjonal Transportplan, St.meld nr 26, kapittel 9, ingress). Begrunnelsen for målsettingen er flere. Ut fra et faglig ståsted kan de oppsummeres som følger:

- å redusere utslipp av klimagasser fra en voksende bilpark
- å redusere lokale problemer med støy og luftforurensing
- å etablere et mer sosialt transporttilbud
- å begrense antall biler i by fordi de opptar alt for mye plass
- å konvertere arealer beregnet for biltrafikk til andre formål
- å redusere trafikkulykker med bil

For å oppnå denne politiske målsettingen fordres et nytt paradigmeskifte i hvordan vi planlegger byene våre. Nye strategier basert på miljøvennlig transport vil være utgangspunktet for by- og stedsutvikling der andre transportformer enn bil blir genererende elementer for utviklingen.

Nye planleggingsstrategier for å nedprioritere bilen og oppprioritere alternative transportformer er under utvikling. TOD – Transit Orientated Development – er et eksempel på en slik type strategi (se kapittel 3.4.5, side 51). Mange såkalte “kollektivtransportbyer” har fulgt TOD-strategien i årtier og kan vise til gode resultater med å redusere biltrafikken, øke kollektiv- og sykkeltrafikken samt å etablere byen som en naturlig arena for gåing og sosialt samvær. I Norge er Bybanen i Bergen et eksempel på en byutviklingsstrategi for fortetting rundt trikkestasjonene – en såkalt “knutepunktutvikling” (fig 2.14).



fig. 2.14:
Bybanen i Bergen legger til rette for en ønsket byutvikling
mot Flesland med utgangspunkt i knutepunktutvikling.
(kilde: Bergen kommune)

LINKER OG LITTERATUR : KAPITTEL 2

– Lewis Mumford: "The City in History", 1961
(Penguin Books, ISBN 014 02.0747 3)

F Ø R M O D E R N I S M E N :

– Erik Lorange: "Historiske byer, fra de eldste tider til renessansen!", 1990
(Universitetsforlaget, ISBN-13: 978820021048)
– Erik Lorange: "Historiske byer, fra renessansen til industrialismen", 1995
(Universitetsforlaget, ISBN-13: 9788200224266)

M O D E R N I S M E N :

– Robert Wojtowicz: Lewis Mumford and American Modernism Eutopian Theories for Architecture and Urban Planning", 1998
(Cambridge University Press, ISBN 10: 0521639247)

P O S T M O D E R N I S M E N

– Sophie Watson and Katherine Gibson: "Postmodern Cities and Spaces", 1994
(Wiley-Blackwell, ISBN-10: 0631194045)
– Michael Dear: "The Postmodern Urban Condition", 1999
(Wiley-Blackwell, ISBN-10: 0631209875)
– Philip Allmendinger: "Planning in Postmodern Times", 2000
(Routledge, ISBN-10: 0415234239)

P A R A D I G M E S K I F T E

– Rodney Tolley: "Sustainable transport", 2003
(Woodhead Publishing LTD, ISBN 0-8493-1783-5)
– Brebbia m fl: "The Sustainable City", 2000
(Wit Press m fl, ISBN 1-85312-811-2)
– Peter Calthorpe: "The Next American Metropolis", 1993
(Princeton Architectural Press, ISBN 1-878271-68-7)
– Ritchie og Thomas: "Sustainable Urban Design: An Environmental Approach", 2008
(Taylor and Francis, ISBN-10: 0415447828)



fig 3.1 (over):
Riksvei 23, Akershus–Buskerud. En typisk VEG!
(kilde: Statens vegvesen)

fig 3.2 (under):
Strandgaten i Bergen etter ombygging. En typisk GATE!
(kilde: Arne Sælen)



3. PLANLEGGINGSFORUTSETNINGER

3.

3. PLANLEGGINGSFORUTSETNINGER

3.1 INNLEDNING

Denne rapporten differensierer mellom begrepene “forutsetning” og “premiss”. I planleggingssammenheng definerer rapporten de to begrepene ved at:

– byens forutsetninger forstås som dens til enhver tid gjeldende fysiske, funksjonelle sosiale karakteristika.

– premisser forstås som:

a) fysiske, funksjonelle og sosiale føringer etter at forutsetningene er identifisert, analysert og prioritert.

b) politiske og faglige føringer som til enhver tid og på ulik måte påvirker de fysiske og funksjonelle forutsetningene.

Planleggingsforutsetninger kan altså beskrives som fysiske og funksjonelle karakteristika som på ulik måte er bestemmende for utformingen av et fysiske tiltak som for eksempel ombygging eller nyetablering av gater og byrom. I byene har disse forutsetningene endret seg sterkt over tid, fra oldtiden og frem til i dag (*jmf. kapittel 2*) og de viktigste premisene for byutvikling har vært knyttet til endrede samfunnskrav og ideologiske planleggingsstrategier for hvordan vi ønsker at våre byer skal utformes og fungere.

Kapittel 3 beskriver planleggingsforutsetningene innenfor fire hovedkategorier som utgjør delkapitlene:

- Overordnede forutsetninger (kapittel 3.2)
- Fysiske forutsetninger (kapittel 3.3)
- Funksjonelle forutsetninger (kapittel 3.4)
- Sosiale forutsetninger (kapittel 3.5)

Kapittelet omhandler kvantitative og kvalitative forutsetninger for utforming av gaten/ byrommet som fysisk element. Disse forutsetningene varierer fra gate til gate noe de valgte eksemplene på sidene 31–33 (*fig. 3.3–3.8*) illustrerer. På samme måte som byen har bygninger av ulik funksjonell og arkitektonisk betydning (eksempel på viktige monumentalbygg er kirker og rådhus), så kan byens gater og byrom variere arkitektonisk, bystrukturelt, funksjonelt og sosialt. Det behøver ikke nødvendigvis være en sammenheng mellom disse forholdene. De fire sistnevnte eksemplene

er alle hovedveger (fylkesveger og riksveg) med har høyst ulike forutsetninger for prosjektering av tiltak.

Eksemplene som er vist er:

- a) Karl Johans gate i Oslo
- b) Bogstadveien i Oslo (fv 168)
- c) Kirkeveiringen i Oslo (fv 161)
- d) Danmarks plass i Bergen (E39)
- d) Schweigaards gate i Oslo (f 162/ Ring 1)

Karl Johans gate i Oslo vurderes

- » bystrukturelt som viktig fordi den utgjør en av byens bystrukturelle hovedakser og en avgrensning mellom ulike type bystrukturer (fysiske byområder).
- » arkitektonisk som meget viktig fordi den rommer mange av byens mest betydningsfulle monumentalbygg som for eksempel slottet, universitetet, stortinget, Oslo S.
- » funksjonelt som meget viktig fordi den er en betydningsfull arena for handel, sosialt liv og gangtrafikk. Som transportåre for biltrafikk har den imidlertid nærmest ingen betydning.
- » sosialt som meget viktig fordi den representerer en av de viktigste byrommene for sosialt liv i landet.



Bogstadveien (fv 168) vurderes

- » bystrukturelt som viktig fordi gaten utgjør en viktig bystrukturell akse som avgrenser tiliggende bystrukturer.
- » arkitektonisk som viktig fordi gaten rommer enkelte bygninger av arkitektonisk verdi og fordi gaten har et heterogent romforløp (med mange små plassdannelser) som er funnet såpass arkitektonisk egenartet at gjeldende regulering er fredet.
- » funksjonelt som meget viktig fordi den er en betydningsfull arena for handel og tjensteyting (landets viktigste handlegate), sosialt liv, gangtrafikk, biltrafikk, sykkeltrafikk og som transportåre for kollektivtrafikk (trikk).
- » sosialt som meget viktig fordi stor handelsvirksomhet og høy boligandel genererer byliv og omvendt.



*fig 3.4: Bogstadveien sett fra Hegdehaugsveien
(kilde: wikipedia.org)*

*fig 3.3: Karl Johans gate sett fra Stortinget
(kilde: wikipedia.org)*

Kirkevegringen/Ring 2 (fv 161) vurderes

- » bystrukturelt som meget viktig fordi gaten utgjør et konstituerende bystrukturelt element i Oslo by.
- » arkitektonisk som meget viktig fordi gata har mange traséer og plassdannelser med for-billedlig byforming og gatearkitektur med bevisst helhetlig utforming mellom bygninger og gategulv, samtidig som de ulike gatesekvensene danner en arkitektonisk helhet.
- » funksjonelt som viktig fordi den er en av byens hovedtransportårer for bil, kollektivtransport og tildels sykkel. Knutepunktene Carl Berners plass og Majorstuekrysset fungerer også som sosiale arealer.
- » sosialt som relativt uviktig bortsett fra Carl Berners plass og området rundt Majorstuekrysset.



fig 3.5: Christian Michelsens gate sett mot Carl Berners plass

(kilde: maps.google.no)

fig 3.6: Danmarks plass / E39, Bergen

(kilde: ukjent)

Danmarks plass (E39) vurderes

- » bystrukturelt som meget viktig fordi plassen utgjør en betydelig plassdannelse i Bergen sentrum samtidig som E39/Fjøsangervegen er et bystrukturelt element i Bergen by.
- » arkitektonisk som relativt viktig fordi plassen rommer enkeltbygg av god kvalitet selv om disse er preget av den ekstreme biltrafikken på stedet.
- » funksjonelt som viktig fordi den er en av byens hovedtransportårer for bil. Plassen har også noen handelsfunksjoner, men dette er ubetydelig.
- » sosialt som uviktig, men med stort potensial hvis biltrafikken reduseres.



Schweigaards gate (rv 162 – Ring 1) vurderes

- » bystrukturelt som relativt viktig fordi gaten utgjør en viktig bystrukturell akse mellom Oslo sentrum og østliggende sentrumsområder.
- » arkitektonisk som interessant fordi den rommer to av landets mest omdiskuterte monumentalbygg (Postbygget og Galleri Oslo). Gaten er et trafikkareal uten noen intensjoner om å tilrettelegge for andre funksjoner, for eksempel handel og byliv.
- » funksjonelt som viktig fordi den er en av byens hovedtransportårer kollektivtransport med direkte atkomst til Oslos bussterminal. Gata har også trikkestrasé og er forbindelse mellom hovedvegssystemet E6/ E18 og rikveg 4.
- » sosialt som uviktig, men med potensial hvis trafikkbildet samt bebyggelseens funksjoner på gateplan ble endret.



fig 3.7: Schweigaards gate, Oslo ved Vaterland sett østover (kilde: wikipedia.org)

Schweigaards gate vurderes

- » bystrukturelt som relativt viktig fordi gaten utgjør en viktig bystrukturell akse mellom Oslo sentrum og østliggende sentrumsområder.
- » arkitektonisk som interessant fordi den betraktes som Norges første miljøgate. Gatestrukturen mellom Oslo gate og St. Halvards gate er en intakt klassisk byggate fra ca 1900 med Harald Hårådes plass som sentralt byrom.
- » funksjonelt som relativt viktig gate for gatas bofunksjon. Lite handelsvirksomhet øst for Oslo-gate.
- » sosialt som relativt viktig fordi den representerer en av de viktigste lokalgatene i nærmiljøet med primært bolig-funksjon.



fig 3.8: Schweigaards gate, Oslo. Øverste del (kilde: wikipedia.org)

3.2 OVERORDNEDE FORUTSETNINGER

Generelle forutsetninger omfatter en rekke forhold som påvirker lokale funksjoner og gatens arkitektoniske kjennetegn. Miljøbelastninger fra trafikk, som støy og luftforurensning og kriminalitet er forhold som vurderes som generelle forutsetninger. Videre vil reguleringsendring, som endret arealbruk eller annen type by- og tettsteds-transformasjon, også ha stor betydning for lokal planlegging av gaten. Overordnede premisser vil kunne variere over tid, men på svært ulik måte. Mens klimaforhold kan anses som statiske (noe som etter hvert er en diskutabel sannhet) vil demografiske forhold og regulering kunne være gjenstand for endringer for eksempel gjennom politisk initiativ. Lokalt miljø er imidlertid mer følsomt for endringer.

3.2.1 Klimatiske forhold

Klimatiske forhold har både et lokalt og et globalt perspektiv. De har alltid påvirket lokalisering og utforming av det offentlige rom, men av helt andre grunner enn de som debatteres i dag. Fra å være bestemmende for den fysiske utformingen av byrom med hensyn til å gi ly mot sol eller regn, eller for å maksimere tilgangen på sollys, legger klimatiske forhold i dag premissene for hvilke transportløsninger byene prioriterer. Klimatiske forhold er for eksempel en av flere årsaker for kjøpesentrenes fremgang. De sikrer stabile og behagelige værforhold til enhver tid. Kravet til redusert klimautslipp fra biltrafikk legger føringer for overordnet transportplanlegging i byer og for utvikling av teknologiske løsninger for selve bilen. Slike krav er nedfelt politisk, men utfordringen er å operasjonalisere dem i faktisk planlegging.

3.2.2 Miljøbelastninger

Å begrense miljøbelastninger fra biltrafikk er en stor global utfordring. Slike belastninger kan begrenses ved å redusere biltrafikken og/ eller utvikle mer miljøvennlige kjøretøyer. Miljøbelastningene er allmenne og er i dag primært knyttet til både globale og lokale klimaendringer. Menneskets tålegrense for miljøbelastninger avhenger av dets kognitive, intellektuelle og psykofysiologiske

forutsetninger. Tålegrensen er også avhengig av kulturelle forhold, samt geografisk lokalisering, sosiale status og estetiske kvaliteter ved det fysiske lokalet. Den enkelte er en del av. Det er en tendens til at mennesker er villige til å akseptere et høyt nivå av både støy og luftforurensning innenfor et spesifikt område forutsatt at det samme området tilbyr andre livskvaliteter. Miljøkapasitet, eller tålegrense for trafikk, er derfor et relativt begrep.

Effekten av miljøbelastninger som en trussel mot en levelig og bærekraftig gate er derfor vanskelig å måle. Gatenes "miljøkapasitet" er avhengig av en rekke ulike forhold i tillegg til støy og luftforurensning. Man kan hevde at tradisjonelt utgjør de to sistnevnte elementene primærkildene til miljømessig forringelse av gatene og de er også gjenstand for utbredt oppmerksomhet og forskning. Dette kan skyldes at støy og luftforurensning er fysiske størrelser som lett lar seg måle, i motsetning til kvalitative størrelser, slik som estetiske og sosiale forhold.

Det fysiske fotavtrykket som bilen representerer i byene er en annen miljøtrussel i byene i tillegg til utslipp av klimagasser. Parallelt med at utslipp av klimagasser begrenses, øker verdens bilpark eksplisitt og beslaglegger større og større deler av byarealet. Dette arealet kunne ha en vært utnyttet til andre formål som fremmer økt livskvalitet for flere enn bilbrukere.

3.2.3 Demografi

Befolkningen i bysentrum har tradisjonelt hatt en annen aldersfordeling enn for eksempel i byens forsteder. Etableringen av forstedene fra ca 1950 førte til en transformasjon av bysentrene i den vestlige verden. Fra å ha en høy andel boliger ble mange sentrumsområder endret til kommersielle arealer med butikker og kontorer. I slike bysentra har aktiviteten i gatene hovedsakelig vært avhengig av åpningstidene til de ulike kommersielle tilbudene, og mange sentrumsområder i byene er derfor nesten folketomme etter butikkenes stengtids. Dette har imidlertid endret seg noe i de senere årene gjennom liberalisering av åpningstidene.

I sentrumsområder med innslag av boliger, har familie- og aldersstrukturen blant innbyggerne endret seg sterkt de siste 50 årene. Fra å være bebodd av alle typer familier, ble enkeltpersonshushold dominerende på 1990-tallet. Aldersstrukturen har endret seg tilsvarende. Mens nyetablerte familier flytter til byens utkant, der større boliger lokker til en lavere pris, blir den unge generasjon tilbake for å nyte det sosiale og aktive livet i byens sentrum. Samtidig har fortetting av sentrumsområdene til boligformål økt. Denne tendensen ser nå

ut til å endre seg noe. De demografiske forholdene i byenes sentrale deler, dvs i gatene, er således i kontinuerlig endring.

Beboere er det viktigste bidraget til levende gater. Stor tetthet av boliger gir mange mennesker med naturlig tilhørighet til nærområdet. Det gir kunder til lokale butikker, kafeer og servicetilbud. Samtidig er det begrenset hvor mye lokalbefolkningen kan generere av handel og byliv i et spesifikt område. Man er gjerne avhengig av å fange opp mennesker som daglig eller jevnlig ferdes gjennom området, eller som oppsøker området bevisst.

Beboerne i et område ferdes gjerne til fots mens de besøkende benytter annet fremkomstmiddel. Bogstadveien i Oslo (*se fig 3.9*) er Norges viktigste handlegate. Hemmeligheten bak dens kommersielle suksess er primært knyttet til at det bor mennesker i selve gaten og i tilstøtende gater. Boligandelen i Bogstadveien anslås til ca 60 prosent, noe som er tre ganger så høyt som for eksempel i Bjørvika i Oslo.

fig 3.9 Bogstadveien med boliger i 2, 3 og 4. etasje. (kilde: wikipedia.org)



3.2.4 Kriminalitet og utrygghet

Kriminalitet er blant de forhold som skaper mest frykt og utrygghet i bybefolkningen. Kriminalitet er den mest omtalte belastningen på bymiljøet, selv om statistikken viser at det er langt større risiko for å bli utsatt for en bilulykke enn å bli innblandet i en voldssituasjon. Videre er de personene som har minst sannsynlighet for å bli utsatt for uprovosert vold, kvinner i aldersgruppen 20 til 40 år, også de som føler seg mest utrygge. På den annen side har menn i den samme aldersgruppen liten frykt for gatevold, selv om de utgjør den gruppen som har størst sannsynlighet for å bli rammet. Byboeres opplevelse av utrygghet og følelsesbetont holdning til kriminalitet, synes derfor å stemme dårlig overens med statistiske data. Gatevold er imidlertid en skremmende realitet for byboere i den industrialiserte verden.

Generelt er kriminalitet og vold et betydelig problem i det urbane samfunnet, og det er en stor utfordring å etablere "den trygge byen". Planleggere har gjennom årtusener søkt å legge til rette for sivilisert omgang mellom mennesker gjennom fysisk planlegging. Omgivelsene kan i like stor grad bidra til å forebygge kriminalitet som de kan fremprovosere den.

Kriminalitet er, slik den norske journalisten Jan E. Hansen uttrykker det, et produkt av sosial, psykisk, politisk og etisk ulikhet, og kan best påvirkes gjennom kulturelle reformer. Selv om det kan synes vanskelig å forebygge kriminalitet gjennom fysiske tiltak har opprettelsen av "defensible spaces" og kriminalitetsforbygging gjennom utforming av bomiljøer (crime prevention through environmental design – CPTED) blitt gjenstand for økende oppmerksomhet blant dagens byplanleggere. Det er fem forhold som kjennetegner såkalte "defensible space"-områder:

1. Territorialitet – ideen om at ens hjem er hellig.
2. Naturlig overvåking – koblingen mellom et områdets fysiske utforming og beboernes evne til å se hva som skjer.
3. Image – hvordan man gjennom fysisk utforming kan oppnå en generell følelse av trygghet.
4. Miljø – andre funksjoner som kan påvirke sikkerheten, for eksempel nærhet til en politistasjon eller travle handelsområder.

5. Trygge tilgrensende områder – hvordan man gjennom fysisk utforming kan legge til rette for at beboere i et område kan overvåke tilgrensende områder og omvendt.

Menneskets tålegrense overfor biltrafikk er ikke en matematisk størrelse, men relatert til kulturelle, sosiale, psykologiske og fysiologiske forhold.

Einar Lillebye

*fig 3.10 Gatevold
(kilde: blogto.com)*





fig. 3.11:
 Gateliv, Hotan, Kina. Shared Space i praksis og illustrerer at miljø-
 belastning fra biltrafikk er relativt.
 (kilde: ukjent)

LINKER OG LITTERATUR:
 KAPITTEL 3.2

KLIMA:

- Norsk klimapolitikk, St meld nr 21 (2011-2012)
 (www.regjeringen.no)
- Klima i Norge 2100
 (www.regjeringen.no)

DEMOGRAFI:

- Statistisk sentralbyrå: Folkemengd og kvartalsvise
 befolkningsendringar, 3. kvartal 2013
 (<http://www.ssb.no/folkendrkv/>)
- Demografiske og epidemiologiske utviklingstrekk,
 NOU 2005:3, Fra stykkevis til helt
 (www.regjeringen.no)

KRIMINALITET:

- Statistisk sentralbyrå: Sosiale forhold og kriminalitet
 (www.ssb.no/sosiale-forhold-og-kriminalitet)
- Lawrence Fennelly: "Crime Prevention Through Environmental Design", 2013
 (Butterworth-Heinemann, ISBN-10: 0124116353)
- Ted Kitchen og Richard H. Schneider: "Crime Prevention and the Built Environment", 2007
 (Routledge, ISBN-10: 0415373255)
- Oscar Newman: "Defensible Space; Crime Prevention Through Urban Design", 1973
 (Macmillan Pub Co, ISBN-10: 0020007507)

3.3 FYSISKE FORUTSETNINGER

De fleste typer bystrukturer er dannet som et symbiotisk forhold mellom bygningskvartalene og gatemønsteret, eller slik arkitekten Léon Krier (1946–) uttrykker det: "Kvartalet er enten et instrument til å skape gater og plasser, eller et resultat av et mønster av gater og plasser". Det er et historisk faktum at ferdselsårer, inkludert både land- og sjøvei, har utgjort et betydningsfullt konstituerende element i lokalisering av byer opp gjennom planleggingshistorien. Og gatene og byrommene har formet byene ut fra ulike arkitektoniske forutsetninger.

De fleste av dagens byer består av mange ulike historiske lag med bystruktur fra flere planleggingssepoker, tildels overlappende eller som såkalte homogene (ensartede) strukturer (fig 3.13). Middeltalderbyen i Rothenburg (fig 3.12) og boligområdene i Los Angeles (fig 3.13) representerer slike homogene bystrukturer men med veldig ulik form. Det å planlegge gater og byrom i disse stedene, uavhengig om det er nybygging eller ombygging, krever svært ulik utformingsmessig tilnærming.

Gatens fysiske kjennetegn omfatter den arkitektoniske og estetiske utformingen av gaterommet, inkludert bygninger, innredning og vegetasjon. Disse elementene er viktige for å få frem betydningen av fysisk utforming som en betingelse for by- og gateaktivitet. Hvordan det fysiske miljøet påvirker gaten som en funksjonell og sosial arena, er gjenstand for faglig debatt.

Fysisk planlegging har i århundrer vist seg å ha stor innvirkning på kvaliteten på det sosiale livet i bysamfunnet, både i positiv og negativ retning. Kjennetegn ved det fysiske miljøet utgjør derfor en viktig premis for planlegging. Selv om vårt utgangspunkt for tiltak kan ha utspring i tekniske krav eller ønsker om å bedre funksjonen til en enkelt trafikantgruppe, må tiltakene forholde seg til hele gata og dens omgivelser. Enhver endring for en utvalgt gruppe, enten det er fotgjengere, syklister eller bilister, påvirker andre brukergrupper, mennesker som oppholder seg i området eller bygninger og arkitektoniske omgivelser i seg selv.

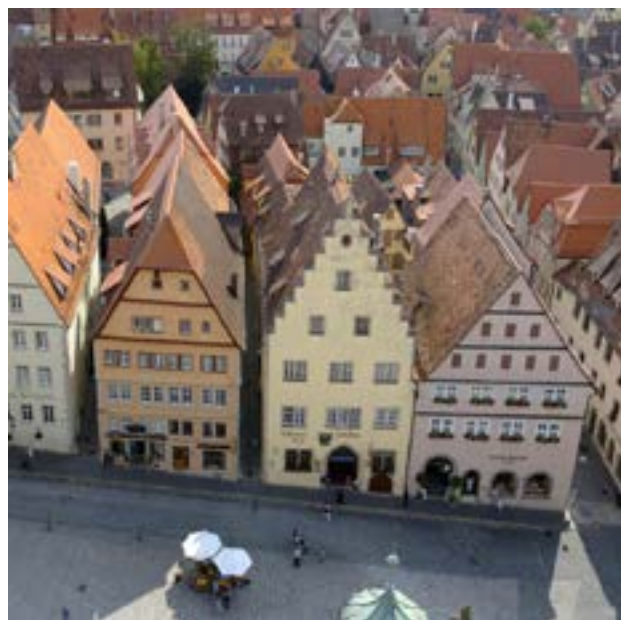


fig 3.12: Middeltalderens tette by: Rothenburg, Tyskland (kilde: brodyaga.ru)

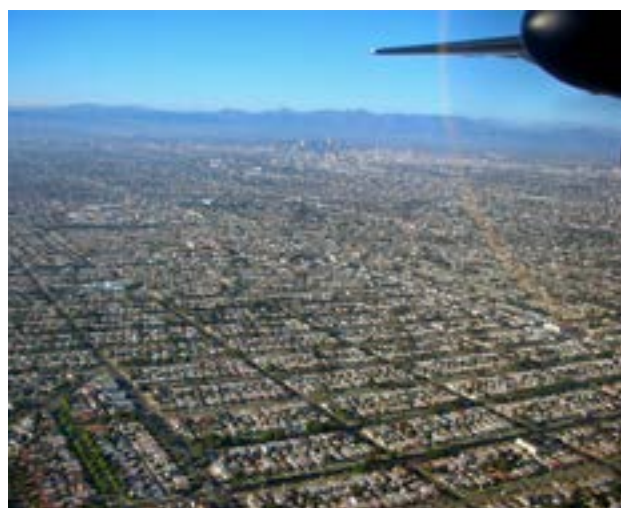


fig 3.13: Modernismens oppløste by: Los Angeles, USA (kilde: www.flickr.com)



fig 3.14: Oslo sentrum med ulike bystrukturer. (kilde: maps.google.no)

3.3.1 By – og tettstedsstruktur

Den norske byplanleggeren Harald Hals (1876–1959) skrev: "Gatemønsteret er byplanens skelett" (fig 3.15). Utsagnet beskriver entydig gaten som et konstituerende eller bærende byformingsselement. Utsagnet er gyldig uavhengig av type bystruktur. Transportårer, heriblant gater, genererer arealbruk og omvendt. Veg- og gateplanlegging er derfor i prinsippet analogt med by- og tettstedsplanlegging. Gjennom historien har byer blitt planlagt ut fra ulike funksjonelle krav og utformet ut fra de til enhver tid rådende byplanidealene. Felles for de ulike idealene er at bygningselementer (f eks bygninger) og ulike typer byrom (heriblant gater) sammen utgjør en samlet bystruktur. Helt siden byene ble planlagt bevisst for ca 8000 år siden har det vært et likeverdig og symbiotisk forhold mellom gategulvet og omliggende bygninger og mellom byens funksjon og krav til transport.

Før oppfinnelsen av bilen på slutten av 1800-tallet ble byene planlagt ut fra funksjonelle transportkrav til hest- og gangtrafikk. Det var først da bilen ble det viktigste byformingsselement på 1930-tallet at urbane transportårer for bil løsrev seg fra den såkalte historiske byen. På denne måten ble den nye funksjonalistiske byen etablert som et nettverk av hovedveger som forbant den modernistiske byens ulike funksjonelle og sosiale arenaer sammen. Dette var en byplanstrategi som gikk helt på tvers av en 8000 år gammel byplanleggingstradisjon.

Som nevnt består de fleste eldre byer idag av områder med ulike typer bystrukturer. I enkelte byer er disse områdene lett gjenkjennelige, i andre byer er strukturene overlappende. Områdenes arkitektoniske særtrekk med hensyn til byform kan derfor være vanskelig å fatte. Byenes fysiske struktur består som regel av historiske lag som helt eller delvis er bevart eller endret seg gjennom naturkatastrofer (f eks jordskjelv), naturgitte forhold (som for eksempel at elven som var en forutsetning for lokalisering og livsgrunnlag for byen er tørket bort), bybranner eller bevisst sanering. Et illustrerende eksempel på bysanering er Paris som på midten av 1850-tallet ble totalsanert fra tett middelalderby til en klassisistisk by i henhold til datidens planidealene og funksjonelle krav. På 1930-tallet ble byen planlagt etter en modernistisk

byplanmodell (fig 3.21–3–23, side 43).

Dagens ideal for byplanlegging er ikke entydig. De modernistiske idealene er fortsatt rådende men blir nå utfordret av idealer fra den historiske byen gjennom bevegelser som for eksempel New Urbanism. Videre utvikles det ny byplanstrategier med utgangspunkt i kollektivtransport (for eksempel TOD–Transit Oriented Development (se kapittel 3.4.5, side 51)).



fig 3.15: Generalplan for Oslo fra 1929 er et godt eksempel på en helhetlig byplanlegging med transport som premis. Ring 2 i rødt. (kilde: Generalplan for Oslo, 1929, Harald Hals)



fig 3.16: Bybanen i Bergen. Et eksempel på samordnet areal- og transportplanlegging i by. (kilde: Bergen kommune)

3.3.2 Bebyggelse

Bebyggelse forstås her av byens fysiske fotavtrykket som inkluderer bygninger og arealene mellom dem, her beskrevet som gater og byrom. De fleste bebyggelsesstrukturer i byer er dannet med et symbiotisk forhold mellom bygningskvartalene og gatemønstret, jmf Leon Kriers utsagn gjengitt på side 35.

Den arkitektoniske kvaliteten på bebyggelsen og på det offentlige rom er i de fleste tilfeller et resultat av en arkitektonisk hensikt, og av hvordan denne hensikten er realisert og opprettholdt. Hver gate har sin spesifikke arkitektoniske identitet, basert på individualitet og de til enhver tid rådende arkitektoniske stilretninger og trender. En slik arkitektonisk identitet reflekterer gatens hierarkiske posisjon innenfor bystrukturen, både funksjonelt, arkitektonisk og symbolsk. Den indikerer en sosial og kulturell status.

Sammen med arkitektoniske kjennetegn ved gaterommet, uttrykkes denne identiteten gjennom skala, farger og elementer og detaljer ved bygningene. Det er vanskelig å finne et bedre eksempel til å illustrere dette enn den viktoriatidens bygningstradisjon i Storbritannia, der bygningenes arkitektoniske uttrykk også er uttrykk for samfunnets store ulikheter i status (fig 3.24–3.29, side 44).



fig 3.18: Middelaldergate, York, England
(kilde: www.hiddenhousehistory.co.uk)



fig 3.19: Typisk rekkehus, tidlig Viktoriatiden, England
(kilde: www.hiddenhousehistory.co.uk)



fig 3.17: Gågate i Grimstad, Aust-Agder
(kilde: www.skyscrapercity.com)



fig 3.20: Funksjonalisme 1930 i Highgate, London, England
(kilde: www.hiddenhousehistory.co.uk)

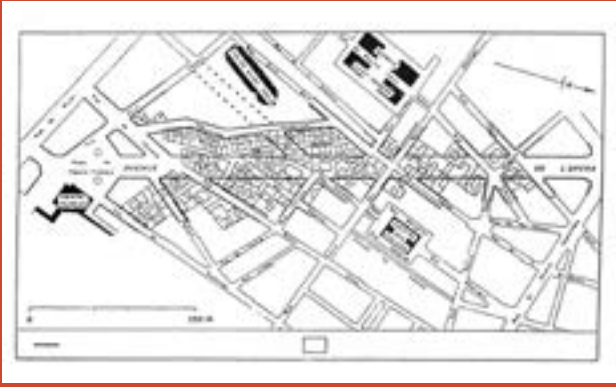


fig 3.21: Illustrasjon av saneringen av Paris på 1850-tallet. Tusenvis av hus ble fjernet for å få plass til byen som keiser Napoleon III ville skulle bli verdens vakreste by. (kilde www.freewebs.com)



fig 3.23: Le Corbusiers forslag for totalsanering av Paris sentrum fra 1925. (kilde: ukjent)

fig 3.22: Baron Haussmanns Paris tok utgangspunkt i byens viktige monumentalbygg, her slottet Louvre. (kilde: ukjent)





*fig 3.24: Eneboliger: Phillimore Gardens, Kensington, London
(kilde: maps.google.no)*



*fig 3.25: Rekkehus: Belgrave Place, Belgravia, London
(kilde: maps.google.no)*



*fig 3.26: Rekkehus: Bryanston Square, Marylebone, London
(kilde: maps.google.no)*



*fig 3.27: Rekkehus: Grantbridge Street, Islington, London
(kilde: maps.google.no)*



*fig 3.28: Rekkehus: Medway Road, Hackney, London
(kilde: maps.google.no)*



*fig 3.29: Rekkehus: Clifden Road, Hackney, London
(kilde: maps.google.no)*

3.3.3 Gaterommet

Gaten kan defineres som et tredimensjonalt rom både i gatens tverrsnitt og i dens lengderetning. Gaterommets arkitektoniske uttrykk er sammensatt av gatedimensjonen, gategulvet, bygninger, gatemøbler, materialbruk og vedlikeholds nivå.

Gatedimensjonen er definert som forholdstallet mellom bredden på gategulvet og høyden på de vertikale elementene, vanligvis bygninger eller vegetasjon. Dette forholdstallet indikerer gatens romlige kjennetegn og spenner arkitektonisk fra middelalderens trange smug til barokkens brede boulevarder.

Den norske arkitekturteoretikeren Thomas Thiis-Evensen (1946-) gir en videre beskrivelse av dette i sin bok "Byens uttrykksformer". Thiis-Evensen betrakter bygninger og gatestruktur som substansen i byorganismen. Boka drøfter disse elementene som enten gruppert eller overlappende. Innenfor disse strukturelle mønstrene har gaten ulike arkitektoniske funksjoner. I en avgrensning mellom ulike bystrukturer er det som regel gategulvet eller gateveggene, hver for seg eller i kombinasjon, som utgjør avgrensningene.

På samme måte kan et enkelt bygningselement artikulere i forhold til et gatemønster eller et gaterom, som for eksempel et fondbygg (fig 3.31). Disse arkitektoniske kjennetegnene ved en gate illustrerer dens viktige funksjon for å binde sammen, avgrense eller framheve bystrukturer. Et eksempel er øvre del av Karl Johans gate i Oslo der gata avgrenser et bygningskvartal (Universitetskvartalet) og en bypark (Spikersuppa) (fig 3.33, side 46). Gaten kan også framheve bestemte bygningselementer innenfor eller utenfor en gitt bystruktur. Et eksempel er slottet i Oslo.



fig 3.30: Middelalderen, Rothenburg, Tyskland
Tilsynelatende "selvgrodd" gatestruktur der gatene har stor variasjon i både vertikal- og horisontalkurvatur.
(kilde: ctt.be)



fig 3.31: Barokken, Roma
Gatestruktur ut fra klare arkitektoniske prinsipper men der gatene utgjør en relativt heterogen bystruktur.
(kilde: img264.imageshack.us)



fig 3.32: Klassisismen, avenuer i Paris
Gatestruktur ut fra klare arkitektoniske prinsipper men der gatene utgjør en relativt homogen/ helhetlig bystruktur.
(kilde: wallpaperweb.org)

3.3.4 Gatemøbler og vegetasjon

Gateinnredning er et undervurdert visuelt element i det offentlige rommet. Både kommersielle og tekniske gateelementer påvirker byens og gatens estetiske kvalitet i stor grad. Elementene har vanligvis ulik opprinnelse og blir ofte installert uten noen tilsynelatende koordinering. Trafikkregulerings-elementer, belysning, master, rekkverk, benker og ikke minst reklame blir ofte planlagt uavhengig av øvrig bygningsmiljø.

En godt gjennomtenkt plan for plassering av gateinnredning er ikke bare en forutsetning for å skape offentlige arenaer med god estetisk kvalitet, men også for å legge til rette for en positiv sosial bruk av det felles rommet. Benker bør plasseres slik at brukerne drar nytte av dem både til å ta en hvilepause og til å ta del i det sosiale livet i gaten: å se og bli sett.

Vegetasjon er også et undervurdert element i byen. Utover å representere et viktig miljøelement så utgjør vegetasjon et viktig arkitektonisk element i by- og gateutforming (*jmf. kap 3.3.3 og fig 3.33 –3.35*).

3.3.5 Belysning

I løpet av det 20. århundre har belysning blitt et viktig trygghetsskapende element i byene, og bruken har blitt utvidet i betydelig grad, spesielt i de nordiske landene. Det er ingen tilfeldighet at den norske byen Hammerfest, verdens nordligste by, var den første byen i Nord-Europa som fikk elektrisk gatebelysning slik at innbyggerne kunne bruke byen også i de seks månedene med mørketid. I tillegg til de åpenbare funksjonelle fordelene med belysning, har den også mange arkitektoniske bruksområder.

Foruten å gi lys, kan belysning være et enkeltstående element, skulpturell kunst eller brukes til å aksentuere det visuelle uttrykket til bygninger eller andre konstruksjoner. Det er viktig å være seg bevisst om de mulighetene som ligger i belysning som designverktøy. Når man planlegger bør det tas hensyn til sekundære lyskilder for å unngå overbelysning.



fig 3.33: Karl Johans gate, Oslo – sett mot slottet
Vegetasjon utgjør den ene "gateveggen". Gaten har egen belysningsdesign.
(kilde: ctt.be)



fig 3.34: Christian Michelsens gate, Oslo
Etablering av gaten, ca 1930 uten vegetasjon. Rød linje illustrerer fallet i terrenget.
(kilde: ukjent)



fig 3.35: Christian Michelsens gate, Oslo
Gaten ca 2013 med vegetasjon etablert. Trærne bidrar til at gaten får et "gaterom".
(kilde: Einar Lillebye)



fig. 3.36:
Lombard Street, San Francisco. Den ultimate "blomstegaten".
(kilde: sanfrancisco.ociogo.com)

LINKER OG LITTERATUR: KAPITTEL 3.3

BY- OG TETTSTEDSSTRUKTUR:

- Stanford Anderson: "On Streets", 1986
(The MIT Press, ISBN 0-262-51039-1)
- Zeynep Celik, Diane Favro, Richard Ingersoll: "Streets", 1994
(University of California Press, ISBN 0-520-08550-7)
- Tafuri, Dal Co: "Modern Architecture" volume 1 & 2, 1976
(Faber and Faber/ Electa, ISBN 0-571-14576-0/
ISBN 0-571-1457790)
- Spiro Kostof: "The City Shaped", 1999
(Thames & Hudson, ISBN-10: 0500280991)

BEBYGGELSE / GATEROM:

- Cliff Moughtin: "Urban Design, Street and Square", 1992
(Butterworth, ISBN 0 7506 04166)
- Thomas Thiis-Evensen: "Byens uttryksformer", 1992
(Universitetsforlaget, ISBN 82-00-21703-5)

- Chris van Uffelen: "Urban Spaces: Plazas, Squares and Streetscapes: Plazas, Squares & Streetscapes", 2012

(Braun, ISBN-10: 3037681306)

- Michael G. H. Bell, Ioannis Kaparias og Bill Mount: "Urban Traffic Engineering and Streetscape Design", 2014

(Imperial College Press, ISBN-10: 1848168977)

- Allan B Jacobs: "Great Streets", 1995

(MIT Press, ISBN-10: 0262600234)

- Phil Jones m fl: "Manual for streets 2", 2010

(The Chartered Institution Of Highways & Transportation, ISBN-10: 0902933434)

- "Traffic management and streetscape, 2008

(Stationery Office, ISBN-10: 011552942X)

GATEMØBLER / VEGETASJON:

- Statens vegvesen: "Veg- og gateløst", 2002, Håndbok 237

(ISBN 82-7207-534-2)

- Magne Bruun: "Allèr langs veg og gate", 2012

(Statens vegvesen, ISBN 978-82-7704-141-4)

3.4 FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER

Gaten har alltid vært en arena for ulike typer trafikk og en arena for utveksling av varer og tjenester. Den er dessuten en arena for utfoldelse av menneskelig aktivitet, blant annet det å bo. De to sistnevnte funksjonene skiller gaten fra vegen. Det er klare avhengighetsforhold mellom de tre funksjonene. Hvis byen ikke hadde vært en arena for menneskelig aktivitet hadde behovet for transport ikke vært tilstede. Byen er derfor helt avhengig av transport.

Utforming av både veger og gater tar utgangspunkt i fysiske og funksjonelle forhold, men svært forskjellig. Mens hovedpremissene for vegens funksjonelle utforming er trafikkmengde, fremkommelighet og trafiksikkerhet, er gaten en multifunksjonell arena. En gate kan ivareta alle funksjoner samtidig eller så kan et utvalg av funksjoner prioriteres i utformingen.

3.4.1 Transportsystem

Fremkommelighet for bil har vært en av de viktigste premissene for byforming de siste 50 årene. I et historisk perspektiv er det ingenting som på så kort tid har påvirket verdens byer mer enn bilen – på godt og vondt. I mange vestlige land utvikles det i dag strategier for å redusere bilfremkommeligheten i tråd med visjonen om en mer miljøvennlig bytransport. Redusert biltrafikk kompenseres med økt satsing på miljøvennlig kollektiv-, sykkel og gangtransport og urbane motorveger blir erstattet av gater, avenuer og boulevarder der det integreres andre byfunksjoner enn biltrafikk.

Mange vestlige byer etablerer transportløsninger med rendyrkede "Park and Ride"-løsninger som er ett av mange fysiske tiltak for å begrense biltrafikk i bysentraene. Skal visjonen om redusert bilbruk i byer og tettsteder realiseres, må det etableres strategier for et helhetlig transportsystem der de ulike transportformene og trafikantgrupper sees i sammenheng. Denne type strategiendring fordrer politisk vilje og en utvidet faglig kompetanse hos veg- og gateplanleggeren.



fig 3.37: California Street, San Francisco, USA. Byen har etablert en organisasjonsmodell der alle transportformer sees i sammenheng.
(kilde: Einar Lillebye)



fig 3.38: Hovedgate i Curitiba, Brasil. Byen er et forbilde for tilretteleggelse av miljøvennlig bytransport.
(kilde: wikipedia.org)



fig 3.39: Park & Ride, sentrumbuss Oxford, England
(kilde: wikipedia.org)

3.4.2 Trafikk- og transportfunksjoner

Det er viktig at gatens trafikkfunksjon defineres i planleggingsfasen. Trafikkfunksjon i gater er i HB017 av 2008 definert som gangtrafikk, sykkeltrafikk, personbiltrafikk, kollektivtrafikk og gods- og service-trafikk. Gatas trafikkfunksjon kan derfor variere fra ren transportåre for bil til gågate. Gater har gjennom århundrer vært inndelt i funksjonelle gatetypologier. I for eksempel Pompeii (fig 2.3–2.5, kapittel 2.2.1, side 19), eksisterte tre gatetyper som har klare likhetstrekk med gatedifferensiering i HB017 av 1993: hovedgate, samlegate og atkomstgate.

Denne differensieringen hadde både en bystrukturell og en funksjonell begrunnelse ved at man etablerte et bystrukturelt og funksjonelt gatehierarki. Differensieringen har fulgt gateplanleggingen gjennom planhistorien siden. I HB017 av 2008 differenseieres gater kun ut fra funksjonskrav knyttet til ulike trafikkantgrupper og ikke til bystrukturelle krav.

Historisk har gatetypologi vært knyttet til gaten som bystrukturerende element og til spesifikk bruk knyttet til gatens tiltenkte funksjon i byen. Harald Hals' generalplan for Oslo fra 1929, tar utgangspunkt i den funksjonsdelte byen og introduserte på det grunnlaget sitt eget funksjonelle gatehierarki: hovedgater, bolig-gater, industrigater, parkgater og trappegater (fig.3.40–3.41). Liknende hierarkisk gatedifferensiering finner vi mange eksempler på i planhistorien. Hausmanns Paris hadde en entydig gatetypologi med gene-relle bygater, avenuer og boulevarder, alle med helt spesifikk krav til bebyggelse og vegetasjon.

Uavhengig av planleggingsidealer for byer fordrer ulike transportformål ulike løsninger. Vi har gjennomgående trafikk gjennom ett eller flere områder, og trafikk som er mer lokalt rettet, for eksempel i tilknytning bil- og sykkelparkering, varelevering, kollektivknutepunkter og holdeplasser og i forbindelse med offentlige møteplasser. Byens transportere kan altså differensiert i henhold til funksjonelle krav.



fig 3.40: Parkgate: Gyldenløves gate, Frogner i Oslo (kilde: Harald Hals: "Fra Christiania til Stor-Oslo", 1929)



fig 3.41: Boliggate: Knud Graahs gate, Åsen i Oslo (kilde: Harald Hals: "Fra Christiania til Stor-Oslo", 1929)

3.4.3 Fremkommelighet

Fremkommelighet er et viktig utformingspremiss for bil, også i by. God fremkommelighet for vei og skinnegående trafikk, gående og syklende er en viktig forutsetning for et velfungerende transportsystem. Det gir lavere transportkostnader, forutsigbar reisetid og god tilgjengelighet til aktuelle reisemål.

God fremkommelighet for alle trafikantgrupper anses således som et gode. Utfordringen er imidlertid å oppnå god fremkommelig for alle grupper og spørsmålet er om hvorvidt det er riktig. Optimal fremkommelighet er ikke ensbetydende med fri flyt og høy hastighet for alle kjøretøyer. Uttrykket "kampen om gatetverrsnittet" relaterer seg til de ulike trafikantgruppenes krav om plass og oppmerksomhet i gatebildet, og hver sektorgruppe påberoper seg politisk og faglig legitimitet.

Mange byer søker nå å operasjonalisere målet om miljøvennlig bytransport ved å nedtone fremkommelighet for bil samtidig som fremkommelighet for alternative transportformer oppgraderes tilsvarende. Resultatet kan være at bilen gis god tilgjengelighet, men redusert fremkommelighet.

3.4.4 Tilgjengelighet

Transport handler om tilgjengelighet, eller hvordan du kommer deg fra en destinasjon til en annen. Lokaliseringen av målpunkter er derfor viktigere enn hvor raskt en kan forflytte seg mellom dem. Tilgjengelighet regnes som en hovedbetingelse for en levende by og en levende gate. Dette er imidlertid et relativt begrep som er avhengig av andre kjennetegn ved gaten, slik som for eksempel demografi. Butikkeiere hevder at dårlig tilgjengelighet for biler utgjør en viktig årsak til nedgangen i varehandelen i bysentrene. Denne skepsisen kan være riktig, men bare for gater uten boliger eller offentlig transport.

Forskning har vist at de som bruker flerfunksjonelle gater med handels- og boligfunksjon eller områder med et godt offentlig transportsystem, sjelden bruker bil som transportmiddel. Tilgjengelighet må derfor betraktes som en konsekvens av regulering og tilrettelegging for alternative transportmidler til bilen. Nøkkelen til å forbedre tilgjengeligheten i bysentrene er derfor å vitalisere disse områdene gjennom reguleringsendring til fordel for opphold og boligformål. Tilgjengelighet kan derfor knyttes til attraktivitet. Et byområde oppsøkes ikke fordi det har god tilgjengelighet, men fordi det har tilbud som mennesker søker. Det kan være nødvendige tilbud eller at området byr på omgivelser som er så attraktive at det tiltrekker seg mennesker.



fig 3.42: Vi er forskjellige! Tegning: Trond Bredesen (kilde: regjeringen.no)

3.4.5 Kollektivtransport

Kollektivtransport som transportform

Kollektivtransport er transportsystemer der de reisende ikke benytter egne transportmidler. Når vi snakker om kollektivtransport i Norge mener vi persontransport med buss, tog, trikk, T-bane, bybane, båt og fly. I tillegg kan drosje være kollektivtransport når den brukes til bestillingsbuss, skoleskyss og tilbringertjeneste.

Kollektivtransport er nyttig både for den som reiser og for samfunnet. På individnivå handler det om å ha tilgjengelighet til samfunnet og redusere avhengigheten til bil. For samfunnet er kollektivtrafikken en viktig forutsetning for at vi skal oppnå de målene vi har satt oss om å skape et miljøvennlig transportsystem og for å utvikle bærekraftige byer og byregioner.

Før bilsalget ble frigitt i Norge i 1960 spilte kollektivtrafikken en sentral rolle i folks hverdag. Kollektivtransport var det viktigste fremkomstmiddelet for folk flest og bidro til å binde distrikter og regioner sammen og til utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner rundt om i landet.

Byenes framvekst skapte et marked for kollektivtrafikken samtidig som kollektivtrafikken var en viktig forutsetning for at byene kunne vokse. En tettere bystruktur gir økt behov og økte muligheter for kollektivtransport. I dag reiser vi mer og lengre enn noen gang og det er stadig flere som bor i tettbygde strøk. Tall fra SSB viser at tettstedsbefolkningen er fordoblet i perioden 1950 til 2000. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 viser at selv om vi reiser mer enn tidligere, er andelen bilreiser mellom 2005 og 2009 redusert (fra 54 prosent i 2005 til 52 prosent i 2009), mens andelen som reiser kollektivt har økt fra 11% til 15%. Dette gjelder særlig blant ungdom. Den typiske kollektivreisereiser har god tilgang på kollektivtransport, er under 25 år, bor i Oslo og har lav inntekt (RVU 2009). I tillegg ser vi at kvinner reiser mer kollektivt enn menn.

I spredtbygde strøk er det færre som reiser kollektivt. Dette er fordi det er vanskeligere å tilrettelegge for et godt tilbud når folk bor spredt. Hvis kollektivtilbud

tilrettelegges slik at alle trafikantgrupper skal kunne bruke det, fordrer det stor flatedekning og kort gangavstand til holdeplassene. Samtidig medfører et slikt tilbud lang reisetid, det er kostnadskrevende og går derfor ofte ut over muligheten til høy frekvens.

Omtrent 20 prosent av det bebygde arealet i byer i dag brukes til gater, veier, knutepunkt, jernbaner og andre områder for transportformål. Det er en klar sammenheng mellom bystruktur, befolkningstetthet og markedspotensialet for kollektivtransport. Menneskenes reisevaner og bosetting påvirker hvor det skal gå kollektivtransport. Samtidig påvirker kollektivruter hvor mennesker bosetter seg.

Fortrinnet for kollektivtransport er at den kan frakte mange personer relativt raskt og har stor personkapasitet. Det er et tilbud til befolkningen som skal gi økt verdiskapning ved å bidra til bedre framkommelighet, redusert reisetid, bedre miljø, bedre helse og reduserte transportkostnader for næringslivet. Samtidig er det mange grupper i befolkningen som ikke kan transportere seg selv i bil, på sykkel eller til fots.



fig 3.43: Kong Olav V åpner T-banen i Oslo 22 mai 1966 (kilde: ukjent)

Kollektivtransport som byutviklingsstrategi

Knutepunktstrategi er idag en rådende tilnærming til å etablere bærekraftige byer med kollektivtransport som genererende element. Ofte gjøres dette i såkalte polysentriske bystrukturer som innebærer en by med flere sentra som primært knyttes til hovedholdeplasser/ knutepunkter for kollektivtransport, herav knutepunktstrategi. TOD (Transit Oriented Development) er en av flere knutepunktstrategier som utprøves mange steder i verden med definerte krav til arealbruk. Transporten i denne type bystrukturer ivaretas enten av tog, superbuss eller bane. Det er primært i større byområder strategien har sin gyldighet som for eksempel i Oslo-området og Bergen. I Bergen genererer Bybanen en båndby som bidrar til å ivareta byveksten i Bergen-regionen (fig 3.16, side 41).

Tog har, fra sin etableringsfase på midten av 1800-tallet, generert byutvikling på samme måte som bilen og vannvegen. Bane har ikke samme tradisjon, men det finnes interessante eksempler, ikke minst i Norge. Holmenkollbanen er Nordens første forstadsbane og Norges første jernbanelinje med elektrisk drift (fig 3.44). Da den ble satt i drift mellom Majorstuen og Besserud i 1898 var den finansiert gjennom tomtsalg langs banetraseen. Kjøperne var byens overklasse som ønsket store tomter med luft, lys og enestående utsikt over byen. Med banen hadde de god tilgjengelighet til byens sentrum.



fig 3.44: Holmenkollbanen, Oslo. Gammel teakvogn HKB 611.
(kilde: wikipedia.org)

3.4.6 Sykkeltransport

Alle syklet før. Til butikken, jobben, skolen, stranda, kino, venner og andre steder man skulle til. Helt siden 1850 har vi brukt sykkel, og i lang tid var sykkel-en framkomstmiddelet med stor F for både folk og varer. Så kom bilen. Den ble etterhvert allemannseie, og påvirket utviklingen av byer og tettsteder. I dag brukes bilen til mange av de korte turene vi tidligere syklet.

Om lag halvparten av alle bilreiser er kortere enn 5 km. Disse turene bidrar til støy og lokal luftforurensing. De bidrar også til utrygge og mindre trivelige vegger, gater og plasser. Dette er det mulig å gjøre noe med. Transportøkonomisk institutt har beregnet at hvis hver syvende av disse bilturene overføres til sykkel, vil vi nå målet om 8 prosent sykkelandel innen 2023. På landsbasis innebærer dette om lag 570.000 sparte bilreiser daglig, noe som tilsvarer 1,2 millioner kjørte km per dag. Endres reisevanene på korte turer i mer miljøvennlig retning, vil det føles tryggere og oppleves bedre å ferdes og oppholde seg i by- og nærmiljøet.

Sykkelen er det mest miljøvennlige kjøretøyet, den tar liten plass og forurenser ikke. Den bidrar dessuten i mye mindre grad til slitasje på vegen. I tillegg er sykkel den eneste kjøretøyet som gir en merverdi i form av bedre helse. Rundt 80 prosent av befolkningen har sykkel, men antall sykkelture per innbygger synker mens lengden på turene øker. Mens de fleste velger andre transportformer på sine daglige reiser, har sykkel til trening og tur blitt mer populært de siste årene. De fysiske omgivelsene påvirker oss i valg av transportmiddel. For å få flere til å sykle til hverdagslige gjøremål er det viktig å utforme anlegg som gir folk lyst til å velge sykkel som transportmiddel.

I byrommet er det mange hensyn og ta, og i noen gater må det prioriteres mellom de ulike trafikantgruppene. For å skape god framkommelighet for sykling er det avgjørende med sammenheng mellom viktige målpunkter, et enhetlig system med få systemskifter, skilting og oppmerking. Det er viktig å huske på at syklistene kan ha svært forskjellige forutsetninger og behov. Voksne som vil sykle effektivt til

jobb har andre behov enn barn i lek og på skoleveg samt for de som bruker sykkelen til tur og opplevelse.

Å tilrettelegge for aktiv transport er et viktig virkemiddel både for bedre miljø og bedre helse. Fysisk aktivitet legger grunnlaget for sunn vekst og utvikling hos barn og unge og bidrar til trivsel, god livskvalitet og helse i befolkningen. I følge Helsedirektoratets rapport fra 2010 «Vunne kvalitetsjusterte leveår (Qalys) ved fysisk aktivitet» kan en fysisk inaktiv person vinne åtte kvalitetsjusterte leveår i et livsløpsperspektiv ved å bli moderat fysisk aktiv. Å legge til rette for sykling er god samfunnsøkonomi. dette gjelder også gående (kapittel 3.4.7).

fig 3.45: Sykkelparkering i København i en gate der sykkelparkering er forbudt.
(kilde: Einar Lillebye)



3.4.7 Gangtransport

Å gå er den mest grunnleggende formen for transport. De fleste kan gå og vi har gått siden tidenes morgen. All bruk av transportmidler innebærer dessuten et element av gåing. De gående er derfor et viktig premiss for all gateplanlegging og bytransport. Det er mennesker som skal fram og som skal bruke gata og byen.

Det er først og fremst i byer at folk går. Det er korte avstander mellom målpunkter og tilgjengeligheten til kollektivtransport er god. Statistikken viser at når reiser blir særlig lengre enn en kilometer så velger flere å kjøre bil enn å gå. Lokalisering av målpunkter som boliger, arbeidsplasser, service tilbud og kollektivholdeplasser er derfor viktig for tilrettelegging for mer gåing. Det er ellers særlig unge i byene som går og det er større andel kvinner enn menn som går. Dette skyldes i hovedsak at menn kjører mer bil enn kvinner. Bortsett fra på de reisene vi går hele vegen, er det først og fremst i forbindelse med kollektivreiser vi går. Reiser med buss, trikk, bane eller tog innebærer opp til 620 meter gåing i hver ende til sammen, inkludert overgang til andre ruter.

fig 3.46: Gangtrafikk i Grensen, Oslo
(kilde: Amund Johnne - utsnitt av originalbilde)



En enkel beregning av data fra reisevaneundersøkelsen viser at vi i gjennomsnitt har en gangfart på litt under 5 km timen. Dette er et usikkert tall, men gir en indikasjon på hvor fort befolkningen går. Data fra OECD viser at landene med høyest gangandeler har de laveste ganghastighetene. En forklaring kan være at det der er større variasjon i hvem som går. Hvis flere som er dårlig til bens også går, blir gjennomsnittshastigheten naturlig nok lavere. En annen forklaring kan være trengsel av gående. En undersøkelse gjort i England (referert i Nistov og Farner 1973) viser at det er en sammenheng mellom trengsel og ganghastighet. Å gi tilstrekkelig areal til de gående er derfor avgjørende for at det skal være effektivt og oppleves behagelig å gå.

Ikke alle kan gå. Av de 11 prosentene som i den nasjonale reisevaneundersøkelsen svarer at de har midlertidige (2 %) eller varige fysiske problemer (9 %) som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke andre transportmidler, er det 81 prosent som sier de har problemer med å gå. Dataene viser videre at de med problemer deltar i mindre grad i aktiviteter knyttet til arbeid, skole eller fritid enn andre. Å legge bedre til rette for gående ved blant annet hjelp av universell utforming er en viktig forutsetning denne gruppens velferd og inkludering i samfunnet.

3.4.8 Gods- og servicetransport

Gods- og servicetransporter er viktig for at byene skal fungere. Ofte tenker en på biler bare som personbiler, men i bysentrum er en vesentlig del av trafikken knyttet til andre transportbehov enn persontransport. Varetransporten er nødvendig for å forsyne byens befolkning og næringsliv med det som trengs av mat, utstyr og annet forbrukergods, og for å fjerne avfall. Byggenæringen generer også mye godstransport. Servicetransporter er knyttet til håndverkere, hjemmesykepleiere, rengjørere, reparatører, vedlikehold og andre servicetilbud som moderne bysamfunn har.

Det behov for vareleveranser alle steder der det foregår aktiviteter, ikke bare butikker, men også kafeer, kulturinstitusjoner, hoteller, skoler, sykehus, institusjoner og kontorbedrifter får leveranser opp til flere ganger pr dag.

Organiseringen av varetransporten har stor betydning for hvor stort trafikkarbeid leveransene bidrar til. Godset kan deles i tre segmenter: matvarer, generelt stykk gods og ekspressgods. De største volumene av mat og andre varer til dagligvarebutikker, kjøres fra grossistlagre i utkanten av byene i rute til butikker, serveringsteder og institusjoner. Stykk gods (pakker) distribueres i stor grad på samme måte, men fra samlastterminaler. I de største byene ligger disse terminalene i tilknytning til godsterminaler for jernbane. I begge disse segmentene leveres hovedtyngden av godset med store lastebiler. Ekspressgods leveres også i rute, men gjerne med varebiler.

På landsbasis frakter lastebiler over 3,5 tonn gods. Det tilsvarer 94 prosent av godsmengden. Varebiler og små lastebiler står for 6 prosent (SSB, tall fra 2008). Det meste av varebiltrafikken er knyttet til håndverker- og servicenæringen og privat kjøring, svært lite til varetransport. I sentrum av de større byene har varebilene en litt større rolle i varetransporten. I indre sone i storbyer står lastebiler for 30 prosent av antall parkeringer for varelevering mot 60 prosent i storbyenes ytre bysone. I mindre byer står lastebiler for 80 prosent av antall parkeringer for av lessing (Vegdirektoratet rapport 4 2004). Lastebilene frakter likevel mye større volumer enn varebilene, selv i bysentrum.

De senere årene har bykommunene og næringslivet begynt å se etter løsninger for varedistribusjon i bysentrum som bidrar til mindre arealbeslag og forurensning. Bruk av ulike sykkelløsninger for småpakker og ekspresspakker, el-varebiler og byterminaler for å samlaste godset på færre biler og på miljøvennlige kjøretøy, er eksempler på slike løsninger. Dette er særlig egnet for mindre butikker som mottar mange leveranser fra ulike leverandører. Nattdistribusjon kan være egnet ved leveranser av store volumer.

fig 3.47: Samlastet gods til restauranter i Gamla Stan (kilde: Magnus Kristensen, Mosebacke Media)



3.4.9 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet har gitt en stor reduksjon i trafikkulykker fra 1970-tallet og fram til i dag. Det har vært en halvering av antall drepte til tross for en tredobling i trafikkvolumet. Trafikksikkerhet er et komplekst fagtema og mange forhold skal ivaretas for å oppnå 0-visjonen som tilsier ingen drept eller hardt skadd i trafikken. For å oppnå dette bør blant annet følgende forhold vurderes/ ivaretas:

Ulykkesituasjonen

Ulykkesrapporter fra 2005–2009 viser at 65 % av fotgjengerulykkene finner sted innenfor tettbygd strøk og over halvparten av ulykkene skjer ved kryssing av vegen. Det indikerer at bedre tilrettelegging for at gående kan krysse veg på en sikker måte er helt sentralt for å hindre fotgjengerulykker. Vi vet at det i de kommende årene vil bli vesentlig større andel eldre trafikanter – både fotgjengere og bilister. Det er en av grunnene til at det er stort fokus på universell utforming blant annet i trafikksikkerhetsarbeidet, med et økende behov for lesbarhet, tydelighet, trygghet, belysning og oversikt. Dette krever både god planlegging og drift.

Alvorlighetsgraden av fotgjengerulykker øker med økt fartsgrense. Det er derfor nødvendig med en gjennomgang av sentrumsområder med tanke på reduksjon av fartsgrenser for å få til et bedre samspill mellom biltrafikken og de gående.

Tåle- og yteevne

Dersom en fotgjenger blir påkjørt, er det 80 % sjanse for å overleve hvis bilen ikke kjører fortere enn 30 km/t. Det er hva kroppen tåler. Dersom bilens fart er 50 km/t, overlevelsessjansen 20 %. Det er derfor nødvendig at fartsnivået i blandet trafikk holdes under 30 km/t

Eldre trafikanter (75+) er en ulykkesbelastet gruppe. Ulykker med eldre trafikanter får også generelt et mer alvorlig utfall enn ulykker der yngre trafikanter er involvert, på grunn av nedsatt tåleevne. Antallet eldre trafikanter blir stadig høyere, og de reiser mer. Det tilsier at eldreulykker vil bli et økende problem.

Fartsgrenser

Økt bruk av fartsgrense 30 km/t virker positivt på trafikksikkerhet og skadeomfang og kan bidra til å redusere trafikkmengden. Lavere fartsgrense som kan øke antall gående gir også gevinst i form av mer levende sentrumsområder, tryggere omgivelser, bedre luftkvalitet, større grad av universell utforming og samfunnsgevinst i form av bedre helse i alle aldersgrupper.

Fartsgrense 30 bør gjelde i hele og tydelig avgrensede områder, slik at trafikantene ikke er i tvil om hva som gjelder. Det er ofte nødvendig å supplere fartsgrensen med fysiske fartsdempende tiltak. Andre virkemidler som gir økt trafikksikkerhet er gateutforming, med tydelige, gjerne opphøyde gangfelt, smalere vegbane og bredere fortau og sykkelveger. Der det velges blandet trafikk er det viktig at dette gjøres tydelig for de kjørende og gående slik at de vet at de oppholder seg i et område hvor alle må vise hensyn. Da er lav fart viktig. Belysning er også et viktig element, spesielt på krysningspunkter. Trafikkøyer må være brede nok til at det er et trygt venteareal for alle. Et godt trafikksikkerhetstiltak er å opprettholde god standard på dekke og ha tydelige gangfelt både sommer og vinter. Det må være god snørydding på allepaealer for gående og syklende.

Enkelt og lesbart gatesystem.

Dersom flere skal gå og sykle, må gatesystemet være trygt, enkelt og lesbart. Det er i tillegg behov for snarveier for desom kan velge korteste vei mellom to målpunkter. Det må være lett å orientere seg for gående, med mest mulig kryssing i plan på en trygg måte.

Enkle og forståelige trafikkregler

Informasjon, som for eksempel kampanjer, er godt egnet som virkemiddel for å øke kunnskapen og bevisstheten om trafikksikker atferd blant alle trafikantgrupper og skape gode holdninger i trafikken. Det er derfor ett av flere virkemidler som kan bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken.

Gatas funksjon

Gater hvor det er forretninger, servicefunksjoner og kafeer virker attraktive for gående. Her er det lettere å velge å gå. En åpen og levende fasade inviterer til liv i gata. Fortausrommet er også et opplevelsesrom som det skal være sikkert, trygt, attraktivt og hyggelig å være i. Kryssing av gate kan det være utfordringer for enkelte. For barn, eldre og funksjonshemmede vil det være av stor betydning for framkommeligheten at det finnes trygge kryssningspunkter på stedet.

Tjenlige og sammenhengende systemer

For å få flere til å velge å gå i sentrumsområder, må det tas en del grep på overordnet nivå. Det må være et sammenhengende logisk og effektivt nett for både gående og syklende som samspiller med kollektivtransportnettet. For de gående er det viktig at nettet er finmasket med mange vegvalgsmuligheter og at det er et hovednett som er forutsigbart universelt utformet gjennom hele året. Der det er innfartsparkeringer må det være lett å orientere seg videre, enten til fots eller med kollektivtransport. Veien for de gående må være trafikksikre, med trygge kryssningspunkt. Gode vilkår for den gående, hyggelige og lyse omgivelser og liv i gatene skaper trygghet. Det må være hvileplasser underveis, god luftkvalitet og lite støy. Prioritering av gående og syklendes framkommelighet på bekostning av biltrafikken, vil på sikt medføre bedret trafikksikkerhet for myke trafikanter.

3.4.10 Universell utforming

Et overordnet mål for transportpolitikken er et transportsystemet som er universelt utformet, og de ulike aktørene skal bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet.

Når en planlegger og prosjekterer gater og uterom skal man så langt det er mulig ta høyde for menneskers ulike forutsetninger for å ta seg fram. Det handler om å tilrettelegge for bevegelse og orientering. Dette gjøres gjennom om å ta prinsippene for universell utforming inn allerede fra de overordnede grepene og ned til detaljutforming og drift/vedlikehold.

Etablering av korte gangavstander mellom ulike funksjoner, en intuitiv planløsning på en terminal, hvile-/sittemuligheter og nedsenket kantstein ved gangfelt, er noen eksempler som bidrar til økt brukbarhet for flere.

Krav og anbefalinger til fysisk utforming av infrastrukturen finnes i forskrifter, veiledninger og håndbøker. Anbefalingene bygger opp under de 7 prinsippene for universell utforming:

1. Enkel og intuitiv i bruk
2. Forståelig informasjon
3. Toleranse for feil
4. Like muligheter for alle
5. Fleksibel i bruk
6. Lav fysisk anstrengelse
7. Størrelse og plass for tilgang og bruk

Universell utforming fører til en generell kvalitetsheving som kommer alle til nytte, og er en strategi for å skape et samfunn med aktiv deltakelse og full likestilling.

Universell utforming er blant annet forankret i Plan- og bygningsloven og i Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (2009).

3.4.11 Tilbud (handel og service)

Byens plasser og gater har tradisjonelt utgjort byens arenaer for utveksling av varer og tjenester. Plassene kunne romme markeder og gatene kunne romme ulike typer forretninger. Slik har byens handelsvirksomhet vært lokalisert gjennom århundrer helt til bilens gjennombrudd da kjøpesentrene i byenes randsone ga den tradisjonelle handelsstanden konkurranse. Men fremdeles er byens gater og plasser essensielle arenaer for ulike typer handelsvirksomheter og dette faktum må ikke underkjennes i planleggingsammenheng. Det betyr at det i utformingen av gater må legges til rette for at ønsket handelsvirksomhet kan skje; dette innebærer også tilretteleggelse for en enkel og logisk varelevering. Selv om den visuelle kvaliteten på det fysiske miljøet utvilsomt er en viktig betingelse for en levende gate, betrakter sosiologene mangfoldet av tilbud som like viktig.

Arkitektonisk utforming og sosiale aktiviteter kan betraktes som tilbud i seg selv, men funksjoner som handel, tjenesteyting, spisesteder og kulturaktiviteter har alltid påvirket bylivet, og har alltid utgjort en betingelse for etablering av byer. Næringsareal, kontorarbeidsplasser, kafeer, butikker og serviceinstitusjoner påvirker hvem og hvor mange som ferdes på stedet. Bruken av området påvirkes også av tilgjengeligheten fra andre steder, og om det er lett å ta seg inn i et område, eller stoppe for nødvendige ærend.

”Funksjonelt mangfold” har alltid kjennetegnet gaten og byens sentrum. I løpet av de siste tiårene har dette blitt fullt utnyttet i utviklingen av kjøpesentre, som i dag søker å tilby tilnærmet det samme spektret av funksjoner som en tradisjonell bygate, herunder kulturtilbud og rekreasjon.

Så hvordan kan gaten konkurrere? For å vitalisere bysentrene og trekke brukerne av kjøpesentrene tilbake til gaten kan byens handelsstand innføre kjøpesentrenes organisasjonsmodell for å styrke samarbeidet mellom butikkeiere samt reklamere for nisesbutikkene som representerer et tilbud kjøpesentre sjelden har. Videre må bygatens handelstand dyrke fram aspekter som kjøpesentrene ikke har, nemlig gatens kulturelle identitet, historie og uforutsigbarhet.



fig 3.48: Bilfri markedsdag, Bogstadveien, Oslo
Bogstadveien er uten sammenlikning Norges viktigste handlegate.
(kilde: ukjent)



fig 3.49: Sandvika storsenter, Bærum, Akershus.
Senteret tilfører lite til omgivelsene.
(kilde: mmpas.no)



fig 3.50: Sandvika storsenter, Bærum, Akershus.
Innendørs fungerer senteret som en sosial arena.
(kilde: erikogkriss.blogg.no)

3.4.12 Bolig

Boligbebyggelse er en viktig forutsetning for en levende by, så vel som for en levende gate. Det er i dag en tendens til å reversere kommersialiseringen av bysentrene gjennom etablering av leiligheter, eller gjennom fortet ting eller konvertering av tidligere næringsbygg og tjenestebygg til boligformål (fig 3.51– 3.52). I bysenterets randsoner transformeres næringsområder til rene boligområder som en bevisst byutviklingstrategi. Oslo har i løpet av få år fått mange nye bo-ligområder i kort avstand til sentrum (Aker Brygge, Nydalen, Løren, Ensjøbyen, Kværnerbyen etc).

Flere boliger i bysentrene bidrar til en vitalisering av byene noe som er et viktig mål for mange byadministrasjoner. I denne vitaliseringsprosessen må politikere og planleggere erkjenne at gaten er byens puls, og gatene må bli gjort tilgjengelige både for innbyggere lokalt og for besøkende.



fig 3.51: Hovedpostkontoret i Kristianiakvadraturen, Oslo. Nå konvertert til leiligheter. (kilde: wikipedia.org)

fig 3.52: Pilestredet Park, Oslo
Tidligere sykehusområde, nå prisbelønnet fortettingsprosjekt i Oslo sentrum, Sentralparken (kilde: wikimedia.org)





fig 3.53: Carl Berners plass, Oslo – før ombygging
(kilde: Statens vegvesen)



fig 3.54: Carl Berners plass, Oslo – etter ombygging
(kilde: Rainer Stange)



fig 3.55: New Road, Brighton, Engalnd: Shared Space
(kilde: wikimedia.org)

LINKER OG LITTERATUR: KAPITTEL 3.4

TRANSPORTSYSTEMET:

- A. Pratelli: “Urban Street Design & Planning: 2 (Transport Systems and Traffic Engineering)”, 2013
(WIT press, ISBN-10: 1845648471)
- Boarnet og Crane: “Travel by Design: The Influence of Urban Form on Travel”, 2001
(Oxford University Press, ISBN-10: 0195123956)
- Milan Janic: “Advanced Transport Systems: Analysis, Modeling, and Evaluation of Performances”, 2014
(Springer, ISBN-10: 1447162862)
- Sigurd Grava: “Urban Transportation Systems”. 2001
(McGraw-Hill Professional, ISBN-10: 0071384170)

KOLLEKTIVTRANSPORT:

- Peter R White: “Public Transport: Its Planning, Management and Operation”, 2008
(Routledge, ISBN-10: 0415445302)

- Schiefelbusch og Diemel: “Public Transport and its Users: The Passenger’s Perspective in Planning and Customer Care”, 2009

(Ashgate, ISBN-10: 07546744799)

- Eric Christian Bruun: “Better Public Transit Systems: Analyzing Investments and Performance”, 2013

(Routledge, ISBN-10: 0415706009)

GANGTRANSPORT:

- Inge Dahlman: “Gåboka”, 2005

(Statens vegvesen, ISBN 978-82-7704-098-1)

UNIVERSELL UTFORMING:

- Sigmund Asmervik: “Universell utforming – byer, hus, parker og transport for alle”, 2009

(Tapir akademisk forlag, ISBN13:9788251923903)

- Inger Marie Lid: “Universell utforming- verdigrunnlag, kunnskap og praksis”, 2013

(Høyskoleforlaget, ISBN10:8202409675)

:

3.5 SOSIALE FORUTSETNINGER

Fysisk planlegging kan beskrives som kunsten å skape fysiske forutsetninger for å imøtekomme samfunnets ulike behov. Gjennom historien har disse behovene endret seg radikalt fra å møte kravene til de første bybosetningene for ca 8000 år siden til dagens komplekse byer. Dette fysiske miljøet har gjennom årtusener utgjort en sosial arena for menneskelig samvær, samhandling og utfoldelse (fig 3.56–3.57).

3.5.1 Sosiale forhold som planleggingsideologi

Kvaliteten på det sosiale livet i byene har gjennom moderne planhistorie vært meget følsomt ovenfor endringer. Målsettingen for mange byteoretikere og planleggere har vært å overvinne sosial nød. Modernismen, hvis ideologiske fundament var hentet fra sosiologenes idealsamfunn på slutten av 1700-tallet, hadde også denne målsettingen. Dette til tross, sviktet funksjonalismen som planleggingsideologi ikke bare å realisere de sosiale reformene som ideologien var tuftet på, men den ignorert også sosiale relasjoner som premisser for by- og gateplanlegging. Et slående eksempel er boligkomplekset Pruitt-Igoe i St. Louis, Missouri i USA, tegnet av den japanske arkitekten Minoru Yamasaki i 1950. Boligkomplekset, som var designet i henhold til datidens boligideal og berømmet for fremtidsrettet arkitektur, ble revet 22 år etter på grunn av hærverk og uverdige boforhold (fig 3.58–3.61).

Modernismen som sosial planleggings- og byplanleggingsideologi ble utfordret allerede på midten av 1950-tallet. Når det gjelder gateplanlegging så var de viktigste talspersonene for mer levende gater og byrom Jane Jacobs (1916–2006), William Whyte (1917–1999) og Jan Gehl (1936–). Med skjerpede miljøkrav og med fokus på alternative transportformer til bil i byområdene og prioritering av byens oppholdsfunksjon, har deres teorier om å gjenskape den tradisjonelle gatens funksjonelle mangfold fått fornyet aktualitet. Dette har gjort seg utslag i bevegelser som for eksempel "Placemaking" (Project for Public Space) og "Livable City".



fig 3.56: Fleet Street, London ca 1870 – en illustrasjon Gustav Dure
(kilde: erikogkriss.blogg.no)



fig 3.57: Gate i New York, USA, ca 1870 – et øyeblikksbilde
(kilde: ukjent)



fig 3.58– 3.61: Pruitt-Igoe i St. Louis, Missouri i USA. Revet 16. mars 1972, kl 15.00, tidspunktet arkitektut historikeren Charles Jencks beskriver som da modernismen sluttet å ha en ideologisk forankring (kilde: wikipedia.org)

3.5.2 Gaten som sosial arena

Modernismen prioriterte tekniske krav som forutsetning for utforming av gater og byrom. Hvis sosiale forutsetninger blir vurdert i modernistisk gateplanlegging, er det i de fleste tilfeller en konsekvens av tekniske krav og ikke omvendt.

Opgaven til gateplanleggeren har endret seg som en konsekvens av skjerpede krav til en humanistisk tilnærming til planlegging. Dette innebærer blant annet at bytransport planlegges ut fra mobilitet og ikke biltrafikk samt at gater og byrom utformes med utgangspunkt i menneskelig aktivitet, ikke nødvendigvis bilens fremkommelighet. Dette fordrer utvidet kompetanse og innsikt, samt endrede holdninger.

I løpet av ca 50 år har gatens funksjon endret seg fra å være en kommersiell arena for handelsvirksomhet til å bli en sosial arena for opphold og opplevelse (fig 3.60–3.61). Dette setter nye krav til hvordan byens offentlige rom utformes.

Mange forhold påvirker vår atferd i det urbane rom. Blant annet hevder Jan Gehl at valgfri aktivitet fordrer fysiske omgivelser med god arkitektonisk utforming, det vil si en utforming som appellerer til almenheten.

I mange byer i Europa og USA ombygges gatenettet nettopp med utgangspunkt i menneskelig trivsel og samvær. I disse prosjektene har bybrukere og fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk blitt prioritert fremfor bilen. Dette introduserer nye trender i gateutforming. Times Square i New York blir av mange betegnet som et godt eksempel på dette (fig 3.62).

fig 3.62– under: Time Square i New York, før dominert av biltrafikk, nå et eldorado for byliv. (kilde: www.hola.com)

fig 3.63– side 65: Highline, New York. Fra togtrase til sosial arena.



3.5.3 Hva genererer sosial aktivitet i gater?

Vegdirektoratet initierte i 1993 et FoU- prosjekt med formål om å studere faktisk sosial gatebruk i 27 gater og plasser i fire norske byer: Oslo, Bergen, Trondheim og Hamar. I løpet av sommeren 1996 og vinteren 1997 ble det utført omfattende registreringer og intervjuer som evaluerte gatenes fysiske form, lokale rammebetingelser, faktisk sosial aktivitet samt holdninger til gatebruk. FoU-prosjektet fikk navnet "Byens liv- gaten som sosial arena", og ble utført etter en tredelt registreringsmetodikk (se kapittel 4.2.14, side 84):

- 1) Kvantitative og kvalitative karakteristika ved gaten
- 2) Faktisk bruk av gaten
- 3) Holdninger til gatebruk

De to siste punktene bygget på Jan Gehls metoder under bylivsundersøkelsen i København i 1996. Målsettingen med et slikt registreringsarbeid var å skaffe et grunnlagsmateriale for en ny og mer balansert planleggingsstrategi når det gjaldt kampen om gaterommet.

Resultater

Resultantene fra tellingene fortalte hvor mange som kjørte bil, syklet, gikk og oppholdt seg i gatene til ulike tider på døgnet, hverdag og helg. Videre fortalte tellingene formålet med aktiviteten, som for eksempel om sykkeltrafikken hovedsakelig var ren nytte transport til/fra skole og arbeid eller om den også ble brukt som fremkomstmiddel på fritiden. Oppholdsaktivitetene ble delt inn i kategorier som stående, stående på holdeplass, sittende på benk, sittende på kafé og annet opphold.

I kapitlet "Byens brukere" ble resultatene fra intervjuundersøkelsene presentert. Her ble formål med bruk av bysenteret delt inn i følgende: Bytte av transportmiddel, kulturaktivitet, spasertur/ ferie/ fritid, forbi passerende, ærend og arbeid/ utdanning. Trivsel i gata var også et tema, med spørsmål om hvor lenge en oppholdt seg i gata, samt trivsel- og trykghetsfølelse. Det disse undersøkelsene kunne si noe om, var hvilke gater og plasser som fungerer som målpunkt, med hvilken funksjon, og hvilke som kun brukes til gjennomfart.

FoU-prosjektet ønsket å undersøke om det er mulig å se sammenhenger mellom fysisk form, tilbud, tilgjengelighet og aktivitet i en gate. I Bergen ble det for eksempel konkludert med at sykkeltrafikken i stor grad blir styrt ut fra disponible arealer, tilgjengelighet og barrierer i form av ledegjerder og trafikk. Fotgjengertrafikken blir også styrt av disponibelt areal, men her spiller omgivelsene, arkitektur, gatemøblering og funksjon en større rolle.

I alle prøvebyene blir det fastslått at det var vanskelig å trekke ut sammenhenger mellom sosial aktivitet og fysisk form. Det så ut til at høy arkitektonisk kvalitet på byrommene ga grunnlag for aktivitet, spesielt dersom det samtidig finnes gode tilbud i området. Lav kvalitet på byrommet trenger ikke nødvendigvis å ha en direkte negativ innvirkning på den sosiale bruken. Derimot så det ut til at tilgjengelighet, særlig kollektivholdeplasser, og et mangfold av tilbud skapte aktivitet både i form av opphold og gjennomfart.

Konklusjon

Gjennom undersøkelser i 27 gater og byrom konkluderte FoU-prosjektet med at det var seks forhold som var avgjørende for at gater genererte byliv:

- at gaten er selv et målpunkt eller har flere målpunkter.
- at gaten har god fysisk form.
- at gaten har gode tilbud og et mangfold av aktiviteter.
- at gaten har god tilgjengelighet både til og i gata.
- at gatens biltrafikk nedprioriteres og underordner seg bylivet.



3.5.4 Sammenheng mellom gateaktivitet, trafikkvolum og fysisk form

Det er mange myter knyttet til hva som genererer byliv og hva som hindrer det. Det er en generell antagelse at:

- høyt biltrafikkvolum hindrer oppholdsfunksjon i gater
- god fysisk form i gater er en forutsetning for byliv

I en PhD-avhandling, med tittel "The street as an extended road notion" (Lillebye/NTNU, 2009) evalueres sammenhengen mellom ulike parametere knyttet til byliv

som en videreutvikling av "Bylivsprosjektet":

- Sosial gateaktivitet
- Fotgjengerintensitet (mengde)
- Sosial prosentandel
- Motorisert trafikkvolum (ÅDT)
- Arkitektonisk attraktivitet

Formålet med denne evalueringen var å bekrefte eller avkrefte følgende hypoteser:

A: Motorisert trafikkvolum begrenser ikke sosial gateaktivitet.

B: Arkitektonisk attraktivitet er ubetydelig i forhold til sosial gateaktivitet.

Konklusjonen var at ved svært høy ÅDT (over 20 000) kan sosial aktivitet oppstå dersom møtestedene er attraktive med hensyn til funksjon og arkitektur. De fysiske forholdene er altså viktige for å oppnå sosial bruk av gaterommet. Torget i Bergen var et av stedene som ble undersøkt. Her er det stor intensitet av mennesker som benytter seg av torgtilbudet, men også mange som tilsynelatende blir igjen for å kikke på folkelivet. Årsdøgntrafikken på 26 000 kjøretøyer ser ikke ut til å dempe den sosiale aktiviteten. Den andre gaten i denne

kategorien er Elgeseter gate som har en helt annen karakter og funksjon, nemlig som hovedferdselsåre inn til Trondheim. Til tross for gatens rene transportfunksjon er det nok mennesker som tar små pauser her til at det gir utslag på oppholdsraten. Her er det potensiale for å øke den sosiale aktiviteten ved å nedgradere vegen til gate med noe mindre biltrafikk.

Ved høy ÅDT (8 000–12 000) varierer aktiviteten i de utvalgte gatene mye. Bryggen i Bergen og Stortorvet i Oslo peker seg ut som de med mest sosial aktivitet. Disse byrommene har begge betydelig areal mellom fasader og kjørebane, i tillegg til funksjoner som servering (Bryggen i Bergen) og markedsandel og kollektivholdeplass (Stortorvet i Oslo). I denne kategorien indikerer registreringene at høy ÅDT kan ha en negativ effekt på sosial aktivitet i gaterommet, men at det ikke nødvendigvis vil være en avgjørende faktor for bylivet.

Fra registreringene i gater med medium og lav ÅDT kan en lese at trafikk i denne mengden ikke nødvendigvis påvirker sosial aktivitet, og i de bilfrie gatene i undersøkelsen er det andre faktorer som er like viktige i forhold til opphold.

Hypotese 2, attraktiv arkitekturs innvirkning på gaterommet, blir også testet på samme måte med en inndeling i attraktivitet fra høy til lav. Kriterier for denne inndelingen er om gaten oppleves smal og intim, eller åpen og oversiktlig, om den er beplantet med busker og trær, om den er omkranset av fine fasader, om den er stille og rolig og om sittemulighetene er gode. Resultatene av registreringene avkrefter hypotesen om at arkitektonisk attraktivitet er ubetydelig i forhold til sosial gateaktivitet, men konklusjonen er langt fra entydig da flere av stedene med lav estetisk attraktivitet likevel oppnådde middels høye prosentandeler innen sosial aktivitet.

fig 3.64: Fiskertorget i Bergen
(kilde: Odd E Nerbø/ Bergens Tidende)





Vegsystemet

Regulert
 Upersonlig
 Todimensjonalt
 Ensidig funksjon
 Statisk
 Forutsigbart
 Systematisk
 Offentlig kontrollert
 Skilt og oppmerking



Det offentlige rom

Kulturelt definert
 Personlig
 Tredimensjonalt
 Multifunksjon
 Konstant i endring
 Uforutsigbart
 Kontekstuell
 Kulturelt / sosiale regler
 Uformell kommunikasjon

fig 3.65– 3.66: Differensiering mellom “vegsystemet” og “det offentlige rom”, med motsatte funksjonskarakteristika og planforutsetninger. (Ben Hamilton-Baillie, oversatt av Einar Lillebye)

fig 3.65: Generelt vegsystem (Ben Hamilton-Baillie)

fig 3.66: Seven Dials, Convent Garden, London (independent.co.uk)

LINKER OG LITTERATUR: KAPITTEL 3.5

- Jane Jacobs: “The Death and Life of Great American Cities”, 1961
 (Vintage Books, ISBN-10: 067974195X)
- Jan Gehl: “Livet mellom husene”, 1971
 (Arkitektenes Forlag, ISBN 87 7407 019 3)
- Jan Gehl: “Byer for mennesker”, 2010
 (Bogværket, ISBN 978-97-92420-11-4)
- Donald Appleyard: “Livable Streets”, 1981
 (University of California Press, ISBN 0-520-03689-1)
- Whilliam H Whyte: “The Social Life Of Small Urban Spaces”, 1980
 (Project for Public Spaces Inc, ISBN -10: 097063241X)
- Whilliam H Whyte: “City: Rediscovering the Center”, 2009
 (University of Pennsylvania Press, ISBN-10: 0812220749)
- Einar Lillebye: “The Street as an extended Road Notion”, 2006
 (NTNU, ISBN 987-82-471-2601)

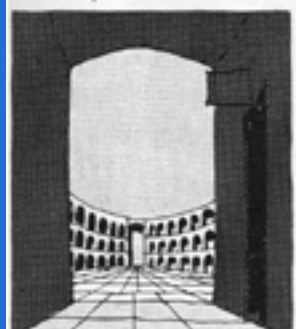
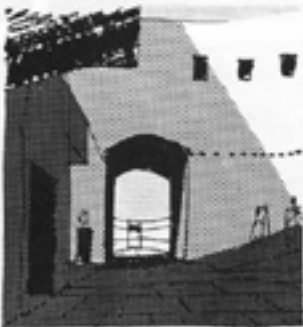


Kulturhistorisk stedsanalyse



En veileder i bruk av

DIVE



4. ANALYSEMETODER

4.

4. ANALYSEMETODER

4.1 INNLEDNING

Kapittel 2 beskriver fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for planlegging. Som før nevnt er målsettingen for denne rapporten blant annet:

1. å identifisere de nødvendige forutsetninger som skal legges til grunn for prosjekteringen gjennom registrering og datainnhenting.
2. å omsette registreringsdata/ forutsetninger til planleggingsforutsetninger gjennom analyser, løsningsprinsipper og prioriteringer.

Dette kapitlet beskriver ulike typer metoder for å identifisere og analysere disse forutsetninger. De fleste såkalte "analysemetoder" har kun som formål å identifisere planleggingsforutsetningene og overlater til planleggeren ut fra et faglig skjønn å analysere og prioritere dataene. Det er derfor viktig å skille begrepene "identifisere/ registrere" og "analysere" i plansammenheng, spesielt ved bruk av metodikken.

Kapittel 3 beskriver kun metodikk for å identifisere/ registrere fysiske og sosiale forutsetninger. Metodikk for å identifisere funksjonelle forutsetninger er beskrevet andre steder og kan omfatte blant annet:

- a) Samfunnsøkonomiske analyser
- b) Transportmodeller
- b) Behovsanalyser
- c) Funksjonsanalyser
- d) Ulike typer trafikktegninger
- e) Reisevaneundersøkelser

Metodene i dette kapitlet presenteres derfor innen tre kategorier:

- kapittel 3.2: Stedsanalyser
- kapittel 3.3: Kulturmiljøanalyser
- kapittel 3.4: Sosiokulturelle stedsanalyser

Det er viktig å anvende riktig metode til riktig formål. Dette kapitlet beskriver de valgte analysemetodene og gir en presentasjon av hver enkelt analysemetode med dets opprinnelse, hensikt, beskrivelse og dens er egnet/uegnet. De fleste metodene er under kontinuerlig utvikling og nye blir stadig utviklet.

4.2 STEDSANALYSER

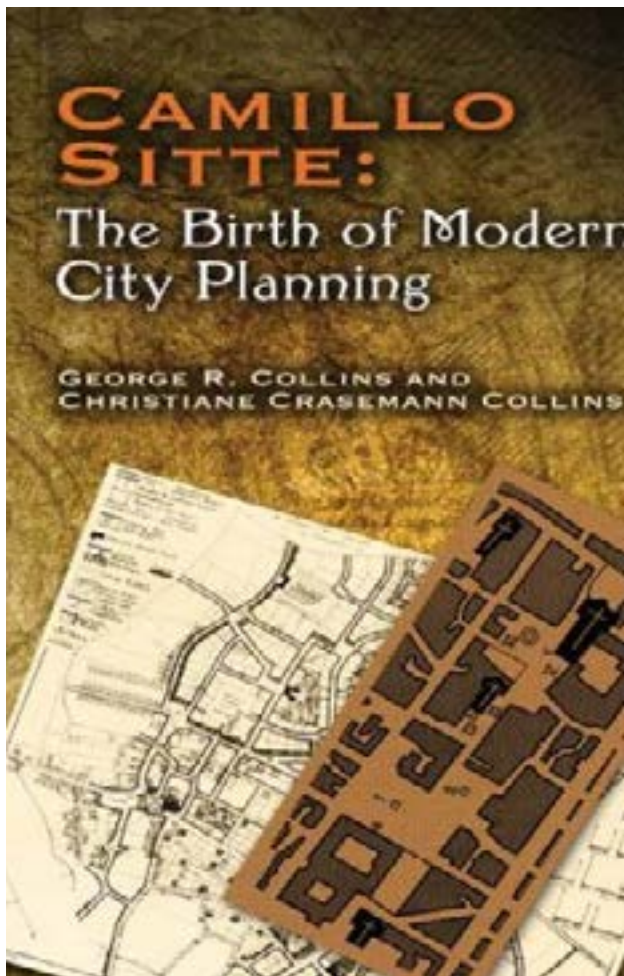
Stedsanalyse er en betegnelse på en registrerings- og/eller analysemetode som egner seg til å beskrive fysiske forhold i et spesifikt område. Dette kan være for en hel by eller et enkelt byrom. En stedsanalyse er definert som en systematisering av kunnskap for å forstå stedet (MD, 1993). Den brukes til å etablere et nødvendig kunnskapsgrunnlag for å legge pre-misser for planlegging ut fra stedlige hensyn, for eksempel et steds fysiske karakteristika (bystruktur, natur- og kulturlandskap) eller dets planhistorie.

Stedsanalyser kan være generelle eller tematiske. Tematiske analysemetoder fokuserer på konkrete elementer i planområdets oppbygging. Eksempelvis kan strukturanalyser omhandle grøntstruktur, gatestruktur etc. Ulike fag har også sine egne analysemetodikker.

Hovedmålsettingen med stedsanalyser er å skaffe et best mulig arkitektfaglig grunnlag for å vurdere de fysiske om-givelsene. I Miljødepartementets veiledning T-986 "Stedsanalyser – innhold og gjennomføring" innledes det med at:

"Et av virkemidlene for stedsforming er stedsanalyse som grunnlag for bedre stedsforståelse og målinnretting i planlegging og byggesaksbehandling. Det er økende interesse for å vektlegge estetiske kvaliteter og lokal identitet ved utfor-ming og vedlikehold av det fysiske miljøet i våre steder."

4.2.1 Romlig visuell analyse 1 – Camillo Sitte



Opprinnelse

Arkitekten Camillo Sitte (1843–1903) opplevde hvordan Wiens bymur ble fjernet og erstattet med monumentale institusjonsbygninger med åpne plasser i et parklandskap. Sitte pekte på at en gangtur i et slikt bylandskap er forutsigbar og fattig på opplevelser. Sitte kritiserte også datidens moderne byplanlegging med brede og rette gater. I stedet pekte han på kvalitetene i den middelalderske byen der plassdannelsene var markerte og begrensede og gateløpene uregelmessige, men rike på opplevelser. Han poengterte også at det i middelalderen var en funksjonell og levende bruk av byenes åpne plasser og et intimt samspill mellom plassene og de offentlige bygningene rundt plassene. Sittes tanker fikk en renessanse i 1980- og 90-årenes postmodernisme og nyurbanisme. Sittes arbeid er egentlig en formings- og planteori og ikke en analysemetode. Likevel blir den oftest behandlet som en av de klassiske analysemetodene.

Hensikt

Sittes grunnleggende teser er til støtte ved plassering av bygg, ikke minst i fortetningsprosjekt og ved møblering av plasser. Hensikten er å skape byrom som er attraktive, spennende og tilrettelagt for gående.

Beskrivelse

Ut fra omfattende studier av plassdannelser i sentrale deler av Europa formulerte Sitte de "kunstnerlige teser" som bør danne grunnlag for forming av plasser:

- plassens sentralpunkt skal holdes fri
- plassen skal ha menneskelig størrelse og proporsjoner
- plassen bør være uregelmessig
- plassene bør ligge i tilslutning til hverandre

Videre anbefaler Sitte at byrommene formes ut fra hva mennesket ser og opplever når de beveger seg gjennom byen.

Egnethet

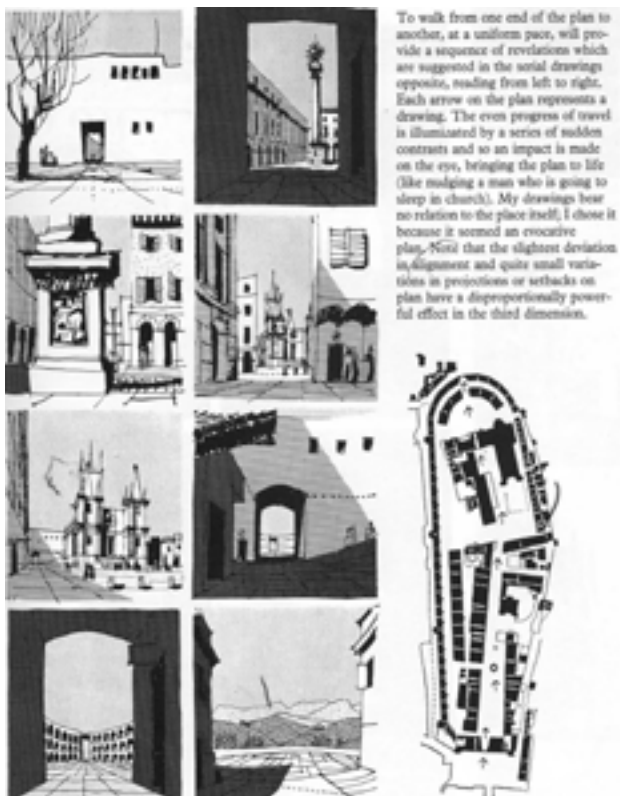
Camillo Sittes teser må, som nevnt, oppfattes mer som underlag for en teori enn en analysemetode. Ved studie av konkrete prosjektområder vil den imidlertid være til støtte for å finne ut om plassen oppfyller eller bryter med tesene. Tesene kan være viktige innspill ved utvikling av bymiljøer og ved utforming av prosjekter i tette bymiljøer. Tesene har spesiell relevans der det skal legges til rette for mye gangtrafikk da den fokuserer på de gående som brukere av omgivelsene.

|

LINKER OG LITTERATUR:

- Camillo Sittes (Collins og Collins): "The Birth og Modern City Planning", 1986, første gang utgitt 1889
(Rizzoli, ISBN 0-8478-0785-1)
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse – innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986
(ISBN 82-7243-958-6)

4.2.2 Romlig visuell analyse 2 – Gordon Cullen



Beskrivelse

Cullen lager billedserier som gjengir en bevegelse gjennom byen. Analysen er basert på de tanker og følelser som oppstår hos en som beveger seg gjennom byen og er knyttet til arkitektoniske egenskaper som rytme, kontraster og rom-effekter.

Analysen gjøres ved å velge de viktigste rutene gjennom byen, og avmerke på kartet hver gang omgivelsene endrer seg dramatisk. Denne metoden er klart visuell og gjengir de arkitektoniske gode sidene ved byen – både overordnet og detaljert. Etter hvert er det utviklet flere metoder som bygger på Cullens idéer.

Egnethet

Metoden kan med tilpassinger benyttes ved vurdering av stort sett alle bygge- og anleggstiltak som påvirker de synlige omgivelsene i en by eller et tettsted.

Opprinnelse

I tiden før første verdenskrig hadde funksjonalismen sitt gjennombrudd innen byplanlegging. Byens skyggefulle kvartaler skulle åpnes opp med lys, luft, grønt og nye former. Klassiske og romantiske stilidealer ble forkastet og erstattet med enkle geometriske former. Funksjonalismen var også knyttet til et rasjonelt syn på mennesket og dets opptreden. I nærmere 50 år var funksjonalismen fremherskende. Etter hvert ble de bygde utemiljøene stadig mindre tilpasset menneskelige aktiviteter og kritikken økte. Gordon Cullen (1914–1994) var en av funksjonalismens mest profilerte kritikere etter andre verdenskrig.

Hensikt

Cullen har gjennom sitt arbeid søkt å utvikle en metode som tar hensyn til det mennesket intuitivt oppfatter på sin reise gjennom byen. Hensikten er å fange opp de arkitektoniske gode sidene ved byen slik mennesket opplever den.

LINKER OG LITTERATUR:

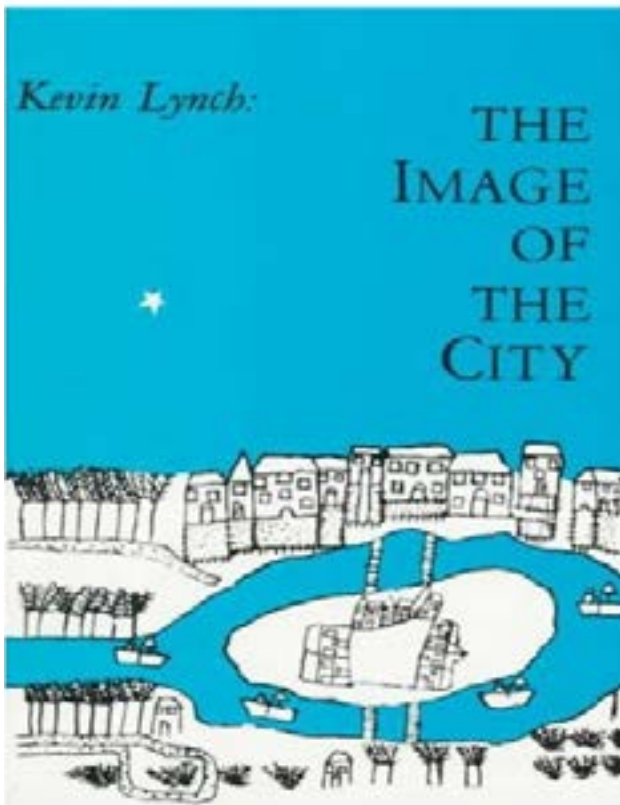
– Gordon Cullen: "The concise townscape", 1961

(*Butterworth Architecture /The Architectural Press, ISBN 0-85139-568-6*)

– Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse – innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986

(*ISBN 82-7243-958-6*)

4.2.3 Romlig visuell analyse 3 – Kevin Lynch



Opprinnelse

Amerikaneren Kevin Lynch (1918–1984) gjorde på slutten av 1950-årene studier av Boston, Massachusetts og Washington DC. Formålet var å kartlegge hvordan mennesker opplevde byen og hvordan det var å orientere seg. Hans arbeid var primært basert på intervjuer.

Hensikt

Lynch hadde til hensikt å påvise byens visuelle kvaliteter gjennom innbyggernes mentale bilde av byen. Analysemetoden skal kunne anvendes for store "moderne" byer, og der byen skal behandles som en helhet og ikke som enkeltplasser.

Beskrivelse

Analysen er basert på to innfallsvinkler:

- 1) Intervjuer med vanlige mennesker som får fortelle hvordan de opplever steder, og
- 2) en systematisk analyse utført av fagpersoner. Resultatet tolkes og omarbeides til et planleggingsgrunnlag.

Som støtte for å beskrive byens form og struktur benyttes fem basiselementer:

- Ferdselsårer (gater, veier)
- Kanter (barriere i landskapet som motorveger, fjellskrenter og vassdrag)
- Områder (som oppfattes som sammenhengende)
- Knutepunkter (større vegkryss og omstigningssted for kollektivreisende)
- Landemerker (viktige kjennemerker i bylandskapet)

Byen har etter Lynchs teori en strukturell klarhet der som innbyggerne kan oppleve og identifisere seg med den. En av metodens sterke sider er at menigmanns oppfatning av området/byen kommer til uttrykk som et viktig supplement og korrektiv til fagmessige vurderinger av byens verdier.

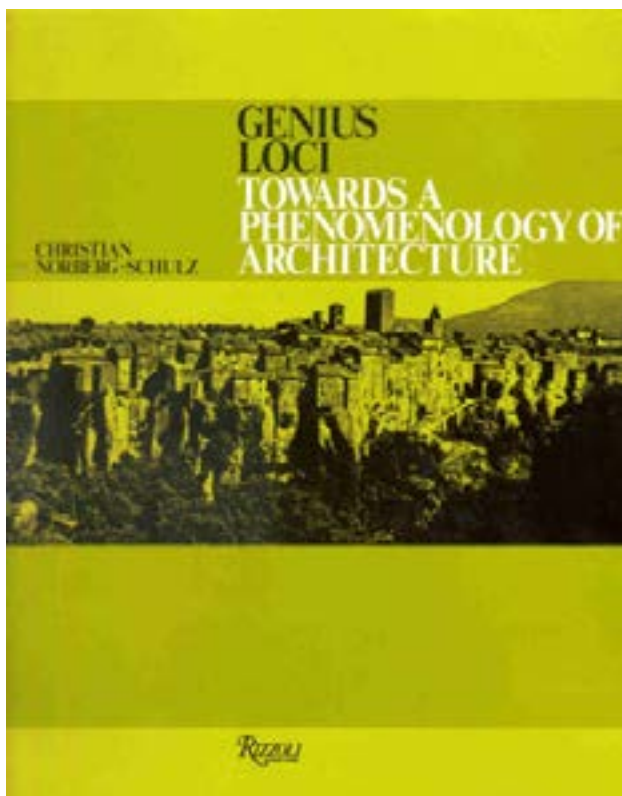
Egnethet

Metoden er utviklet i og for store byer. Den kan også benyttes i mindre steder, men planområdet bør ha viss størrelse for at metoden skal kunne få optimal anvendelse.

LINKER OG LITTERATUR:

- Kevin Lynch: "The Image of the City", 1960 (*The MIT Press, Massachusetts/London, ISBN 0-262-12004-6*)
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse – innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986 (*ISBN 82-7243-958-6*)

4.2.4 Kvalitativ stedsanalyse



Opprinnelse

Analysen bygger på Christian Norberg-Schulz (1926–2000) teoretiske forståelse av verdien og karakteren ved et sted, og den helhetlige sammenhengen mellom landskap, stedet og bebyggelsen. Analysemetodikken er utviklet av Anne Marit Vagstein. Målet var å utvikle en metode som så kulturlandskapet som en kvalitativ helhet.

Hensikt

Metoden nyttes for å avdekke et områdes naturgitte landskapsstrukturer. Metoden skal bidra til å skape stedsutvikling gjennom bedre forståelse av stedet for å oppnå harmoni mellom mennesker, byggverk og natur.

Beskrivelse

Analysen tar utgangspunkt i at menneskets forhold til stedet er knyttet til opplevelse av fire "rom": orienteringsrommet, identifikasjonsrommet, minnerommet og historierommet.

Analysen er fremstilt som en serie "kvalitative kart" og er knyttet til en romlig omverden som består av de fire "rommene". Disse utfyller hverandre på den måten at kartene understreker det som beskrivelsene ikke sier og omvendt. De tradisjonelle kartsymbolene er erstattet med nye symboler. Ved å legge vekt på enkelte fenomen, og dempe andre trekk, kan helheten visualiseres og dermed også få frem stedets skjulte kvaliteter.

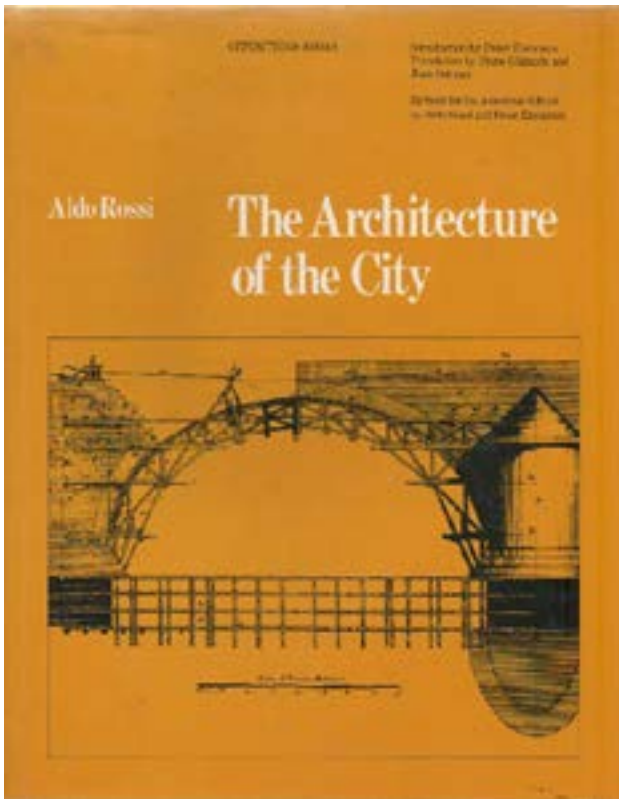
Egnethet

Metoden kan benyttes alle steder der mennesker beveger og oppholder seg. Den tar for seg helheten og kan benyttes for å identifisere opprinnelige kvaliteter i omgivelsene. På den måten kan den også brukes til å gjenskape opprinnelig identitet gjennom et nytt prosjekt.

LINKER OG LITTERATUR:

- Vagstein, Anne Marit: Kvalitativ stedsanalyse, i Byggekunst nr 3/1993.
- Christian Norberg-Schulz: "Genius Loci Towards a phenomenology of architecture", 1980 (Academy editions, London, ISBN-10: 0847802876)
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse – innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986

4.2.5 Rasjonell byanalyse



Opprinnelse

Den italienske arkitekten Aldo Rossi (1931–1997) kom med sin analysemodell på midten av 1960-tallet. Han utviklet komposisjonsformer som gjør det mulig å bygge videre på den europeiske bymessige sammenhengen, og samtidig holde fast på byens viktigste elementer som gaten, plassen, monumentene osv. Byen er en strukturell enhet hvor de ulike delene forholder seg gjensidig til hverandre, og der byens uttrykk ikke bare er et middel, men et mål.

Hensikt

Metoden har til hensikt å gi en forståelse av hvilke elementer i omgivelsene som opprettholder den historiske kontinuiteten i byen. Den vil således kunne bidra til en byutvikling med forankring i byens historiske trekk.

Beskrivelse

I metoden til Rossi "brytes" byens arkitektoniske form ned til ulike typeelementer som for eksempel knutepunkter, bo-liger, offentlige / kommersielle bygninger og transportarealer. Typeelementene inndrønes i topologier som kan analyseres. Byen analyseres på tre nivåer:

- Det urbane nettverket (bystruktur)
- De primære elementer, for eksempel enkeltbygg
- Stedet/ plassen (solus locus)

I det urbane nettverket, som er det minst stabile, kan ikke elementene studeres enkeltvis, men kun som deler av det nettverk de er en del av. De primære elementene er mer permanente, men mindre i omfang enn nettverket over. De omfatter offentlige bygninger, landemerker, monumenter osv. Det siste nivået er stedet, den tredimensjonale rom- og bygningsstrukturen. Her ligger stedets karakter – det som gjør stedet unikt. Enkeltbygg analyseres tilsvarende, med inndeling i helhet, konstruksjonen og utsmykking.

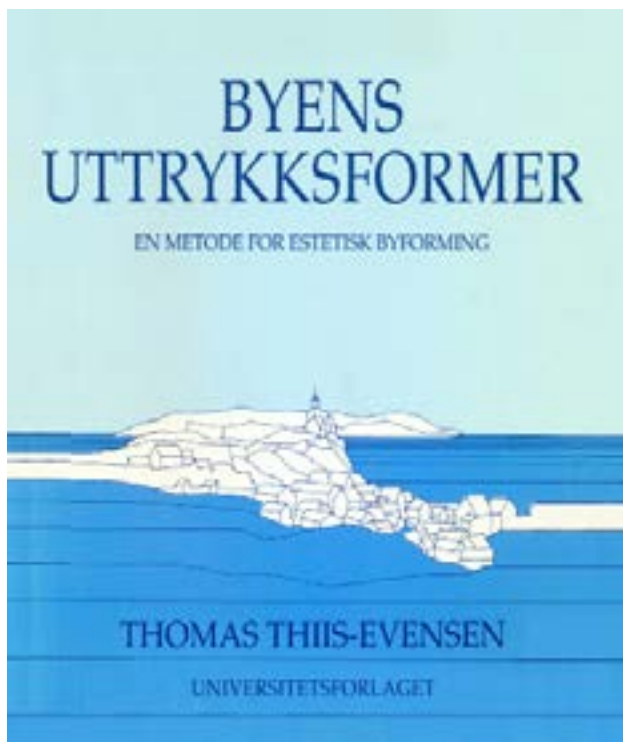
Egnethet

Metoden er egnet for prosjekter dersom intensjonen er en utvikling basert på videreføring av de historiske trekkene.

LINKER OG LITTERATUR:

- Aldo Rossi: "The Architecture of the City", 1984
(MIT-Press, ISBN 0-262-18101-0)
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse – innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986
(ISBN 82-7243-958-6)
- Boverket: "Lär känna din ort! – metoder att analysera orter och stadsdelar", 2006
(ISBN 91-7147-942-2)

4.2.6 Estetisk byforming



Opprinnelse

Analysen bygger på at det skal finnes visuelle prinsipper som gjelder for enhver formgivning. Det som oppleves og observeres fra gateplan danner grunnlaget for analysen. Metoden tar utgangspunkt i at et byrom er sammensatt av tre uavhengige romnivåer, som samlet danner byrommets karakter: landskapet der byen/tettstedet ligger, bebyggelsen som danner stedet og møbleringen av byrommet. Metoden er utarbeidet av Thomas Thiis-Evensen (1946-) gjennom hans doktoravhandling fra 1992, "Byens uttryksformer. En metode for estetisk byforming".

Hensikt

Metoden skal sikre oversikt over stedets visuelle særtrekk og kvaliteter som grunnlag for formingsveiledere for planlegging av ny bebyggelse i eksisterende bymiljøer. Analysen skal gjøre den visuelle siden av byplanarbeidet mest mulig objektiv og etterkontrollerbar.

Beskrivelse

Analysen bygger på at det finnes universelle visuelle prinsipper for fysisk forming. Metoden gjennomføres i tre trinn:

- Registrering – en beskrivelse av stedets lokalisering, historikk og problemstillinger
- Karakterisering – en beskrivelse av stedets formale særtrekk
- Rettledning – en begrunnelse av særtrekk som prioriteres.

I siste fase av arbeidet utarbeides en formingsveileder på tre forskjellige nivåer:

- 1) Hovedveileder – angir overordnede prinsipper for styrkeforholdet mellom stedene som er vurdert
- 2) Generell veileder – angir konsekvenser dette styrkeforholdet får for elementene i stedet
- 3) Spesiel veileder – angir hva dette kan bety for konkrete situasjoner på stedet

Egnethet

Metoden gir retningslinjer for ivaretagelse av visuelle hensyn ved planlegging av ny bebyggelse i eksisterende bystrøk. Metoden omfatter kun de visuelle forhold i stedsanalysen. For å få en helhetlig stedsvurdering må analysen kompletteres med andre tematiske analyser.

LINKER OG LITTERATUR:

– Thomas Thiis-Evensen: "Byens uttryksformer", 1992

(Universitetsforlaget, ISBN 82-00-21703-5)

– Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse – innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986

(ISBN 82-7243-958-6)

– Boverket: "Lär känna din ort! – metoder att analysera orter och stadsdelar", 2006

(ISBN 91-7147-942-2)

4.2.7 Realistisk byanalyse



Opprinnelse

Realistisk byanalyse har som utgangspunkt at byen er utviklet over tid. Den helheten vi oppfatter i dag er bygget opp av mange delelementer, som hver på sin måte bærer med seg noe av byens historie, holdninger og verdier. De fysiske omgivelsene er dermed et resultat av en prosess der mange ulike krefter virker sammen eller er i konflikt med hverandre. Gjennom analysemetoden skal man kunne forstå omgivelsene og den prosessen som har skapt disse omgivelsene. Metoden søker å beskrive omgivelsene slik de faktisk fremstår, med identifisering av ulike prinsipper og strukturer bak stedets fysiske form.

Hensikt

Metoden er en måte å definere våre fysiske omgivelser på, og gir et grunnlag for å drøfte og forstå arkitektonisk form. Analysen skal på den måten gi holdepunkter for utvikling av byens arkitektoniske form og tilpasse ny arkitektur til eksisterende omgivelser.

Beskrivelse

Realistisk byanalyse er en form for stedsanalyse som søker å definere de stedlige arkitektoniske sammenhengene som enkeltprosjekter må forholde seg til. Analysemetoden kan bidra til å belyse hvordan samfunnsmessige endringskrefter i dag påvirker og endrer stedets form (transformasjoner). Metoden er bygd opp i fire trinn:

- 1) Historisk utvikling av stedets form – rekonstruere hvordan stedets form har utviklet seg gjennom historien.
- 2) Overordnede strukturelle elementer – kategorisering av stedets "primære elementer" (naturgitte geografiske forhold, eiendomsforhold, kommunikasjon m.v.).
- 3) Bebyggelsesstruktur – klargjøre stedets ulike geometriske organisasjonsprinsipper med klassifisering av bebyggelsesstrukturene.
- 4) Avgrensning av enhetlige områder – områdeinndeling etter gitte kriterier.

Egnethet

Metoden egner seg til utvikling av grunnlagsmateriale ved utarbeidelse av kommunedelplaner og reguleringsplaner. Den kan benyttes i planarbeid med fokus på stedets karakter, arkitektoniske hovedprinsipper, bebyggelsesstruktur omgivelsenes endring over tid. Analysen gir grunnlag for å klassifisere aktuelle prosjekter etter betydningen de vil få for omgivelsene.

LINKER OG LITTERATUR:

- Karl Otto Ellefsen/Dag Tvilde: "Realistisk byanalyse", billag til Byggekunst (1991).
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse – innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986 (ISBN 82-7243-958-6)

4.2.8 Forenklet realistisk byanalyse

Opprinnelse

Modellen for den forenklete analysen er utarbeidet av Asplan Viak, på oppdrag fra Hordaland fylkeskommune. Bakgrunnen for utvikling av modellen var fylkeskommunens ønske om at flest mulig kommuner skulle utarbeide stedsanalyser for kommunesentrene som ledd i å stimulere til økt satsing på et bedre fysisk miljø i mindre tettsteder i fylket. Modellen har tatt utgangspunkt i Miljøverndepartementets veileder T-986 ("Stedsanalyse - innhold og gjennomføring") for å utforme en mal egnet for arbeidet i kommunene.

Hensikt

Hensikten med analysemetoden er todelt:

- å lage et enkelt grunnlag tilpasset små steder.
- å lage et verktøy for å øke kommunenes bevissthet til omgivelsenes estetiske og arkitektoniske kvaliteter. Resultatet skal gi et bedre beslutningsgrunnlag for behandling av arealplaner og byggesaker.

Beskrivelse

Metoden vektlegger organisering av arbeidet, prosess og at arbeidet bør føres frem stegvis. Det er skissert forslag til en arbeidsprosess med koordinering av ressurser internt i kommunen og bruk av konsulenter.

Arbeidet omfatter i korte trekk:

- Analyse av historisk utvikling
- Strukturanalyse (overordnede fysiske strukturer og natur- og landskapsforhold)
- Retningslinjer for videre utvikling av stedet.

Aktiv bruk av folkemøter, media, brosjyremateriell etc. trekkes frem som viktige virkemidler i arbeidet. Stedsanalysen er definert som et forprosjekt der det forutsettes videreføring av resultatene, for eksempel gjennom utarbeidelse av kommunedelplaner.

Egnethet

Metodikken er utarbeidet for å overensstemme med detaljeringsgrad og prosess for kommuneplanens arealdel. Den er derfor mest egnet som grunnlag for denne plantypen, kommunedelplaner og eventuelt forenklete reguleringsplaner. Metoden er primært en registreringsmetode.

LINKER OG LITTERATUR:

- Hordaland fylkeskommune: "Stedanalyse - Utkast til forenkla opplegg" 1995
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse - innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986 (ISBN 82-7243-958-6)

4.2.9 Konsekvensanalyser (KU)



Opprinnelse

Konsekvensutredninger er beskrevet i EU's Direktiv for konsekvensutredninger. Det ble introdusert i 1985 og siste gang revidert i 2003. Krav om konsekvensutredning ble tatt inn i Plan- og bygningsloven i 1989. Miljøverndepartementet har utarbeidet en generell veiledning mens Statens vegvesen har utarbeidet en egen veileder rettet mot veg- og trafikk-anlegg (Håndbok 140 Konsekvensanalyser). 2006-utgaven er pr 2013 under revisjon.

Hensikt

Hensikten er å få en standardisert og allsidig vurdering av større tiltak som vil ha konsekvenser for befolkning, fauna, flora, luft, vann, landskapsbilde og kulturvern. Konsekvensutredninger skal være grunnlag for valg av alternative løsninger.

Beskrivelse

Statens vegvesens metodikk for konsekvensanalyser består av en samfunnsøkonomisk analyse, samt utredning av lokale og regionale virkninger. Metoden omfatter både prissatte og ikke prissatte konsekvenser av et tiltak. Gjennom de ikke prissatte konsekvenser håndteres blant annet vurderinger av landskaps-

bilde/bybilde, nærmiljø og kulturmiljø. Tre sentrale begreper gjelder for vurdering og analyse:

- 1) Verdi – vurdering av hvor verdifullt et område eller miljøer.
- 2) Omfang – vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.
- 3) Konsekvens – avveining mellom de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre.

Analysen av temaene bygger på registrering og beskrivelse av området som berøres av et tiltak. Influensområdet for tiltaket vil vanligvis omfatte et større geografisk område, mens registreringen vanligvis er mer detaljert. Gjennomføring av registreringene innebærer følgende trinn:

- 1) Gjennomgang av relevante kilder og eksisterende registreringer
- 2) Befaring av influensområdet, med vekt på planområdet
- 3) Beskrivelse av områdets overordnede karakteristiske trekk
- 4) Eventuelle supplerende nyregistreringer
- 5) Inndeling, beskrivelse og kartfesting av miljøer/områder

Egnethet

Metodikken skal benyttes på de fleste tiltak innen Statens vegvesens forvaltningsområde. Metoden er primært utviklet for større prosjekter som utløser krav til konsekvensutredning, for eksempel alternative trasévalg for en vegstrekning.

LINKER OG LITTERATUR:

- Statens vegvesen: Håndbok 140, Konsekvensanalyser 2006
- Miljøverndepartementet: Forskrift om konsekvensutredninger – planlegging etter plan- og bygningsloven, veileder 276

4.2.10 Kulturmiljøanalyse/Kommuneatlas SAVE



Opprinnelse

Kulturmiljøanalyse ble introdusert i den danske loven om kulturminner i 1993. Det finnes flere eksempler på kulturmiljøanalyser, men det er foreløpig ikke utviklet noen veileder eller standardisert praksis for gjennomføring av en kulturmiljøanalyse i Norge. Danmarks miljøministerium har utviklet en metode som kalles SAVE (Survey of Architectural Values in the Environment) hvor arkitektoniske vurderinger er det viktigste grunnlaget for metoden. Kommuneatlas er navnet på den oppsummeringen som er resultatet av kartlegging og registrering av danske byer og bygningers bevaringsverdi.

Hensikt

Hensikten med SAVE er å identifisere hvilke byrom og bygg som bør vernes gjennom planlegging og anviser hvordan ny bebyggelse kan integreres i det fysiske miljøet.

Beskrivelse

Metodikken i SAVE er delt inn i følgende tre faser:

1) Innsamling og bearbeiding av kart og annet grunnlagsmateriell. Bebyggelsesstrukturene deles i tre kategorier: dominerende trekk, bebyggelsesmønster og utsnitt/deler.

2) Kartlegging av utvalgte bebyggelsesstrukturer og bygninger fra før 2. verdenskrig. Verdiene som analyseres er:

arkitektoniske verdier, kulturhistoriske verdier, miljømessige verdier samt verdier knyttet til opprinnelse og tilstand.

De miljømessige verdiene inkluderer for eksempel parker, hager, landskapsstrøk og siktlinjer / utsyn. Historiske fakta bidrar til å underbygge og tydeliggjøre opplevelsesverdier. Deretter vurderes bygningenes verdi etter en skjønsmessig skala fra 1 til 9. I hovedsak er det de arkitektoniske verdiene, basert på iakttagelser, som legges til grunn for vurderingene.

3) Utarbeidelse av atlasen der områdets typologi, historie og arkitektur beskrives sammen med vurdering av bebyggelse og miljøer. Formålet er å finne frem til de bygninger og bymiljøer som skal beskyttes gjennom kommunal planlegging, samt å fremskaffe et underlag for utarbeiding av retningslinjer for hvordan ny bebyggelse kan tilpasses de utvalgte eksisterende bymiljøene.

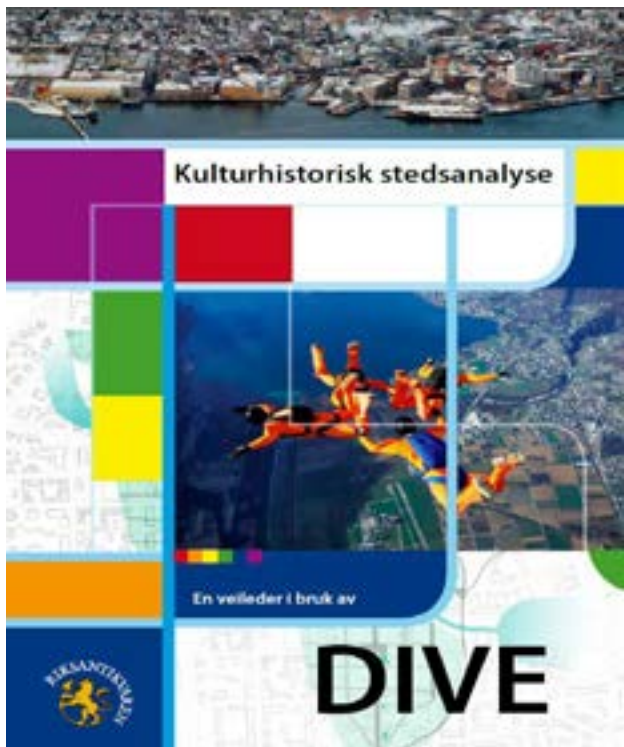
Egnethet

Metoden kan gi beslutningsgrunnlag for kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og byggesøknader når det gjelder kulturminner og landskapstrekk.

LINKER OG LITTERATUR:

- _ Miljøministeriet, Planstyrelsen: "SAVE. By- og bygningsbevaring. Beretning", 1992
- Miljøministeriet, Skov- og naturstyrelsen: Vejledning. Kortlægning og registrering af byers og bygningers bevaringsværdier og udarbejdelse af kommuneatlas.
- www.sns.dk/byer-byg/Netpub/saveorg/indhold.htm
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse - indhold og gennemføring", 1993, Veileder T-986 (ISBN 82-7243-958-6)

4.2.11 Kulturhistoriske stedsanalyser DIVE



Opprinnelse

DIVE-analysen er et resultat av prosjektet Communicating Heritage in Urban Development Processes (Co-Herit 2007–08). Kunnskapen som formidles er imidlertid resultat av en langsiktig utviklingsprosess. Riksantikvaren fikk i 1999 i oppdrag fra daværende Miljøverndepartementet å starte arbeidet med kunnskapsutvikling og veiledning innen by- og tettstedsutvikling. En av utfordringene var å utvikle en kulturhistorisk stedsanalyse som kunne brukes i praktisk planlegging.

Hensikt

En DIVE-analyse kan fungere både som integrert planunderlag og selvstendig kunnskapsprosess. I begge tilfelle er hensikten å omdanne kulturhistorisk informasjon, fra passiv til funksjonell kunnskap, gjennom kritisk og kreativ, systematisk og målrettet arbeid.

Beskrivelse

Analysens kulturhistoriske profil favner et bredt spekter av naturbetingede og samfunnsmessige forutsetninger, forestillinger og tema. Oppbyggingen er avledet av fire grunnleggende spørsmål, som hver på sin måte berører forholdet og balansen mellom stedets kontinuitetsog endringskrefter:

- 1) Hva forteller dagens landskap og miljø om analyseområdets opprinnelse, utvikling og karakter?
- 2) Hvorfor har enkelte elementer og karaktertrekk i analyseområdet hatt spesiell samfunnsmessig betydning?
- 3) Hvilke historiske elementer og karaktertrekk har spesiell verdi, kan de utvikles og hvor går grensene for hva de tåler?
- 4) Hvordan kan stedets prioriterte, historiske karaktertrekk og ressurser forvaltes og utvikles?

De fire spørsmålene besvares gjennom fire trinn:

- a) Beskrivende arbeidsfase
- b) Fortolkende arbeidsfase
- c) Vurderende arbeidsfase
- d) Aktiverende arbeidsfase

(tekstkilde: riksantikvaren.no)

Egnethet

Metoden benyttes primært i bygningsmiljøer av kulturhistorisk betydning. Dette omfatter Statens vegvesens ansvarsområde. Blant annet er det utarbeidet en DIVE-analyse av Drøbak sentrum, samme sted der Statens vegvesen etablerte et miljøgateprosjekt i 1997.

LINKER OG LITTERATUR:

- Miljøministeriet, Planstyrelsen: "SAVE. By- og bygningsbevaring. Beretning", 1992
- Miljøministeriet, Skov- og naturstyrelsen: "Veiledning. Kortlægning og registrering af byers og bygningers bevaringsværdier og udarbejdelse af kommuneatlas".
- www.sns.dk/byer-byg/Netpub/saveorg/indhold.htm
- Miljøverndepartementet: "Stedsanalyse - innhold og gjennomføring", 1993, Veileder T-986 (ISBN 82-7243-958-6)

4.2.12 Sosiokulturelle stedsanalyser



Opprinnelse

Veilederen er utarbeidet på bakgrunn av erfaringer fra arbeidet med sosiokulturelle studier av Sandvika og Jessheim. Dette kom igang på initiativ fra Akershus fylkeskommune for bedre å ivareta den sosiokulturelle dimensjonen i overordnet fysisk planlegging i hovedstadsområdet (tekst hentet fra forordet) og utkom i 2007.

Hensikt

Sosiokulturelle stedsanalyser kan benyttes som grunnlag for en mer aktiv imagebygging, som del av arbeidet med stedsutviklingen:

- 1) Hva slags identitet og image ønsker en at stedet (fortsatt) skal ha?
- 2) Hva slags stedsutvikling vil framme en slik identitet?
- 3) Hvilke positive elementer ved stedet bør utvikles og forsterkes?
- 4) Hva slags stedsbruk vil bygge opp under dette og hvilke interesser tilgodeses gjennom dette?
- 5) Hvilke negative elementer bør tones ned?
- 6) Hva slags stedsbruk vil kunne opprettholde de negative elementene eller et dårlig stedsbilde?

7) Eksisterer det negative eller feilaktige stedsbilder som det er ønskelig å endre?

Beskrivelse

Sosiokulturelle stedsanalyser omhandler menneskenes bruk, oppfatninger og holdning til stedet og hvilke interesser som ivaretas gjennom stedsbruken. De tar utgangspunkt i at det eksisterer ulike forestillinger om et steds kvaliteter, særtrekk eller mangler, og ikke minst om oppfatninger om hvordan stedet skal utvikles.

Sentrale begreper i slike analyser er stedsbruk (praksis), stedsbilder (forestillinger og representasjoner) og stedsinteresser (maktreelasjoner).

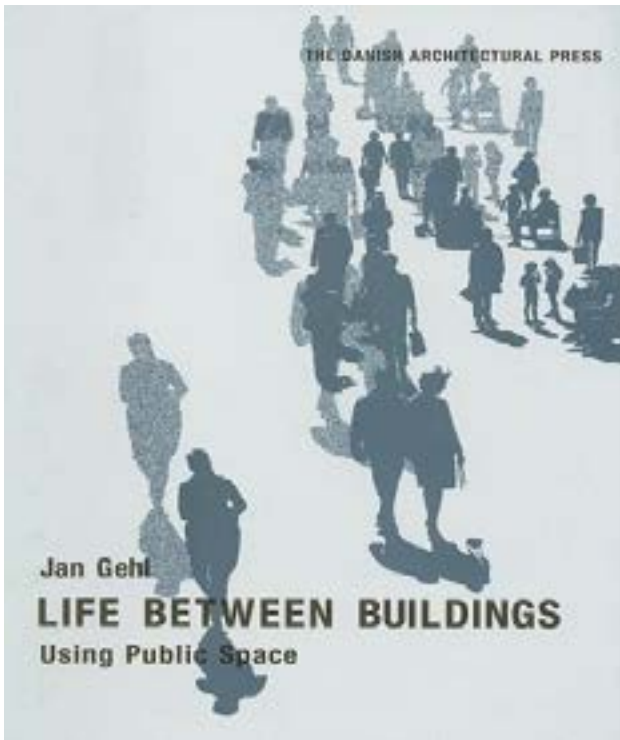
Egnethet

Sosiokulturelle stedsanalyser, der et sted betraktes som en sosial og kulturell konstruksjon og et samfunnsmessig produkt, vil kunne gi verdifull kunnskap til bruk i arbeid med stedsutvikling og større planleggingsarbeid. De kan også brukes som grunnlag for en mer aktiv imagebygging og strategisk profilering av steder, byer eller regioner.

LINKER OG LITTERATUR:

- Statens vegvesen: Håndbok 140, Konsekvensanalyser 2006
- Miljøverndepartementet: "Forskrift om konsekvensutredninger – planlegging etter plan- og bygningsloven", veileder 276
- <http://www.lovdatab.no/all/tl-19850614-077-008.html>

4.2.13 “Livet mellom husene” – Jan Gehl



Opprinnelse

Ideene er formulert av Jan Gehl og kan sees på som en reaksjon på hvordan bilismen tok over bykjernene og hvor lite drabantbyene som ble bygget i samme periode stimulerte til uformelle møter utendørs. Idéene fikk meget stort gjennomslag for utforming av bykjerner og boligområder i Nord Europa. Det er grunn til å anta at Jan Gehl i sitt arbeid er inspirert av Gordon Cullen og Kevin Lynch.

Hensikt

Idéene bygger på en intensjon om å stimulere gående til å benytte offentlige rom til uformelle kontakter gjennom fysisk utforming. Metoden baseres på studier av gående i bymiljøer og identifiserer tre typer aktiviteter:

- Nødvendige aktiviteter, for eksempel gå til arbeidet
- Valgfrie aktiviteter, for eksempel gå en tur
- Sosiale aktiviteter, for eksempel barns lek

Beskrivelse

Gehl har gjort en rekke observasjoner og slår fast at mennesker oppfører seg forskjellig i forskjellige omgivelser. Boka inneholder ikke en metode for hvordan man kan observere folk, men er mer en metode i gate og byromsplanlegging som gir råd om en byromsutforming som inviterer til bruk.

Gehls teori er at for at valgfrie aktiviteter kan finne sted i det offentlige byrom, må det gis en utforming med høy arkitektonisk kvalitet. Byrom med lav arkitektonisk kvalitet unngås.

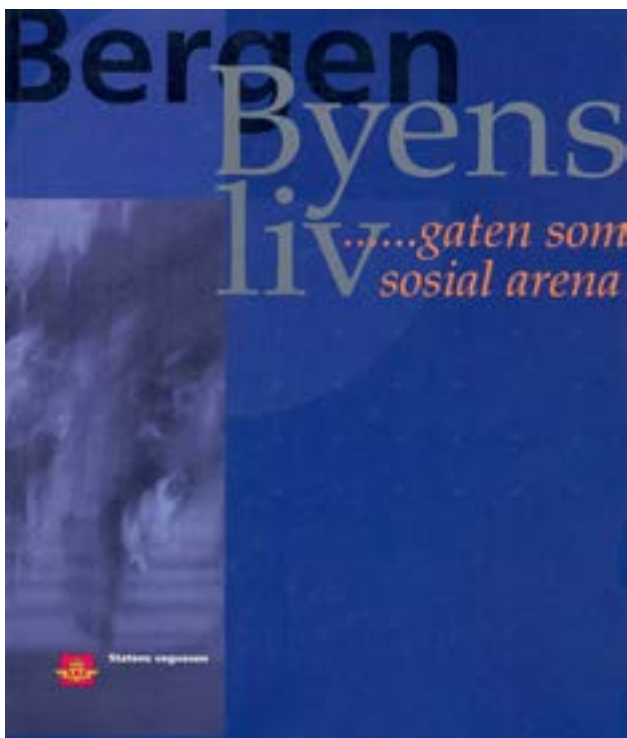
Egnethet

Gehls registreringer og ideer kan danne grunnlaget for utforming av uterom der det er ønskelig at fotgjengere skal oppholde seg. Det teoretiske grunnlaget kan benyttes fra kommuneplannivå til detaljprosjektering.

LINKER OG LITTERATUR:

– Jan Gehl: “Livet mellom husene”, 1971
(Arkitektenes Forlag, ISBN 87 7407 019 3)

4.2.14 “Byens liv – gaten som sosial arena”



Opprinnelse

Prosjektet “Byens liv – gaten som sosial arena” ble initiert av Einar Lillebye i 1993 som et FoU-prosjekt for å evaluere byliv i 28 gater og byrom i fire norske byer: Oslo, Bergen, Trondheim og Hamar. De 28 gatene og plassene ble valgt fordi det på det daværende tidspunktet var knyttet en planprosess for rehabilitering eller liknende til de valgte byrommene. I ettertid har kun en gate og en plass blitt rehabilitert og ferdigstilt, nemlig Strandgaten i Bergen og Jernbanetorget i Oslo.

Hensikt

Hensikten med FoU-prosjektet var å introdusere byliv sometpremissforutformingavgaterogbyromogforåargumentereforbylivsomen delavStatensvegvesensansvarsområde. 20 år etter har “byliv” fått økt oppmerksomhet gjennom større bevissthet om alternativ bytransport (for eksempel gåing) og en mer humanistisk tilnærming til byproblematikk. Videre var hensikten å etablere en metodikk for å evaluere byliv for å oppnå et bedre grunnlag for å produsere gatebruksplaner og liknende.

Beskrivelse

Metodikken er basert på de bylivsevalueringene Jan Gehl (Gehl Architects) utførte i København sentrum gjennom flere år, men er noe utvidet i omfang. Endelig metodikk er utarbeidet av Ola Bettum og Einar Lillebye i fellesskap og er tredelt:

- a) Steds- og funksjonsanalyse av aktuell gate/ byrom og omliggende områder.
- b) Registrering/ plotting av all sosial aktivitet hver time fra kl 07.00 til 01.00 en valgt tirsdag og lørdag. Dette varierer noe mellom de fire byene.
- c) Intervjuer om holdninger til bybruk og den enkelte intervjuobjekts personalia og aktivitet forut og etter intervjudtidspunktet. Det ble tilsammen utført ca 2500 intervjuer.

Registreringsfunnene ble publisert i fire bøker: “Byens liv – gaten som sosial arena” for Oslo, Bergen, Trondheim og Hamar. Alle prosjektene hadde lokale prosjektledere og bokforfattere.

Egnethet

Metodikken er blant annet egnet for å skaffe datagrunnlag for utarbeidelse av gatebruksplaner og liknende som inngår i større samferdselsprosjekter der for eksempel avlastet veg-areal endrer funksjon. Videre vil denne type data være en viktig indikator for attraktivitet i byrom og gater og for å evaluere gatebruksplaner og byliv i samhandling med ulike transportformer som gåing, sykkel, kollektivtransport og bilbruk (for eksempel Shared space).

LINKER OG LITTERATUR:

- Ola Bettum: “Oslo, Byens liv – gaten som sosial arena”, 1998
(*Statens vegvesen*, ISBN 82-7207-443-5)
- Henning Lervåg: “Trondheim, Byens liv – gaten som sosial arena”, 1998
(*Statens vegvesen*, ISBN 82-7207-445-1)
- Ingrid Sætre: “Hamar, Byens liv – gaten som sosial arena”, 1998
(*Statens vegvesen*, ISBN 82-7207-447-8)
- Anna Wathne/ Cecilie Bjørlykke: “Bergen, Byens liv – gaten som sosial arena”, 1998
(*Statens vegvesen*, ISBN 82-7207-444-3)



*fig 5.1: Botsfor-seminar i Arbeidern, Ålesund 2005
(foto: Einar Lillebye)*

5. PLANLEGGINGSPROSESSEN

5.

5. PLANLEGGINGSPROSESSEN

5.1 INNLEDNING

Planlegging er ulikt definert i ulike fagmiljøer. I samferdselssektoren er planleggingsprosessen tradisjonelt vurdert som prosessen fra prosjektets “unfangelse” til byggefasen; for Statens vegvesens vedkommende gjelder dette der håndbok 018 “Vegbygging” overtar fra HB017. Men HB017 er, som før nevnt, en teknisk prosjekteringsnormal og omhandler i liten grad planlegging slik denne rapporten definerer begrepet. Det har derfor vært formålstjenlig i utarbeidelsen av rapporten å differensiere begrepene “planlegging” og “prosjektering”. I kapittel 1.2, side 9, defineres planlegging og prosjektering slik:

» *Planlegging utgjør prosessen der fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for prosjekteringen av et transportanlegg blir identifisert, analysert og prioritert med utgangspunkt i faglige og politiske premisser.*

» *Prosjektering utgjør den fysiske utformingen av et transportanlegg der både tekniske og arkitektoniske krav kommer til anvendelse.*

Planlegging kan også defineres som en prosess med formål

om å oppnå et optimalt beslutningsgrunnlag for politisk saksbehandling. Det er altså mange definisjoner av begrepet “planlegging”. Plan- og bygningsloven (PBE), som all veg- og gateplanlegging er underlagt, definerer planlegging slik:

“Planleggingen skal bidra til å utvikle et samfunn som tar vare på viktige felles verdier og grunnleggende levevilkår for ulike grupper innenfor rammene av en bærekraftig utvikling. I planprosessene blir det lagt vekt på en åpen holdning, innsyn og medvirkning.”

Den formelle planleggingsprosessen for fysiske tiltak, herunder samferdselstiltak, er definert i Plan- og bygningsloven. For Statens vegvesens virksomhet er denne prosessen også nedfelt i etatens “Kvalitetssikrings system” og i en rekke prosesser beskrevet i kapittel 4.2.

5.2 PLANPROSESSER

Planprosesser er her definert som lovbestemte planleggingsprosesser og politiske føringer for areal- og transportutvikling, både nasjonalt, regionalt og lokalt. De lovbestemte planleggingsprosessene er knyttet til Plan- og bygningsloven (PBL) og de politiske føringene er knyttet til politiske dokumenter fra stortingsmeldinger til lokale kommunedelplaner. Dokumentene setter rikspolitiske og lokalpolitiske føringer for den fremtidig bytransportutviklingen, underforstått hvordan transportanlegg skal bygges og utformes.

Imidlertid er planlegging etter PBL med tilhørende politiske føringer, ingen garantist for at det bygges “gode” transportanlegg. PBL sier relativt lite om planleggingsforutsetninger. For eksempel stilles det krav til estetikk, men begrepet “estetikk” er upresist og lite operativt som premiss for utforming.



5.2.1 Formelle prosesser

All planlegging av veg – og gateanlegg er underlagt PBL med aktuelle kommune som planmyndighet.

Konseptvalgutredning (KVU) og KS1 før planlegging etter plan- og bygningsloven

Konseptvalgutredning (KVU) er en utredning i en tidlig fase for store prosjekter der transportbehovet og andre samfunnsbehov analyseres med utgangspunkt i ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter). KS1 er en ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredningen. Konseptvalgutredning og KS1 skal gjøres for prosjekter med antatt kostnad over 500 mill. kr. Hensikten med utredningen er å vurdere alternative måter å løse transportbehovet på og beslutte om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan, evt reguleringsplan).

Kommune(del)plan med konsekvensutredning

Rammene for et vegprosjekt (vegtrasé og standard) blir som regel avklart gjennom en oversiktsplan etter plan- og bygningsloven. I utgangspunktet er det krav om at vedtatt oversiktsplan skal foreligge før et prosjekt kan prioriteres i Nasjonal transportplan (NTP). Oversiktsplaner for konkrete prosjekt vil ofte bygge på avklaringer gjennom mer overordnede prosesser/utredninger, for eksempel en konseptvalgutredning (KVU) med KS1. For oversiktsplaner etter plan- og bygningsloven skal det også gjennomføres konsekvensutredning (KU) som en del av planarbeidet. Oversiktsplaner kan utarbeides som regional(del)plan eller kommune(del)plan, men tradisjonelt har kommunedelplan vært mest brukt til oversiktsplanlegging av veg- og transportanlegg. Statens vegvesen som riksvegmyndighet fylkeskommune om fylkesvegmyndighet er etter plan- og bygningsloven gitt myndighet til å utarbeide og fremme utkast til vegplaner etter plan- og bygningsloven. Kommunedelplaner vedtas av kommunen, med mindre det foreligger innsigelse til planen fra andre berørte myndigheter. I så fall fatter Miljøverndepartementet endelig beslutning om planen.

Reguleringsplan

Avklaring av detaljer om plassering og utforming av et veg- eller gateanlegg skjer gjennom reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Med unntak av enkelte mindre inngrep skal det utarbeides reguleringsplan for alle riks- eller fylkesveg-anlegg. Normalt vil en reguleringsplan for vegtiltak være en detaljering av beslutninger om vegtrasé og vegstandard i kommune(del)planen, men det er også anledning til å utarbeide reguleringsplan uten forankring i formell oversiktsplan. I så fall forutsettes det imidlertid at nødvendige oversiktsplanvurderinger gjennomføres som et ledd i reguleringsplanarbeidet.

For reguleringsplaner som ikke bygger på utredninger og avklaringer i overordnet plan, vil det også

5.2.2 Etatsspesifikke prosesser

Når Statens vegvesen som tiltakshaver skal løse en planoppgave, skal etaten forholde seg til stedlige forhold samt til kommunale og regionale etater på stedet der det planlegges.

All god erfaring tilsier at det er viktig med god medvirkning: å involvere grunneiere, næringsdrivende, velforeninger, interesserte borgere, kommunens administrasjon, politikere og andre statlige og fylkeskommunale etater i planleggingsprosessen. Måten å organisere dette arbeidet på avhenger av oppgavens karakter og kompleksitet.

Uformelle prosesser benyttes i mange sammenhenger i offentlig planlegging. Håndbok 229 "Kreativitet i veg- og transportplanlegging" omhandler ulike tilnæringer til uformelle planleggingsprosesser.

Samarbeidet med kommuner og andre offentlige instanser kan organiseres som møtepunkter for gjensidig informasjon, gjerne i en samarbeidsgruppe. Planprosessen, løsningsforslag og utredninger er erfaringsmessig temaer som er nødvendige og nyttige å behandle på disse møtene. Her må blant annet alle utredninger og beslutninger kunne gjøres rede for. Det er viktig å få fram den lokalkunnskapen som beboere og næringsliv besitter samt å få aksept og forståelse for løsningsforslag. Det er også viktig å invitere aktivt til at borgerne får komme med sine synspunkter etter en bred gjennomgang av utfordringer og muligheter.

Delprosesser for å ivareta sektoransvaret

"Statens vegvesen har sektoransvar for veg og vegtrafikk, herunder fremme sektorens bidrag til et bedre samfunn. Vi har ansvar for at det utvikles ny kunnskap innen fagfeltet og vi skal bidra til at utdanningsinstitusjonene gjennomfører programmer som sikrer faglig kvalitet og rekruttering". Dette sektoransvaret omfatter følgende forhold:

1. Samordne transportetatenes arbeid med Nasjonal transportplan
2. Koordinere trafikksikkerhetsarbeid
3. Være pådriver for bedre kollektivtrafikk
4. Koordinere arbeidet med nasjonal sykkelstrategi
5. Være pådriver i arbeidet med helhetsløsninger i by
6. Koordinere arbeidet med universell utforming av transportsystemet
7. Redusere miljøbelastning fra vegtrafikk
8. Legge til rette for effektiv vegtransport
9. Initiere og gjennomføre forskning og utvikling
10. Utvikle og sikre kompetanse for sektoren
11. Utvikle et velfungerende anleggsmarked
12. Ta vare på veg- og vegtrafikkhistorie
13. Samfunns effekter av infrastruktur
14. Vegkapitalforvaltning
15. Ivareta sektoransvaret for samordnet areal- og transportplanlegging (SATP) Helhetlig, samordnet arealforvaltning
16. Tilrettelegging for gåande

Hovedprosessen "Vedta forskrifter og normaler"

I hovedprosessen "Vedta forskrifter og normaler" finner vi delprosessen "Utvikle forskrift, vegnormal og supplerende dokumenter". Denne prosessen skal sikre grunnlaget for sikker og samfunnstjenelig utforming, vedlikehold og drift av vegnettet.

Delprosessen "Utvikle forskrift, vegnormal og supplerende dokumenter"

I denne delprosessen finner vi beskrivelser for forskrifter, vegnormal, retningslinjer og veiledninger. Input til prosessen er et behov for revisjon av eksisterende vegnormal eller behov for en ny. Ved nyutgivelse skal vegnormaler markesføres og bekjentgjøres.

5.3 OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER

Statens vegvesens ansvarsområde går utover det rene transportansvaret som er beskrevet i Nasjonal transportplan (NTP). I tillegg til NTP omhandler en rekke andre stortingsmeldinger og lokale kommuneplaner viktige mål som vi må innrette oss etter i vår virksomhet. Det gjelder innenfor miljø, arealbruk, stedsutvikling og byenes rolle.

5.3.1 Nasjonal transportplan – st.meld.

Nasjonal transportplan (NTP) gjengir til enhver tid den samferdselspolitikken regjeringen fører. NTP gjelder for 10 år og rulleres for hvert 4 år. Planen har to deler. Første del

inneholder samferdselspolitikken for gjeldende periode mens andre del er en oversikt over de samferdselsprosjektene som gis økonomiske bevilgning i planperioden.

Handlingsprogram for NTP

Handlingsprogrammet er Statens vegvesens gjennomføringsplan for den til enhver tid gjeldende Nasjonal transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene.

Programmet inneholder utviklingsmål, strategier, prioriteter og gjennomføringsplaner. I tillegg utarbeides planleggingsprogram for prosjekter som antas å bli bygget i perioden.

Handlingsprogrammet omfatter planlegging, drift og vedlikehold av og investeringer på riksvegnettet inklusive 18 ferjestrekninger. Virksomheten innenfor trafikant- og kjøretøyområdet og Statens vegvesens helhetlige ansvar for veg og vegtrafikken er andre viktige områder i handlingsprogrammet.

Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand – St.meld. nr.26 (2006–2007)

Meldingen er regjeringens viktigste dokument for en samlet framstilling av miljøpolitikken. Kap 5 Bærekraftig areal- og transportpolitikk tar for seg arealpolitiske føringer:

”Byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsutforming og boligkvalitet...”

”... større bevissthet om kvalitet og miljøhensyn i arkitektur og omgivelser. Det er et behov for økt kunnskap og større oppmerksomhet omkring arealplanlegging som virkemiddel for økt miljømessig og arkitektonisk kvalitet, både i byen og i det åpne landskapet.”



St.meld. nr. 26

(2006–2007)

Regjeringens miljøpolitikk
og rikets miljøtilstand



Bedre miljø i byer og tettsteder – St.meld. nr.23 (2001–2002)

“Bakgrunnen for meldingen var et politisk ønske om å legge til rette for og støtte opp om en utvikling som ivaretar det gode liv i byer og tettsteder og de positive kvalitetene ved å bo sentralt”:

”I de større regionene bør byene og tettstedene samarbeide om den regionale utviklingen. Regjeringen mener at det er nødvendig med en sterkere kobling mellom areal- og transportplanlegging og samferdselsinvesteringer i byområder”.

”Spesielt må utfordringene knyttet til trafikk og press på arealer møtes med helhetlige grep som muliggjør bevaring og videreutvikling av eksisterende kvaliteter og samtidig ivaretar behovet for fornyelse. Det understrekes at betydningen av at byomforming og ny utbygging knyttes nært til kollektivtransporten, ved stasjoner og knutepunkt.”



Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal – og transportplanlegging

Dette er konkrete føringer fra staten om hvordan areal- og transportplanlegging skal samordnes. Det legges vekt på å utnytte mulighetene ved økt konsentrasjon i byggesonene i by- og tettsteder. Utformingen bør samtidig bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging

Retningslinjene angir at 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.”

Den europeiske landskapskonvensjonen

”Konvensjonen slår fast at et landskap er et område som er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer. Dette er positivt og er i tråd med norsk landskapsforvaltning. Konvensjonen bygger bro mellom natur og kulturarven og understreker landskapets betydning som rammer for våre liv og livsutfoldelse, og som arena for næringsutvikling. Et annet positivt særtrekk med konvensjonen er at den omhandler alle typer landskap, ikke bare landskap som anses som vakre eller spesielt verdifulle, men også hverdagsomgivelser og landskap som er truet av forfall, eller som er forringet på en eller annen måte.”

fig 5.3: Grønn lomme i Oslo, Akerselva, (foto: Svein Magne Fredriksen)

5.3.2 Arkitekturstrategier

Arkitektur.nå – Norsk arkitekturpolitikk

Regjeringens arkitekturpolitikk legger til grunn en bred definisjon av arkitekturbegrepet. Arkitektur omfatter i vid forstand alle våre menneskeskapte omgivelser. Den brede definisjonen gjør at en betydelig del av statens sektormyndigheter blir viktige aktører i arbeidet for å fremme god arkitektur. Arkitektur har en offentlig karakter, er en del av stedlige sammenhenger, oppleves av alle og kan ikke, som de andre kunstarter, velges bort.

Samfunns- og arealplanlegging er et viktig virkemiddel for å styre utviklingen. Tendensen de senere tiårene, som har ført til bilbaserte byregioner med lite effektiv arealbruk og omgivelser som ofte har karakter som restlandskap, viser behovet for at det i større grad må sikres styringsmyndigheter for en bærekraftig utvikling.

Av i alt 6 innsatsområder har særlig to særlig betydning for Statens vegvesen:



Innsatsområde 1: Miljø- og energivennlige løsninger skal prege arkitekturen

Slike løsninger krever en bevisst arealplanlegging. By- og tettstedsutforming må ivareta miljøverdier og legge til rette for helsefremmende og miljøvennlige transportløsninger. Det skal tilrettelegges for mer gange, sykling og kollektivtransport og utvikling av et arealbruksmønster som bygger opp under dette.

Innsatsområde 2: Byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet

Norsk bykultur er under forandring, både i forhold til et bredere kulturelt mangfold og tilrettelegging for bomiljøer for familier i bysentrum. Utvikling av trygge sosiale miljøer kan ha påvirkning på kriminalitetsforebyggelse.

Regjeringen skal ha fokus på attraktive steder og velfungerende, trygge og identitetsskapende lokalsamfunn. Det skal gjennomføres stedsutviklingsprosjekter med hovedfokus på fysisk kvalitet, og prosjekter for fysisk opprustning i sosialt utsatte områder i storbyene. I tillegg skal samordnet areal- og transportplanlegging være et viktig instrument for å oppnå miljøvennlige helhetsløsninger.

Arkitekturstrategien for Statens vegvesen

Hovedmål for Statens vegvesens arkitektursatsing:

Etaten skal bruke god arkitektonisk kvalitet som virkemiddel for å skape helhetlige omgivelser som oppleves som stedstilpassede, bærekraftige og varig attraktive. I dette ligger det å etablere logiske, lettfattelige og ikke minst trafikksikre transportanlegg som er funksjonelle og drifts- og vedlikeholdsvennlige.

- Vi bidrar til å oppnå god arkitektonisk kvalitet i henhold til relevante mål i nasjonal samferdselspolitikk, NTP og i arkitekturpolitikken, arkitektur.nå.
- Vårt arbeid med å bidra til å oppnå god arkitektonisk kvalitet gir etaten godt omdømme.

fig 5.4: Forside, arkitektur.nå

Faglig råd for bærekraftig byutvikling

I november 2012 tok daværende miljøvernminister Bård Vegar Solhjell initiativet til å utarbeide en rapport om bærekraftig bypolitikk. Rapporten ble utarbeidet av et fagråd bestående av 15 fagpersoner fra ulike fagmiljøer. Rapporten ble ferdigstillet 16. desember 2013.

Rapporten gir råd innenfor tre kategorier:

- a) Byvekst
- b) Bykvalitet
- c) Byplanlegging

Når det gjelder transportplanlegging i byer kan rapporten betraktes som en konkretisering av målet i gjeldende NTP om at "veksten i persontransport i storbyområdene skal ta med kollektivtransport, sykkel og gange" (kapittel 9: «Byområdene – styrket innsats for kollektivtransport, syklist og fotgjengere») ved at det gis konkrete fagråd om hvordan dette målet kan realiseres. Disse rådene er:

– Råd om at eksisterende byer bør fortettes i stedet for å bygge nye (kategori "byvekst").

– Råd om at langsiktige strategier for bærekraftig trafikkavvikling bør belønnes (kategori "byvekst") med følgende tiltak:

– å prioritere kollektivtransporten på bekostning av biltrafikken.

– kollektivinvesteringer følger fortetting.

– gratis innfartsparkering for kollektivreisende.

– momsfratak innføres for elsykkel og sykkel.

Sammenhengende sykkelveinett på statlige og kommunale veier.

– Råd om at byen bør gjøres gangbar (kategori "byvekst") med følgende tiltak:

– krav om planmessig håndtering av den store trafikkveksten.

– kollektivtrafikken må ha et sammenhengende hovednett med full prioritet.

– færre parkeringsmuligheter for tilreisende i sentrum.

I tillegg presiserer fagrådet at "byen må ha attraktive offentlige rom og et aktivt gateliv (kategori "bykvalitet").



fig 5.5: Forside, rapport: "Faglig råd for bærekraftig byutvikling"



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Trygt fram sammen