

GATA - PÅ VEI ET STED

EN STUDIE AV SAMMENHENGEN MELLOM GATEPLANLEGGING OG
STEDSUTVIKLING

KANDIDAT: HEIDI ANNE HØYEN

VIDEREUTDANNINGSMASTER I URBANISME | ARKITEKTUR- OG DESIGNHØGSKOLEN I OSLO | VEILEDER:
EVEN SMITH WERGELAND | INNLEVERT 30. NOVEMBER 2019

FORORD

En takk til Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo for noen meget lærerike år med engasjerende faglig innhold og et opplegg som gjorde det mulig å gjennomføre studiet ved siden av jobb.

En stor takk til veileder Even Smith Wergeland for god faglig støtte, veiledning og inspirasjon til å ta tak i det kompliserte og uperfekte. Denne masteroppgaven ble en mulighet til å undersøke aspekter med gateplanlegging som mange ikke er så bevisst i en prosjektbasert arbeidshverdag hvor vi ofte forenkler situasjoner.

Takk til alle venner som har diskutert Carl Berners plass med meg, lange samtaler om å kjøre i by har blitt del av enhver sosial sammenkomst. Takk til intervjuobjektene for spennende bidrag til innholdet i denne oppgaven og deres inspirerende fokus på mennesket.

Oslo, november 2019

Heidi Anne Høyen

SAMMENDRAG:

I denne oppgaven undersøkes de faglige idealene og visjonene som ligger til grunn når bygater planlegges eller endres. Intensjonene til planleggerne er ofte gode, men resultatene styres av gjeldende faglig tradisjon, vilje til endring, og ikke minst politiske visjoner. All planlegging skjer innenfor slike rammer, og mens idealet var å tilrettelegge mest for bilen, er vi nå inne i en tid hvor syklistene og fotgjengere settes høyere i gatehierarkiet. I oppgaven spør jeg om gata kan være et godt sted når man legger til rette for mobilitet både for bil, sykkel og gange. Tematikken er aktuell da det for tiden er mye fokus på ny eller endret bruk av gater hvor det blant annet fjernes biltrafikk. Måten man utfører mobilitet i by er i sakte endring, hvordan fordeler man da arealet i gata slik at flere typer mobilitet kan utføres i gaterommet, og samtidig legger til rette for byliv?

For å kunne si noe om planleggingens faglige idealer har jeg undersøkt et utvalg av klassisk litteratur innen urbanisme, bøker som har hatt stor påvirkning på arkitekter og byplanleggere gjennom mange tiår. Deres kunnskap og fokus på byer for mennesker er noe man finner igjen i mange i politiske retningslinjer for byutvikling og plandokumenter i dag. For å få en forståelse av hva et sted kan være er det nødvendig å belyse noe omkring stedsteori, mobilitetsteori, hvordan mennesker benytter seg av gata, og hvorfor man oppholder seg der. En forståelse av hvorfor gata er et spennende sted, eller et sted som føles utrygt, gir bedre forståelse av hvilke elementer som er viktig for å oppfatte et sted som godt.

Opgaven tar for seg eksempler fra Oslo og casestudiet av Carl Berners plass ble valgt på grunn den tette sammenhengen mellom gateplanlegging og målet om å skape et bedre sted for mennesker. Stedet er et høytrafikkert gatekryss, et kollektivknutepunkt og et byrom. Ut ifra caset og kunnskapsgrunnlaget diskuteres sammenhengene og betydningen disse har for stedet, byen og fagfeltet. Det viser seg at ved å legge til rette for flere mobilitetstyper skapes en grobunn til å utvikle bylivet, men grunnlag for opphold må også være til stede. Alle steder er likevel ikke perfekte for alle, hvordan man oppfatter et sted vil være avhengig av hvem man er. Man må akseptere at noen steder kan være uperfekte ut ifra noen idealer, men derfor også attraktive på andre måter.

INNHOLDSFORTEGNELSE:

FORORD	2
SAMMENDRAG:	3
DEL 1: INTRODUKSJON	6
Oppgavens aktualitet.....	6
Problemstilling	7
Arbeidsmetode	8
Avgrensing	9
Innledning.....	10
DEL 2: KUNNSKAPSGRUNNLAG	15
Sted og mobilitet.....	15
Den klassiske litteraturen.....	20
DEL 3: CASESTUDIE	36
Byplanhistorien	37
Planprosessen.....	44
Stedet i dag.....	55
DEL 4: DISKUSJON	59
DEL 5: AVSLUTNING	70
Konklusjon	70
Referanser.....	73
Figurliste.....	77

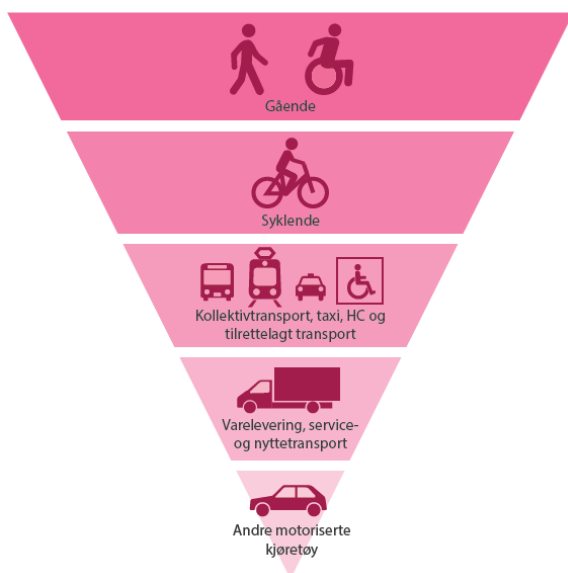
DEL 1

INTRODUKSJON

DEL 1: INTRODUKSJON

OPPGAVENS AKTUALITET

Det har vært fokus på bærekraftig og mer effektiv transport i byene i mange tiår. I dag er svaret på fremtidens mobilitet i byer, i alle fall slik det fremstilles i mange planprinsipp og politiske visjoner, gåing, sykling og kollektivtransport. Det snakkes om bilfritt byliv og nullvekst i biltrafikk i byene, hvor målet er at gateareal kan frigis og tas i bruk på nye måter. Det fantes også motstand mot bilen tidligere, men i dag føles det mer presset på grunn av miljøkonsekvensene. Fokus på byliv og andre aktiviteter anses som viktigere i byens indre. Fotgjengeren settes høyest i gatehierarkiet noe som skal bidra til å skape mer menneskevennlige bygater.



Figur 1: Hentet fra Områderegulering av gater og byrom i sentrum - Oslo kommune. Planen snur opp ned på hierarkiet av trafikantgruppene.

Det finnes mye kunnskap om bilismens negative konsekvenser for byen, som man ser både på byens fysiske form, miljøet, men også på det sosiale og kulturelle livet i byen. Myndighetene fokuserer derfor på å gjøre byene mindre bilavhengige, og for å få dette til benytter de virkemiddel for å minke bilbruk. Dette kan være tidsreguleringer, bompenger, dieselbilforbud, enveiskjøring, og innskrenking av veikapasitet for bil. Temaet er dagsaktuelt også i Oslo hvor områdereguleringen for Oslo sentrum inneholder flere slike bilrestriktive elementer.¹ Begrensningene av privatbilismen, spesielt bompenger, møter også store protester i folket. Bompengereaksjonen NOK er NOK spredte seg i 2018 til flere byer, blant annet Stavanger, Bergen og Oslo. Protestene startet blant annet i sosiale medier og avisoppslag, og endte i

¹ Oslo kommune, «Områderegulering for gater og byrom i sentrum» (Oslo kommune, 17. desember 2018), <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=200503361&rplan=1>.

demonstrasjoner og aksjoner med saktekjøring i kø. Dette har resultert i egne politiske partier med fanesak om å fjerne bompenger, partiet *Folkeaksjonen Nei til mer bompenger* rystet politikken med en betydelig oppslutning i kommunevalget sommeren 2019.

Til tross for denne motstanden er myndigheter og politikere, støttet av faglig ekspertise, for det meste enige om at transport i byer må bli mindre bilbasert, noe som er en stor demokratisk omstillingsprosess. Bilens tilstedeværelse i samfunnet er betydelig, den er i bodd vår kultur, vår måte å være mobile, og også i planleggingen. Bilen er derfor ikke et element som så enkelt kan fjernes. Bilavhengighet er et spørsmål om folk har tilgang til byen uten bil, reisetid, komfort og fleksibilitet. Det er også et spørsmål om privat økonomi og personlige preferanser – noen liker bilen selv om den er dyr, bråkete og forurensende – og også våre kulturelt innarbeidede vaner. Intensjonen er likevel god, håpet er at det vil bidra til bedre byer å bo i, men kanskje er det mulig å tillate bilkjøring enkelte steder uten at det går på bekostning av byen som helhet. Et bilfritt Oslo sentrum handler ikke nødvendigvis om en totalt bilfri by, konsekvensene av noe slikt klarer vi nok ikke ta inn over oss. Det er en sammensatt problemstilling som handler om balanse mellom en by med menneskelig aktivitet i gatene og tilgangen til byen for de gjennomreisende. De tekniske, sosiale og kulturelle aspektene med dette er sammenvevd i hverandre, og behovet for en større helhetstenking er avgjørende for å lykkes. Her trengs det fortsatt mer kunnskap, noe også Peter Newman og Jeffrey Kenworthy påpeker. Hvor behovet for å se på bedre alternative transportmåter er et klart virkemiddel for å oppnå mindre biler i byen, men hva dette har å si for det urbane designet av byen er fortsatt uklart.²

PROBLEMSTILLING

For å se videre på dette temaet tar oppgaven for seg to spørsmål som grunnlag for studien.

1. Hva står i fokus når planleggere endrer bygater, og hvilke ideal og virkemidler underbygger intensjonene?
2. Hvilke ulike ideer om stedsidentitet knytter planleggere til urbane gater?

² Peter Newman og Jeffrey Kenworthy, «Urban Design to Reduce Automobile Dependence», *Opolis* 2, nr. 1 (1. mai 2006), <https://escholarship.org/uc/item/2b76f089>.

ARBEIDSMETODE

Oppgaven tar form som en litteraturstudie og et casestudie av planprosessen av Carl Berners plass. Casestudiet bygger på intervjuer av utvalgte nøkkelpersoner, en dokumentstudie av planmaterialet samt studier av historiske flyfoto som illustrerer de endringene Carl Berners plass har gått gjennom. Den er en undersøkelse av hvilke virkemidler planleggeren har og bruker for å få gjennomslag for sine ideer, og undersøker hvilke steder mennesker foretrekker å oppholde seg og hvorfor, og hva det betyr for oss som mennesker å være mobile. Utdraget av litteratur er både klassisk urbanismelitteratur, men også nyere urban design og forskningsartikler om mobilitet og byliv. Dette er ikke en tradisjonell studie av trafikkplanlegging eller arealplanlegging, men et studie av opplevelsen av et sted hvor det sosiale og kulturelle spiller en større betydning i studien.

I del 1 – beskrives en del av historisk gateplanlegging knyttet opp mot Oslo og sier noe om det faglige idealet som lå bak planleggingen av gater i Oslo fra 1920-tallet til i dag. Dette benyttes for å si noe om faglige ideal i endring gjennom tiden.

I del 2 – finner man kunnskapsgrunnlaget som i stor grad baserer seg på tre klassiske verk innen urbanismelitteratur, bøker av Jane Jacobs, Jan Gehl og Donald Appleyard. Disse forfatterne er ofte i referanselisten til artikler, håndbøker og forskning på fagfeltet. Bøkene er typisk urbanismelitteratur, og deres idealer er godt brukt av mange byplanleggere verden over, og de passer godt til å utdype den spesifikke problematikken som min studie av Carl Berners plass handler om. Nyere artikler, fra omkring 2000-tallet, som benyttes er skrevet av Mimi Sheller, John Urry, Tim Cresswell og Doreen Massey. De gir et balansert bilde av bilens betydning for enkeltmennesker, mobilitet og hvilke urbanitet vår mobile hverdag medfører.

I del 3 - beskrives et eksempel på gateplanlegging i Oslo, nærmere bestemt Carl Berners plass, hvor bilrestriksjon var en stor konsekvens av planleggingsgrepene. Ved å studere et konkret eksempel kan tendenser i planleggingsprosessen bli tydeliggjort, og gjøre vurderinger om dette har overføringsverdi til andre prosjekter. Dokumenter som ble produsert i forbindelse med reguleringsprosessen og forfasene er også en del av grunnlaget til denne oppgaven. Dybdeintervjuer ble utført hvor intervjuobjektene er personer som hadde prosjektlederroller for både forslagsstiller og rådgiver under reguleringen. Deres input gir innsikt i hva slags visjoner og målsetning de la til grunn i planleggingsprosessen. Dette materialet til sammen kan si noe om de faglige idealene i gateplanlegging på 2000-tallet, og beskriver et motargument mot de historiske idealene og behovet for endring. Caset presenteres med plassens historiske tilknytning til eldre byplaner for Oslo, behovet for endringen, visjonen prosjektteamet hadde og hvilke kamper planleggerne måtte stå i for å få prosjektet vedtatt.

I del 4 – diskuteres funnene fra casestudien opp mot det teoretiske grunnlaget i del to. Egne observasjoner omkring den aktiviteten som finnes på Carl Berners plass i dag er også en del av grunnlaget for diskusjonen. Det fokuseres i hovedsak på bilisme opp imot menneskelig aktivitet på gata, og hva caset hadde å si for planleggingspraksisen. Hvordan planleggere må balansere flere ulike stedsinteresser, hensyn knyttet til de og hvordan enkelte stedskvaliteter ikke kan planlegges for i samme grad som andre omtales her. Gjennom denne diskusjonen undersøkes prosjektets avgrensinger, målsetninger og ambisjonsnivået, og hva disse faktorene hadde å si for resultatet.

AVGRENSING

Formålet med oppgaven er å undersøke planleggenes visjon i det utvalgte prosjektet jeg studerer og diskutere hva dette innblikket kan si om gateplanlegging som fagområde. Oppgaven er begrenset til Oslo og ett enkelt gateprosjekt utført på 2000-tallet. En slik avgrensing gir mulighet å få en større oversikt over saken, dykke dypere inn i problemstillingen. Dette kan gi bredere diskusjon, men en slik avgrensing kan også ha begrenset overføringsverdi. Norsk planleggingspraksis beskrives ikke utdypende, med den antagelsen at leseren har en overordnet forståelse av planprosesser og de føringene som ligger i dette. Overordnede føringer for areal- og transportplanlegging er omfattende, det finnes kommunale veistandarder, kommuneplaner, juridisk bindende planer og veiledende planer. Som planlegger har jeg selv en generell oversikt over disse, og håper denne oppgaven kan gi en litt annen tilnærming til problemstillingen uten å bruke tid på beskrivelser av standard planprosesser og veinormer.

Oppgaven undersøker et endret ideal i gateplanlegging historisk til nå, men tar ikke spesielt tak i det store miljøfokusert innskrenking av biltrafikk også handler om. Oppgaven tar heller ikke for seg ekskluderende tendenser og konflikter annet enn å angi at slikt kan oppstå, spesielt i forbindelse med mobilitetsplanlegging. Det er i hele oppgaven underliggende at min egen jobb som gateplanlegger kan farge mitt syn på den type planlegging og forståelsen av caset, ikke minst fordi jeg har jobbet med dette i et helt år og synet på stedet har endret seg over tid, spesielt etter økt forståelse og kunnskap om stedet caset omhandler.

Utdraget av litteratur i oppgaven har en viss begrensning, og utvalget er gjort ut fra relevans innenfor dagens urbanismediskusjon samt betydningen over tid i feltet. De tre hovedteoretikerne i oppgaven, Jacobs, Gehl og Appleyard, er alle innflytelsesrike forfattere, men den eldre litteraturen rommer også en del utfordringer med tanke på endringer i samfunnet siden disse bøkene ble skrevet. Formålet er derfor å bruke den utvalgte litteraturen for det den er verdt, men også å forholde meg kritisk til den.

INNLEDNING

Historisk gateplanlegging

Ved å se på byens planhistorie kan man få et innblikk i hva som var datidens visjon bak planleggingen. Hvordan byen ble formet av de politiske- og økonomiske rammene, det faglige idealet, og maktstrukturen i samfunnet. Ser man på de historiske bygatene i de europeiske gamlebyene er det ofte trange smug og kronglete passasjer som ble planlagt før bilens inntog. Det rette gatestrekket, bulevarder og avenyer ble på 1700- og 1800-tallet en måte å rydde i bystrukturen for å få bedre plass, og var gater som ble skapt med et sterkt bilde og identitet.³ De skulle bringe inn luft og lys i byen hvor sanitærforhold og helse fikk et større fokus, men det brede gateløpet ble også en del av en militær forsvarsstrategi.⁴ Bulevarder og avenyer var også en måte å vise frem makt, som Wiens Ringstrasse er et godt eksempel på. Keiseren Franz Joseph beordret rivningen av de gamle bymurene i 1857 og bygget en bred paradegate på stedet muren sto. Langs gatestrekket anla de politiske og kulturelle praktbygg, og det hele var ment som et utstillingsvindu for Habsburgrikets storhet.⁵ Ringveien ble planlagt som et sted som skulle gjenspeile elitens samlede verdier, uttrykt igjennom historisk stilarkitektur. Dette gir et innblikk i deres forsøk på å forme en raskt skiftende politikk i Østerrike på den tiden.⁶ Ringveien ble på den måten en del av arkitekturen og kan oppleves som et sammenhengende kunstverk.⁷ Wiens Ringstrasse er bare ett eksempel på at gata ble tillagt andre formål enn å bare frakte mennesker og varer. Dens suksess etablerte et nytt ideal i gateplanlegging hvor ringveier ble adoptert som veisystem i flere europeiske byer. Oslo fikk planlagt sin første ringvei – Kirkeveien rundt 1890, og byrådet så til Wien og Paris for inspirasjon.

Bilsystemets introduksjon i planleggingen

Ringveiene gjengir datidens syn på moderne planlegging hvor veisystemet ble sett på som drivkraften i byen, for å effektivt sirkulere folk og varer i den. Fremveksten av det moderne samfunnet fremstilles ofte med henvisning til slike samfunnsformende prosesser, men også kapitalisme, industrialisering og urbanisering. Det moderne er også en kulturell forandring hvor vitenskap og teknologi har spilt en sentral rolle, modernitet og teknologi er sammenvevd i

³ Vikas Mehta, *The Street: A Quintessential Social Public Space* (London: Routledge, 2013).

⁴ Even Smith Wergeland, «From Utopia to Reality: The Motorway as a Work of Art» (Oslo School of Architecture and Design, 2013), 50.

⁵ Wergeland, «From Utopia to Reality».

⁶ Carl E. Schorske, «Museum in Contested Space: The Word, the Scepter, and the Ring», i *Thinking with History: Explorations in the Passage to Modernism* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1998), 105–22.

⁷ Carl E. Schorske.

hverandre, og bilen er kanskje, i alle fall på 1900-tallet, det fremste uttrykket for modernitet.⁸ Bilen løste det moderne transportproblemet, hvordan mennesker kunne forflytte seg over store avstander raskt, og med en stor grad av frihet og individualitet.⁹ I starten hadde mange land innført lovreguleringer som gjorde bilbruk mindre attraktivt. Disse reguleringene ble fjernet og dette åpnet for større utbredelse av bilen, også i Norge økte bilholdet betydelig på 1900-tallet, Politikken etablerte systemer for offentlig håndtering av bilsystemet, med utbygging av veier, og ulike regulerings og kontrollinstitusjoner. Mellom 1945 og 1960 var det regulering av bilanskaffelse i Norge, denne ble opphevet i 1960 og i løpet av perioden fra 1960-1964 ble den norske bilparken fordoblet.¹⁰ Etterkrigstiden ble i så måte bilens gullalder i Norge og bilismen endret radikalt måten byer ble planlagt på. Bilen ble fremstilt som selve symbolet på personlig frihet, og den ga mulighet for å tenke nytt og planlegge på nye måter. Dette skapte store ringvirkninger i planmiljøene, bilen ble adopterte som et verktøy i transportplanleggingen og ansett som det beste svaret på moderne mobilitet.¹¹ Troen på bilen som personlig transportform var så stor at det Oslos bystyre vedtok nedlegging av bytrikken i 1960. Bilens veldige fleksibilitet, hastighet og etterhvert tilgjengelighet, ga derfor stor gjenklang i planarbeid og politiske vedtak. Frem til 1960 hadde bilen vært relativ sjelden og sett på som en luksusvare eller et nyttekjøretøy, men bilen ble etter hvert en personlig nødvendighet slik vi kjenner den i dag, og samfunnet utviklet seg sammen med bilen og teknologisk nyvinninger i tiden.

Motorveiplaner gjennom sentrum av Oslo

Bilismens ringvirkninger inn i planmiljøene vises tydelig i Oslo byplankontors transportanalyse for Oslo-området fra 1965.¹² Denne inneholdt flere forslag om å bringe motorveien inn i Oslo, blant annet et planforslag over Grünerløkka. I denne planen kan man se en stor innflytelse fra de grandiose motorveisystemene som allerede var etablert i Amerika på den tiden. En av nøkkelpersonene som utarbeidet transportanalysen, ingeniøren Egil Tombre, var i 1962 på en seks uker studietur i Amerika hvor han studerte motorveiene og transportplanleggingen der.¹³ Planen for Grünerløkka viser hvordan motorveien ville rasert deler av den eldre bebyggelsen, sneiet Sofienbergparken, og store deler av Olav Ryes plass som i dag er et av Grünerløkkas mest pulserende byområder.

⁸ Knut H. Sørensen og Håkon With Andersen, «Bilen og det moderne Norge», STS-Arbeidsnotat 4/89 (Trondheim: Universitetet i Trondheim, 1989).

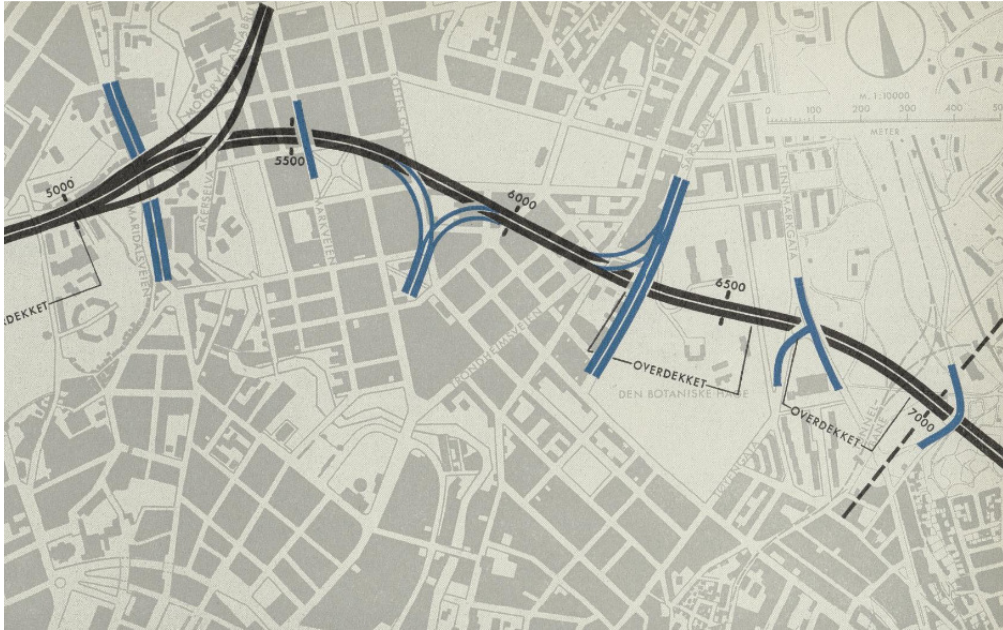
⁹ Sørensen og Andersen.

¹⁰ Jan Monsrud, «Bilen ble allemannseie i 1960», *ssb.no*, åpnet 15. april 2019, <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960>.

¹¹ Wergeland, «From Utopia to Reality».

¹² Oslo Byplankontoret, *Transportanalysen for Oslo-området* (Oslo: Oslo byplankontor Universitetsforlaget, 1965), http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2018051528002.

¹³ Wergeland, «From Utopia to Reality», 278.



Figur 2: Motorvei over Grünerløkka, fra transportanalyse for Oslo området (1965), blad 2. Her kan man se Sofienbergparken som et hvitt felt i midten av bildet med motorveiens sorte linjer nedenfor.

Den store optimismen omkring de urbane motorveiene og bilen, samt Grünerløkkas slitte tilstand på den tiden, gav politikere og planleggere grunnlag for å ta slike radikale beslutninger.¹⁴ Dette hang ikke minst sammen med planene om å rive bebyggelsen i flere områder av indre by, inkludert Grünerløkka, der det var mye forfall og krevende levekår for innbyggerne. På denne tiden hadde man enda ikke begynt å snakke om verneverdier knyttet til murgårder fra 1800-tallet, slik de i dag er formelt vernet flere steder. Oslo ville vært et helt annet sted enn det er i dag dersom den urbane motorveien hadde blitt ført inn i byen. Troen planleggerne og politikere hadde på bilen, den urbane motorveien, og viljen for å rive av hensyn til modernisering, må likevel ha virket som et fornuftig alternativ da.

Nye måter å tenke transport i by

Det fantes også opprør mot bilismen ettersom mange byer opplevde store problemer med røyk, smog, trafikkork og parkeringsproblemer. I 1970-årene ble livskvalitet i byene et avgjørende politisk problem i Amerika og Europa.¹⁵ Også i Norge var det flere som presenterte sin bekymring for bilens rolle i planleggingen av Oslo. Arkitekter fremmet sin bekymring offentlig i arkitekturfaglige tidsskrifter om at transportanalysen fremmet en ubegrenset bilkultur i Oslo. Dette til tross for at den inneholdt en rekke ideer om offentlig transport.¹⁶ Unge arkitekter hadde lest Jane Jacobs på studiet mente byen burde beholde deler av boligene

¹⁴ Wergeland, 320.

¹⁵ Mimi Sheller og John Urry, «The City and the Car», *International Journal of Urban and Regional Research*, 2000.

¹⁶ Wergeland, 324.

som var bygd om til kontorbygninger slik at folk og barnefamilier også kunne bo i sentrum.¹⁷ Også leieboerforeningene på Grünerløkka protesterte mot planene for motorveien over Grünerløkka. I 1971 lanserte de en bølge av offisielle protester for på redde nabolaget. Planene for den urbane motorveien over Grünerløkka ble til slutt forkastet. Både på grunn av den massive kostnaden prosjektet ville medført, men også motforestillingene og endringene i planmiljøet. I 1973 ble en ny gatebruksplan for det sentrale byområdet godkjent av byrådet, der fokuset var å redusere trafikk i de urbane gatene og hvordan grønne elementer kunne inkorporeres mer i byen.¹⁸ Det er verdt å merke seg at det bare er seks år mellom transportanalysen og gatebruksplanen for Grünerløkka. De to planene inneholder et totalt motsatt syn på transport i byen, noe som viser at tanken omkring bymiljø vokste seg sterk rundt 1970.¹⁹

Denne historiske fortellingen viser at planlegging inneholder faglige idealer som har formet samfunnet vi lever i. Tilrettelegging for bilen var svaret innen mobilitetsplanlegging nesten hele 1900-tallet, og dette idealet skapte store ringvirkninger. Dette kan man også se i planleggingen av Oslo, og i Harald Hals generalplan for Oslo fra 1929, transportanalysen i 1965, og utviklingen av veisystemet i Oslo etter dette.²⁰ Det er et paradoks at selv om man begynte å se på problematikken omkring høye trafikkmengder i bymiljøer fortsatte man å tilrettelegge for bilen i lang tid også etter 1970.

¹⁷ Wergeland, 325.

¹⁸ Wergeland, 333.

¹⁹ Thorbjørn Hansen, *Oslo kommunes boligpolitikk 1960-1989: fra storskalabygging til frislepp* (Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning Norges byggforskningsinstitutt, 2000), 58, http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2009021104014.

²⁰ Harald Hals, *Fra Christiania til Stor-Oslo: et forslag til generalplan for Oslo* (Oslo: Aschehoug, 1929), http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012080924035.

DEL 2

KUNNSKAPSGRUNNLAG

DEL 2: KUNNSKAPSGRUNNLAG

Dette kapitlet starter med noe abstrakte betraktninger omkring menneskets følelsesmessig tilknytning til sted, verdien av mobilitet og bilens betydning for mennesket. Biltrafikkens negative påvirkning blir nevnt i de klassiske tekstene, men verken Jacobs, Gehl eller Appleyard beskriver bilen som eneste synder for lite menneskelig aktivitet i gata. Forfatterne fokuserer spesielt på det sosiale liv på gata, både med og uten påvirkning av biltrafikk. Jacobs beskriver bilen mer som et symptom på byers dårlige urbanisering, enn et problem i seg selv. Til felles har forfatterne fokus på hvordan byen blir benyttet av mennesker. De forsøker alle å forstå mennesket, anser menneskelige adferd og sanser som det viktigste grunnlaget for planleggingen av byen.

STED OG MOBILITET

Sted

Steder oppleves forskjellig og har forskjellig betydning for oss avhengig av hvem vi er. Noen kan føle tilhørighet og trygghet et sted, mens andre opplever det samme stedet som utrygt. Sted er først et sted når det tillegges mening og mennesker forbinder noe med stedet. Sted er derfor ikke entydig på grunn av sammenhengen mellom det fysiske og mennesket og dets felleskap. Man tenker ofte steder som fysiske områder med grenser rundt seg, men man kan tenke at sted blir konstruert i en mye større skala enn hva vi i øyeblikket definerer som selve stedet.

*A place is a center of meaning—we become attached to it, we fight over it
and exclude people from it—we experience it.*

- Tim Cresswell ²¹

Steder konstrueres gjennom et nettverk av samfunnsmessige relasjoner, erfaringer, og betingelsene mennesker legger til stedet. Hvis mennesker opplever steder forskjellig, vil også definisjonen eller følelsen av stedet til hvert enkelt menneske være forskjellig. Doreen Massey skriver om sted slik: Stedet vil hele tiden være en prosess, steder har ingen helt typisk avgrensning selv om vi ofte forenkler og skaper avgrensninger slik som bydeler og kvartaler.

²¹ Tim Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (Taylor & Francis, 2006), 3.

Det er åpenbart at steder ikke har enkle, unike «identiteter» for de er fulle av indre konflikt.²² Massey spør videre i hvilken grad stedsfølelse i hovedsak representerer et vestlig perspektiv? Om hvordan følelsen av desorientering noen opplever når de betrakter en tidligere velkjent lokal gate som nå er fylt med kulturelle importvarer, kebabsjapper og en pengeveksler hvor man kan sende penger til utlandet kan knyttes til dette.²³ Opplever noen stedsfølelse vil det være naturlig å vurdere hvem man eller hvilke aktivitet man mener hører hjemme her. Også John Pløger og Torill Nyseth skriver om sted som alltid er i forandring. Sted både «var», «er» og «blir». Sted er noe erfart og opplevd gjennom sanser og kropp, sted er forstått som sosialt og materielt signifikant. Følelsen av å ha mistet noe av det lokale må ha blitt erfart gjennom århundrer ettersom byene og stedene har endret seg. Dette er en del av et perspektiv om sted som romantiserer stedet slik det var. Søken etter steders sjel, nostalgi og felles kulturarv er noe planleggere ofte beveger seg inn i. Dette dukker opp som et overordnet tema for planleggere og viser en oppmerksomhet omkring fortiden som ressurs.²⁴

Mobilitet

Når man snakker om gata ser man ofte for seg dens transportfunksjon, det å bevege seg fra A til B, enten det er et menneske som går, sykler eller kjører gjennom. Dette er en forenklet måte å se mobilitet på. I realiteten er gatas transportfunksjon et meget komplekst sammenvevd system som inneholder en del fysiske rammer, som gategulvet og veggene på bebyggelsen, inndeling av veibane og fortau, men også menneskers følelser og betydningen det har å bevege seg akkurat der. Tim Cresswell skriver om mobilitet slik; mobilitet og bevegelse er ikke det samme, selv om begge er forbundet med hverandre.²⁵ Bevegelse er det generelle faktum av forflytning før strategien bak, og sosiale konsekvenser av bevegelsen vurderes. Mobilitet innebærer en slik forflytning, men er å bevege seg mellom steder. Stedene kan være så kort som bare centimeter fra hverandre, forflytning i eller over gata, fra et sted i skyggen til en solfylt glipe mellom bygningene, eller mellom byer og bydeler. Mobilitet er forflytning av folk i alle skalaer, og det er knyttet betydning til forflytningen. Mobilitet er altså å bevege seg med betydning fra ett sted til et annet.

Det er også forbundet makt til mobilitet som produkt, men også makt omkring forbruk av mobilitet. Det å kunne bevege seg fritt i byen uten begrensninger er i Norge en selvfølge, så lenge det skjer innenfor gjeldende lover, regler og samfunnsnormer. Bilen har gitt mennesket

²² Doreen Massey, *Space, Place and Gender* (Cambridge: Polity Press, 1994), 155.

²³ Massey, 147.

²⁴ Torill Nyseth og John Pløger, «Perspektiver på steders tilblivelse», i *Med sans for sted: nyere teorier* (Bergen: Fagbokforl, 2015).

²⁵ Cresswell, *On the Move*, 2.

mer makt til å bevege seg raskere og kanskje har dette gått på bekostning av andre som bruker gata. Det at vi kan gå hvor vi vil, eller kjøre hvor vi vil, når- og så raskt vi vil, har betydning for oss som mennesker. Mobilitet er mer enn å bevege seg fra A til B, det er en kulturelt og sosialt betinget handling som påvirker folks bevegelsesmønster, vaner, hverdagsliv, trivsel og opplevelse av bymiljøet. Det å kunne bevege seg raskt fra sted til sted har verdi, og for noen svært høy verdi. Det virker som at mobilitet og kontrollen over den, både reflekterer og forsterker denne verdien og makten det å bevege seg innebærer. Doreen Massey skriver at dette ikke bare handler om hvem som beveger seg og ikke, selv om det er et viktig element i det hele. Det handler om at ulike samfunnsgrupper, og ulike individer er svært forskjellig plassert i forhold til strømmene og forbindelsene av mobilitet. Det er ikke et spørsmål om ujevn fordeling, det at noen kan bevege seg mer og eller raskere enn andre, og at noen har høyere kontroll over sin egen mobilitet enn enkelte andre grupper.²⁶ Det er at mobilitet og kontroll av noen grupper mennesker aktivt kan sette begrensninger på de andre gruppene. Også den franske arkitekten Paul Virilio skriver om mobilitet og hastighet som et verktøy for å vise makt og ta kontroll over andre.

*The reduction of distances has become a strategic reality bearing
incalculable economic and political consequences, since it corresponds to
the negotiation of space.*

- Paul Virilio²⁷

Forskjellsbehandling innen mobilitet kan forsterke ujevnheten med at de som allerede har problemer med å bevege seg gjennom byen blir ytterligere undertrykket. Dette ser man blant annet med at de som bruker bil mest er lavinntektsfamilier i de delene av byen hvor kollektivtransport og kollektive løsninger for mobilitet er mindre utbygget. Hvor de med midler kanskje både har en mer fleksibel arbeidstid og i tillegg er bedre økonomisk stilt. Middel- eller høyinntektsfamilier kan altså være mobile på en mindre kostbar måte enn lavinntektsfamilier. Mobilitet er derfor en stor politisk og ikke minst økonomisk faktor i planleggingen av gater, veier og nettet som knytter disse sammen.

²⁶ Massey, *Space, Place and Gender*, 150.

²⁷ Paul Virilio, *Speed and Politics*, Semiotext(e) Foreign Agents Series (Los Angeles: Semiotexte, 2006), 149.

Bilen og byen

For mange mennesker er bilen den fremste statusmarkøren, muligens bare overgått av boligen. Bilen kan være et symbol på kjønn, seksualitet, suksess, makt og frihet. Samtidig er bilen en av de absolutt viktigste årsakene til ressursforbruk med de store variasjonene i materialbruk og bygging av infrastruktur for den, som veier, skilt, og signalanlegg. Det benyttes også ressurser for å motvirke bilens miljøpåvirkning som luftkvalitet og støy.²⁸ I tillegg til alt dette genererer bilen kriminalitet som fartsovertredelser, farlig kjøring og kjøring i ruspåvirket tilstand. Til tross for at vi vet alt dette vil en verden uten bilen og dens påvirkning være et vanskelig tankeeksperiment for mange. Kenneth R. Schneiders mener hvorfor vi velger å bruke bilen alltid er en avregning på tid, hvor mye tid ønsker vi å bruke på reisen. Hvis bilen ikke lenger er en nødvendighet kan vi kvitte oss med trafikkulykker, kø, stress og bare fokusere på å leve. Han hevder at bilen er blitt en del av vår bevissthet, og at vi med det ikke klarer å tenke klart når det gjelder dens plass i tilværelsen.²⁹

Bilen ble raskt adoptert som den foretrukne måten å planlegge for mobilitet på, noe som ikke har endret seg mye de siste 60 årene. Det er knyttet stor andel personlig frihet til bilen, men det er også mulig å knytte tvang, lykke og ikke minst ulykke til bileierskap.³⁰ Masseproduksjonen av bilen endret sosialt liv ekstraordinært, å eie bil ble normen for personlig mobilitet når bilen ble tilgjengelig for alle. Annen teknologi som også har hatt en slik massiv påvirkning på urbanisering og globaliseringen er tv/film, mobiltelefonen og internett. Bilen har blitt sett på som en nøytral teknologi, eller som en inntrenger i byen som i Kenneth R. Schneiders bok *Bilen mot mennesket*.³¹ Individets mulighet for mobilitet tar vi som en absolutt rett, og bilen er det instrumentet vi oftest bruker for å utøve denne rettigheten. Men denne mobilitetsfriheten vi har holder også i seg muligheten for å forstyrre det offentlige rom.³² Det finnes studier av byliv hvor en har sett på bilens støy, lukt, visuelle inntrenging og miljøpåvirkning som irrelevant for å forstå bylivets natur. Bilens tilstedeværelse som en del av bylivet og hvordan dette endrer det sosiale livet i byen er ikke så tydelig studert. Det finnes selvsagt studier som ser på bilens påvirkning, men det er sjeldent bilen blir representert som en del av bylivet.

²⁸ Sheller og Urry, «The City and the Car».

²⁹ Kenneth R. Schneider, *Bilen mot mennesket* (Oslo: Grøndahl, 1972), 11, http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012012508004.

³⁰ Sørensen og Andersen, «Bilen og det moderne Norge».

³¹ Kenneth R. Schneider, *Bilen mot mennesket*.

³² Sheller og Urry, «The City and the Car».

Forhandling om det offentlige rom

Det å kjøre bil i byen krever at allmennheten, altså fremmede, er enige med hverandre om reglene som kreves for at veinettet opprettholdes. Bilbrukere og ikke-bilbrukere organiserer livet gjennom disse reglene. Bilbrukere er på en måte fritatt den vanlige høfligheten med ansikt til ansikt interaksjon når man kommuniserer om bruken av gata.³³ Avtalen er at fotgjengeren krysser bilens areal i gata på fotgjengeroverganger, og dersom det er lyskryss kan bilføreren slippe å forholde seg til noe annet enn en lampe som viser rødt eller grønt. Bilisten kan derfor bevege seg gjennom gata uten å kommunisere direkte med andre gående eller syklende, med en forventning at bilistens behov settes først. Veiene og gatene struktureres og teknologiseres for å tilpasse seg hva mennesker kan oppfatte fra bilen med skilter, linjer og kanter. På denne måten kan bilisten bevege seg raskt gjennom og forholde seg til byen fra bilsetet. Beskyttet fra vær og vind inni bilen trenger ikke bilisten ta inn over seg alle de små tingene som foregår på fortauet.

The modern car interposes a filter between the driver and the world he is moving through. Sounds, smells, sensations of touch and weather are all diluted. Vision is framed and limited; the driver is relatively inactive. He has less opportunity to stop, explore, or choose his path than does the man on foot. Only the speed, scale, and grace of his movement can compensate for these limitations.

- Donald Appleyard, Kevin Lynch and Kevin Myer³⁴

Det finnes også alternative gatedesign hvor det er nærmest ingen regulering. Dette kalles «Shared space», når gater eller plasser planlegges uten regler for hvor biler og mennesker kan bevege seg fritt. Det er ingen skilting, veilinjer, kantsteiner, oppdelinger av gata som fortau og veibane. Ideen er at brukerne derfor må forhandle og opptre varsomt om hverandre. Denne måten å planlegge fikk en del oppmerksomhet på 2000-tallet. Og noen mener dette bør være en rettesnor for utformingen av moderne byrom.³⁵ Shared space skulle bidra til at bilisten, som er mest opptatt av hvor han skal, deltar mer aktivt i forhandlingen av bruken av gata. Appleyard og Kevin Lynch forsket på bilistens måte å forholde seg til omgivelsene på. Deres forskning gir grunnlag for å si at bilisten ikke opplever stedet han passerer på lik måte som fotgjengeren. På den andre siden av bilvinduet er de myke trafikantene, de som går sykler og

³³ Sheller og Urry.

³⁴ Donald Appleyard, Kevin Lynch, og John R Myer, «The View from the Road», i *The View from the Road*, 1966, 21–30.

³⁵ Torkel Bjørnskau, Hanne Beate Sundfør, og Michael W. J. Sørensen, «Evaluering av 'Shared space'-områder i Norge» (Transportøkonomisk institutt (TØI)), åpnet 16. november 2019, <https://www.toi.no/publikasjoner/evaluering-av-shared-space-omrader-i-norge-article34199-8.html>.

oppholder seg på gata. De opplever bilen som en del av bybildet, og også som en del av bylivet de må forholde seg til. Noen ganger blir deler av intensjonen bak denne type gatedesign brukt i planlegging hvor designet tilpasses til noe som kanskje er i nærheten, men ikke egentlig svarer til det Shared Space faktisk var ment å løse.³⁶

Designet krever lave trafikkmengder og kan være aktuelt over torg eller plasser, men om en trafikantgruppe har absolutt fortrinnsrett bryter også det med prinsippet om Shared space. Nyere litteratur om shared space ser ut til kun å gjenskape ideen der de tekniske problemene spiller en dominerende rolle, mens de sosiale implikasjoner av designet bare blir løst adressert, og noen ganger til og med er fraværende.³⁷ Noen mener Shared space fører til utrygghet og avvisning av svake grupper. I dag er det mer og mer fokus på gatedesign hvor hastigheten til trafikantene må ned slik at forhandlingen mellom de potensielt blir høyere, men fortsatt er gateplanleggingen låst til å separere de ulike typene mobilitet fra hverandre på grunn av hensynet til trafiksikkerhet. Ideen om Shared space hadde en del momenter som skulle endre konvensjonell gateplanlegging, men ettersom det krever en løsrivning av de normale reglene i gata mistet den noe av sin opprinnelige intensjon. En intensjon som var å bringe inn et konseptuelt skifte i gateutformingen og forhandlingen av det offentlige rom.

DEN KLASSISKE LITTERATUREN

Jane Jacobs og trygghet i gata

Jane Jacobs (1916-2006) var opptatt av trygghet på gata, mangfold og det hverdagslige. Hun publiserte i 1961 boken *The Death and Life of the Great American Cities*. Den var et motargument mot datidens planleggingspraksis i en tid hvor utbygging av motorveier raserte bydeler, og regenererende boligprosjekter skulle erstatte slumområder. Jacobs var journalist og ble også nabolagsaktivist når planer om motorvei gjennom hennes eget nabolag i Greenwich Village i New York ble lansert. Oppropet mot motorveien over Grünerløkka fra rundt 1970 har likhetstrekk med Jane Jacobs aktivisme i USA. Hun skapte en bevegelse som opplevde et markant gjennombrudd rundt denne tiden. Boken ble lest av mange norske arkitekter på den tiden siden den var obligatorisk på arkitekturstudiene på 70-tallet.³⁸ På grunn av dette er Jane Jacobs velkjent i planleggings- og arkitektmiljøet, og mange som har lest hennes verk vet også mye om hvem hun var som person og som aktivist.

³⁶ Sebastian Peters, «The Domestication of Planning Ideas – the Case of Shared Space», *FormAkademisk - Forskningstidsskrift for Design Og Designdidaktikk* 10, nr. 3 (23. oktober 2017), <https://doi.org/10.7577/formakademisk.1675>.

³⁷ Peters, «The Domestication of Planning Ideas – the Case of Shared Space».

³⁸ Wergeland, «From Utopia to Reality», 325.

Boken har fra utgivelsen fått massiv innflytelse innen urban planlegging og er ansett som en av de største klassikerne innen byutviklingslitteratur. I en tid hvor mange husmødre holdt seg inne på kjøkkenet gikk Jacobs ut på gata og kjempet for det hun trodde på. Mange av de andre forfatterne denne oppgaven er innom har ikke en så sterk personlig tilstedeværelse i tekstene de skriver, der skiller Jane Jacobs seg ut og kanskje også derfor hennes ideer fikk så stort gjennomslag.

Hennes mål for byplanlegging var å bli kvitt slumområder, legge til rette for mangfold og skape livlige gater. Hun mente disse målene var ikke-eksisterende hos planleggere og handlingsorganene som utførte planene, derfor eksisterte det verken strategier eller taktikker for å utføre de.³⁹ Jacobs var sterkt kritisk til byfornyelsesprinsippene som ble brukt på den tiden, og mente slummene som skulle rives hadde mange gode kvaliteter som ville gå tapt. Boligbyggingen for middelklassen beskriver hun som kjedelig og mente de undergravde grunnlaget for byliv. Her kritiserer Jacobs den modernistiske planleggingen fra 1900-tallet. Denne typen planlegging la til grunn adskilte funksjoner i byen, bolig ett sted, arbeid et annet. Slummene og den eldre bebyggelsen skulle erstattes med funksjonalistiske blokker spredt ut på store gressplener som ville gi lys og luft inn i bebyggelsen. Men Jacobs mente nabolaget og bylivet i slummene var verdt å ta vare på ved å forbedre områdene i stedet for å rasere og erstatte dem.

Jacobs brukte observasjon for å se hvordan mennesker benyttet seg av byen, hun oppdaget at de store gressplenene mellom funksjonalistiske boligblokker ble lite brukt til lek og opphold, mens barna i hennes eget nabolag lekte på selve gata mellom bygningene. Slutningen Jacobs dro av dette var at for mye plass ikke alltid er det riktige. Jacobs ble opptatt av hvordan mennesker benytter seg av uterommet, og så at det ikke alltid var de områdene som var planlagt til det som ble brukt til lek og opphold. *The death and Life of the Great American cities* inneholder enkle beskrivelser og sammenligninger hvordan planlegging og by faktisk fungerer, etter hennes syn. Som journalist uten formell utdanning i planleggingsfagene fikk hun innsikt i fagfeltet gjennom sin jobb som en av redaktørene for bladet *Architectural Forum*. Jacobs fremmet det vanlige, gamlebyens rare variasjon og det autentiske. Hennes beskrivelser av en god by er tydelig farget av hennes eget syn på sitt eget nabolag – Greenwich Village. Dette var et nabolag med variert bruk, tett bebyggelse av småhus og blokker med smale gater mellom. Etter Jacobs gjennombrudd fikk middelklassens nyutdannede øynene opp for slike bydeler.⁴⁰ Dette medførte en gentrifiseringsprosess, hvor middelklassen flyttet inn i

³⁹ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (London: Jonathan Cape, 1962), 321.

⁴⁰ Richard T. LeGates og Frederic Stout, «Editors' Introduction - The Uses of Sidewalks: Safety», i *The City Reader*, 6th ed., The Routledge Urban Reader Series (Routledge, 2015), 149–50.

arbeiderklasse-bydeler. På en måte oppmuntrer boken til en slik middelklassegentrifisering av tidligere arbeiderklassens nabolag.⁴¹ På en annen gjenspeiler boken nostalgi av byen, men på alle måter er boken forpliktet til det urbane, aldri til forstedene. Boken ble gitt ut på et tidspunkt da indre bysamfunn i stadig større grad ble overlatt til kreftene av fattigdom og forfall.

Jacobs kritiserer "planleggeren" mens hun ikke ser så dypt på de økonomiske prosessene som ligger bak denne måten å planlegge på. Hun beskriver byen til å være selvregulerende, men sosiolog Sharon Zukin påpeker at Jacobs undervurderte middelklassens styrke til å drive gentrifiseringsprosesser.⁴² Jacobs eget nabolag Greenwich Village er et sted med voldsom gentrifisering som strekker seg tilbake til 1980-tallet.⁴³ Gentrifisering som prosess er en sammensatt problemstilling og handler ikke bare om hvor middelklassen ønsker å bo, det handler om større prosesser i økonomien, byutviklingen og boligmarkedet. Gentrifisering er ikke alltid bare negativt, men det er ikke noe denne oppgaven kommer videre inn på. Dette viser at ikke alle Jacobs ideer kan tas bokstavelig uten vurdering, men hun er aktuell i denne sammenhengen fordi hun snakker om funksjoner og bylivet på gata og hva dette betyr for byen. I *The death and Life of the Great American cities* skriver Jane Jacobs om alt fra gata, til parker til sosiale boliger. Hun beskriver sammenhengen mellom byliv og bruken av gata. En av hennes sentrale påstander er at når bymiljøet er i menneskelig skala med bygninger som grenser til det offentlige rom, inneholder en miks av funksjoner og er tett nok, skaper dette et sted hvor mennesker ønsker å se på og ikke minst bruke gata. Det er dette som skaper byliv, tettheten mellom mennesker og variasjon i attraksjoner langs gata.

Opplevd trygghet

Jacobs legger særlig vekt på trygghet i byens gater. Byliv, gater full av mennesker er tryggere gater hvor folk føler seg velkommen. Som igjen fører til aktive byområder som gir grobunn for felleskap i nabolaget. Opplevd trygghet er ikke trygghet som trafikksikkerhet, men følelsen av trygghet i folkemengder eller steder med eller uten andre mennesker. Jacobs lister opp tre kvaliteter trygge gater må ha. Det første er at det må være et klart skille mellom offentlig og private rom, noe som skiller din personlige bolig til der fremmede går forbi. For det andre må det være nok øyne på gata, det må være mennesker der som følger med og ser, enten fremmede som går forbi eller lokale beboere som følger med på gata fra vinduet sitt. Og for det tredje må det være folk i gata nesten uavbrutt gjennom døgnet. Forlatte gater og plasser føles utrygge, spesielt om natten. En velbrukt bygata med mange gående langs fortauene

⁴¹ LeGates og Stout, 150.

⁴² Sharon Zukin, *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places* (Oxford: University Press, 2010), 243.

⁴³ Gavin Mueller, «Liberalism and Gentrification», åpnet 23. august 2019, <https://jacobinmag.com/2014/09/liberalism-and-gentrification/>.

forstås raskt til å være en trygg gate. Er deler av gatene skyggelagt på den ene siden, eller mangler gatelys kan man observere at mennesker veger å gå på den siden hvor lysene fungerer. Men det er flere faktorer som avgjør om en gate føles utrygg eller faktisk er det. Opplevd trygghet varierer med alder, kjønn, og kultur.⁴⁴ Kvinner føler seg oftere utrygge enn menn, men kjennskap til området har også betydning. Jacobs bruker sterke ord som barbarisme om hennes beskrivelser av gatene i New York, men selv om hennes beskrivelser er tydelig påvirket av hennes egen tid og by, New York på 60-tallet, er Jacobs aktuell i dag. Mennesket har en del fundamentale trigger for trygghet, og det vil være en betydelig forskjell på opplevd trygghet i norske gater i dag og 60-tallets gater i New York. Hva man kjenner til spiller inn på hvordan man opplever trygghet på gata. Følelsen av trygghet endrer seg etter hvor man bor, og hvem man er.

Kontroll av gata

Jacobs mener byliv og mennesker og øyne på gata skaper trygghet og en god by. Men det finnes også de som ikke ønsker kontakt med andre og holder seg for seg selv. Noen skaper territorier på stedene de oppholder seg for å avvise andre fra stedet, eller deres måte å være på har en avvisende effekt på andre. Ifølge Jacobs må man forstå at normal fred på gata ikke overholdes av politiet, men av by-beboerne selv. Freden overholdes av et nesten ubevisst nettverk av uformell sosial kontroll mellom de som oppholder seg der. Gatemiljøet kan støtte eller hemme (kulturelt) akseptabel oppførsel, men kultur er dynamisk og stadig skiftende og adferd endres i takt med samfunnsendringene.⁴⁵ Hva som er akseptabel oppførsel på dagen, kan være rart eller uakseptabelt på natten. Som å sovne i parken i sola, mens hvis noen sover i parken om natten kan det føles ubehagelig eller utrygt for andre.

Et slikt ubevisst nettverk som opprettholder freden på gata er en form for territoriell adferd. Dette skjer når noen tar eierskap til det de ser på som sitt område. Butikkeieren som holder området utenfor butikken sin ryddig og rent, eller grupper som føler seg hjemme i sin egen nabolagsgate. Det finnes også studier som viser at folk oppfatter gater som tryggere hvis det er trær der, og hvis gresset er velholdt.⁴⁶ Dette er en måte å kommunisere eierskap eller relasjon til stedet man oppholder seg til andre mennesker.⁴⁷ Jacobs skriver at øyne på gata, det at flere følger med, og anerkjenner denne gata som sin egen, skaper trygghet for andre som beveger seg der. Dette er en kollektiv prosess som regulerer adferden på gata. Urbane bygater har utfordringen med at de inneholder flest fremmede og adferd må kontrolleres fra beboere, men også turister og tilreisende som er ute etter å ha det gøy og ikke føler det samme

⁴⁴ Mehta, *The Street: A Quintessential Social Public Space*, 120.

⁴⁵ Mehta, 180

⁴⁶ Mehta, 120.

⁴⁷ Mehta, 61.

eierskap til gata de besøker. Det vi kan ta med oss fra Jacobs er at trygghet på gata er knyttet til at det er mennesker der storparten av døgnet, eller det at den er godt vedlikeholdt som gjør menneskelig aktivitet synlig.

Jan Gehl og livet mellom husene

Byens fremmede som sosial ressurs

Trygge gater kan kobles opp mot en prosess mellom fremmede. Byen og gata gir muligheten for å møte fremmede, men gir også muligheten for å være alene sammen med andre. Aktivitet på gata kan være både til glede og irritasjon, men ifølge Jan Gehl er menneskelig kontakt, uavhengig av hvilken type kontakt det er, utelukkende positiv. Gehl forenkler sosial interaksjon i sine beskrivelser, men poengterer at folk tiltrekkes folk. I dag bor flere og flere i enehusholdninger, kontakt mellom mennesker er derfor viktig når disse menneskene går ut. Hvis man fjerner liv på gata fjerner man også muligheten for slike møter, grensen mellom isolasjon og kontakt blir dermed trukket skarpere opp.⁴⁸ Det at det er et tilbud om å gå ut og se, høre, møte på andre, fremmede eller noen du kjenner er den viktigste egenskapen til et vellykket byområde. Og ikke minst at personer føler seg trygg blant alle disse fremmede.⁴⁹

Jan Gehl (1936) er også opptatt av trygghet, men spesielt den hverdagslige aktiviteten på gata og hvorfor folk opphold seg ute. Han har siden 60-tallet engasjert seg i forskning på menneskelig aktivitet i byer, blant annet bylivsundersøkelsen for Oslo sentrum i 2014. Gehl er en dansk arkitekt utdannet i København i 1960. I Københavns gater undersøkte og studerte han menneskelig adferd, noe som resulterte i hans mest kjente bok *Livet mellom husene*. Boken ble første gang publisert i 1971 og i denne presenterer han argumenter for menneskets behov for kontakt med andre mennesker. Boken har fortsatt stor innflytelse i planfaglige- og arkitekturstudier, og er fortsatt pensum. I dag har samfunnsutviklingen og utvikling av andre digitale medier endret hvordan mennesker møter og kommuniserer med hverandre, men møteplasser er fortsatt anerkjent som et viktig planleggingsprinsipp for å skape byliv.

Gehl presenterer grunnlaget for byliv i en menneskelig skala, og viser til at det er planleggingens rolle å legge til rette for dette. Han mener det er grunnleggende å forstå hvorfor folk velger å oppholde seg utendørs. Gehl er relevant for denne oppgaven fordi det blant annet er menneskelig aktivitet som planlegges og struktureres når man planlegger gater. Gateplanlegging handler også om bebyggelsen som omkranser den, man kan ikke se på gata

⁴⁸ Jan Gehl, *Livet mellem husene: udeaktiviteter og udemiljøer*, 5. udg. (København: Arkitektens Forlag, 2003), 15.

⁴⁹ Jane Jacobs, «The Uses of Sidewalks: Safety», i *The Death and life of great American cities*, 1962, 29–54.

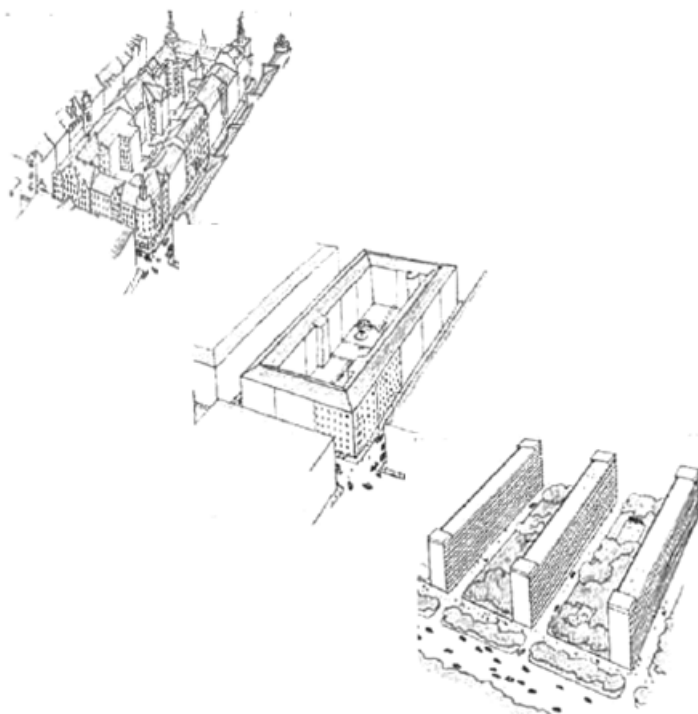
helt isolert, men man må se på og forstå hvordan mennesker faktisk benytter uterommet som skapes mellom bebyggelsen.

Modernismekritikk

Gehl er opptatt av planleggingsprinsipp som samler mennesker, og at god design har potensiale til å få mennesker til å komme i kontakt med hverandre uavhengig av alder, kjønn og inntekt. Gehl påpeker, i likhet med Jacobs, mangelen på byliv i tilknytning til funksjonalistisk blokkbebyggelse med store gressplener rundt. Ved å separere boligfunksjoner og arbeid ble byene avhengig av transport for å bevege seg mellom hjem og jobb. Gehl var kritisk til modernismen og mente dette planleggingsprinsippet utvasket muligheten for menneskelig kontakt, selv om den modernistiske planleggingen hadde som mål å bringe inn luft, lys og effektivisere byen, hverdagslivet, og øke mobiliteten.⁵⁰ Arkitektene under denne plantradisjonen arbeidet med funksjon i boligbebyggelse og ett av flere gjenkjennbare elementer er funksjonalistiske boligblokker i lameller spredt ut på et grønn gressplen.

Livet er, i bokstavelig forstand, blitt bygget ut av den nye bebyggelsen, ikke som ledd i en veloverveid planleggingsprosess, men som utilsiktet biprodukt av arbeid med fysiske funksjoner.

- Jan Gehl⁵¹



Figur 3: Utviklingen fra eldre mer omsluttende bebyggelsesstruktur til mer åpne modernistiske lamellbebyggelse. Fra livet mellom husene.

⁵⁰ Richard T. LeGates og Frederic Stout, «Editors Introduction - Three Types of Outdoor Activities, Life between Buildings, Outdoor Activities and the Quality of Outdoor Space», i *The City Reader*, 6th ed., The Routledge Urban Reader Series (Routledge, 2015), 608–10.

⁵¹ Gehl, *Livet mellom husene*, 43.

Modernismen innen arkitektur og byplanlegging er et omfangsrikt tema som denne oppgaven, av hensyn til tid og plass, ikke kommer dypere inn på. Det finnes også overganger i modernismen også fra 20 - 30-tallets høymodernisme til senmodernismen i 50 - 60-tallet som Gehl ikke tar helt tak i da han kom på banen med på 70-tallet. Team 10, en gruppe arkitekter som gjorde seg sterkt gjeldende på 1950-tallet og fremover, var også ekstremt kritiske til den rettvinklede sonedelte byen, men så likevel på seg selv som modernister. Poenget er at Gehl forsvarte en større miks av både funksjon og skala, og så det som negativt at gatestrukturen forsvant fra bebyggelsen. Han mente det manglet interesse for de sosiale og psykologiske aspektene innen boligbyggingen.⁵² Både Gehl og Jacobs uttrykte en tydelig kritikk mot deler av denne plantradisjonen og noen av dens idealer. Mange av hans ideer er i så måte et motargument mot den delen av modernismen han kritiserer. Intensjonene i modernistisk planlegging var gode, men måten å planlegge på fikk en del slike utilsiktede konsekvenser. Den fysiske bebyggelsen og strukturen byen er bygget opp av påvirker hvordan vi mennesker benytter oss av byen. Dette viser at planleggingen kan få utilsiktede konsekvenser som samfunnet må reparere på i årtier etterpå.

Menneskets sanser

Gehl presenterer menneskets sanser som en viktig forutsetning for utforming og dimensjonering av uterom. Kunnskap om hvordan mennesker tolker sine omgivelser og hvordan dette påvirker menneskets handling. Kjennskap til menneskets sanser, sansenes funksjoner og funksjonsområder, er ifølge Gehl, viktig kunnskap dersom planleggeren skal kunne skape steder hvor mennesker trives.⁵³

Vi mennesker beveger oss til fots cirka fem kilometer per time og sansene våre er tilpasset denne hastigheten best. Vi ser omtrent nitti grader til hver side og vi kan oppfatte bevegelser ved siden av oss helt ytterst i synsfeltet. Synet kan se oppover i en vinkel på 50-55 grader, og 70-80 grader nedover. Vi oppfatter altså best det som er foran oss og litt ned, spesielt når vi beveger oss fordi vi vinkler hodet nedover for å se hvor vi går. Denne kunnskapen om synet og hva vi oppfatter er vel brukt innen vareplassering i butikkene. I høyere hastigheter, eksempelvis ved bilkjøring, fokuserer vi rett foran oss for å oppfatte tidsnok hvor vi skal kjøre, mens i lavere hastigheter opplever vi å få «bredere» syn.⁵⁴ Studier viser at omkring halvparten til to tredjedeler av inntrykkene bilister i høyere hastigheter observerer er objekter som ligger i synsfeltet rett frem. Det bilister opplever er de nærliggende, tilsynelatende "bevegelige", gjenstandene, i stedet for de tilsynelatende "stabile" objektene i det fjerne. Dette inkluderer

⁵² Gehl, 41.

⁵³ Gehl, 59.

⁵⁴ Sheller og Urry, «The City and the Car».

farge og tekstur på veibanen, gjenstander ved skulderen, skilt, rekkverk, støttemurer, etc. Selv i perioder hvor bilførere ser utover og opplever landskapet rundt vender oppmerksomheten regelmessig tilbake til selve veien.⁵⁵

Sansenes begrensninger i raske hastigheter kompenseres i dag med ny digital teknologi inkorporert i bilene og tilrettelegging av omgivelsene våre. Biler inneholder i dag sensorer som oppfatter både objekter i blindsonen og bremseassistanse for å hindre påkjørsler. Ved høyere hastigheter mister folk evnen til å oppfatte lokale detaljer og sånn sett også en del av evnen til å oppfatte stedet de er på. For med synet oppfatter vi omgivelsene vi er i, på en avstand på omkring 100m ser man ikke hvem mennesket der fremme er, vi ser ikke ansiktsuttrykkene. Mellom 70-100m kan man oppfatte personens kjønn, hva personen gjør, og alder. Men det er først ved 30m avstand at vi kan gjenkjenne, se ansiktstrekk, frisyre, og andre detaljer, og ved 20-25m kan man oppfatte ansiktsuttrykk som gjenspeiler sinnsstemning, om personen er aggressiv, blid eller trist.

Utendørs aktiviteter

Gehl deler utendørs aktiviteter inn i tre typer aktiviteter, nødvendige-, valgfrie-, og sosiale aktiviteter. Nødvendige aktiviteter kan være det å hente posten, dra til jobb eller skole, kjøpe matvarer, gå til bussen. Disse aktivitetene gjør vi utendørs uansett hvordan omgivelsene våre er utformet, vi drar ikke oftere på jobb på grunn av at det er hyggeligere ute, selv om man kanskje unngår å hente posten midt i en regnskur. De nødvendige aktivitetene skiller seg fra valgfrie aktiviteter, det man gjør fordi man har lyst og omgivelsene legger til rette for det.⁵⁶ Som å sette seg ned på en benk i solen, gå en tur eller ta en omvei hjem fordi det skjer noe annerledes på veien. Slike aktiviteter er ofte avhengig av været og hvordan omgivelsene er utformet. Den siste typen aktivitet er sosiale aktiviteter, aktivitet mellom mennesker som lek eller samtaler. Disse typene interaksjon skjer ved korte avstander mellom mennesker.

Gehl påpeker at måten omgivelsene er planlagt på kan legge til rette for opphold utendørs. Uterommet eller gatens kvalitet påvirker formen for aktivitet som utspiller seg der. Er uterommet av dårlig kvalitet, vil kun de nødvendige aktivitetene skje, mens i uterom av god kvalitet forblir de nødvendige aktivitetene uendret og de suppleres av valgfrie aktiviteter. Et godt tilpasset og designet uterom kan tiltrekke seg veldig mange mennesker i byen, hvor intensiteten kan bli nesten overveldende. Mange mennesker på ett sted kan for mange være slitsomt, som gågatene i Karl Johans gate i Oslo eller Strøget i København. I byen kan det derfor være behov for byrom, steder hvor man kan komme litt vekk fra folk, styr og leven.

⁵⁵ Appleyard, Kevin Lynch, og John R Myer, «The View from the Road».

⁵⁶ Gehl, *Livet mellem husene*, 7–12.

Ikke alle byrom er benyttet til opphold, prat eller lek til enhver tid, men kan likevel være byrom av god kvalitet. Hvordan man måler kvalitet på byrom bør derfor være litt mer nyansert enn Gehls ide om at det er kun hvis folk setter seg ned og prater at stedet er godt. Det som er verdt å ta videre er at dersom det er ønskelig med opphold i en gate må man planlegge sitteplasser, ventesteder, eller noe å foreta seg der. Omgivelsene må innby til de valgfrie aktivitetene. Gatene kan ha en kafé å sette seg ned på, et butikkvindu å se inn i, men like viktig en sitteplass eller gressplen uten tilknytning til noe kommersielt. Planleggere kan legge til rette for byliv ved å designe uterommene for opphold. Ved å åpne opp i stedet for skille aktiviteter fra hverandre, og invitere til i stedet for å avvise menneskelig aktivitet.

I gateplanlegging har separasjon mellom de forskjellige brukerne vært et viktig grunnprinsipp i mange årtier. Ved å separere bilene fra de gående kunne de gående bevege seg tryggere på fortauet og bilene bevege seg raskere i kjørebanelen. Bilene er blitt helt separert fra de andre begivenhetene, og Gehl påpeker at det er blitt kjedeligere å kjøre, det er blitt kjedeligere å gå. Dette fordi en betydelig del av menneskene som er på vei et sted er separert fra de andre byfunksjonene som for eksempel handel. Hvis man ser de europeiske gamlebyenes gatestruktur var disse i hovedsak planlagt når alle måtte gå, før bilen ble en integrert del i byplanleggingen. Her var mobilitet, handel og byliv integrert tett i hverandre. Denne formen for byliv skriver Gehl varmt om, hvor det er en miks av bruk av gata, og gater som gir langsom trafikk. Gehl beskriver oppholdsminuttene mennesker bruker i gata som viktigere enn antall personer og begivenheter. Flere titalls mennesker kan strømme gjennom et gateløp på kort tid, men det er ikke før noen eller flere stopper opp at det skjer aktiviteter og menneskelig kontakt oppstår. Torggata i Oslo er et eksempel på hvor gata ble planlagt for de gående og syklende, hvor bilen er gjest og hastigheten må ned. Denne gata fungerer som en sykkelgate hvor de som går bruker fortauet i rushtiden, og en lørdag formiddag kan gata nesten fremstå som en gågate på grunn av at det da er flere gående enn syklende.

I planlegging, og spesielt i eksisterende by er det ikke alltid man kan planlegge for hvilke butikker eller attraksjoner som bebyggelsen langs gata skal inneholde. Det man kan fastsette i reguleringsplaner er at første etasje skal ha en utadrettet funksjon, eksempelvis service, men det konkrete innholdet avhenger av eierne, leiepriser og hvilke aktører som har interesse av å etablere seg her. Derfor spiller markedskreftene en markant rolle. Gehls bok tar for seg mange byplanleggingsprinsipper som ikke alle omtales i denne oppgaven, men hans fokus på fotgjengeren og aktiviteter mellom mennesker gjør han aktuell for denne oppgaven. Hans beskrivelser av sosial kontakt mellom mennesker er noe forenklet, og noen beskrivelser viser et utdatert samfunnsbilde. I Norge er samfunnet preget av andre familiemønstre enn de som var aktuelle på 60-tallet. I indre by sliter kommunene med å holde på barnefamilier, og mange bor alene. Dette gjør at nåtidens bygater ofte ikke har den typen byliv som Gehl beskriver,

spesielt når han snakker om forhagene og mødre som står og følger med på barna sine. I tillegg har internett og mobiltelefonen gjort at sosial kontakt mellom mennesker ikke nødvendigvis foregår ute i gata.⁵⁷ Selv om gata og byliv anses som viktige, er det kanskje andre arenaer i byen hvor sosiale aktiviteter foregår oftere. Det denne oppgaven tar med videre er at menneskets sanseintrykk - det å se og høre og et sted å oppholde seg, bør være et viktig grunnlag for byliv og bør være med i planleggingen av byens uterom og gater.

Donald Appleyard og gater man ønsker å bo i

Et viktig aspekt ved forskningen til Donald Appleyard (1928-1982) var at han trakk paralleller mellom teori og praksis, undersøkte gaters «livability» og knyttet dette til trafikkmengder, en tilnærming som er direkte overførbart til studiet av Carl Berners plass. Appleyard hadde en sterk interesse for den sosiale- og psykologiske effekten trafikk har på nabolagsgater. Han var utdannet arkitekt i England og studerte byplanlegging i Massachusetts. Senere ble han professor i Urban Design på Universitet i California, Berkeley. Han var student av Kevin Lynch som også har hatt stor innflytelse i urbanismefaget, blant annet med boken *The image of the City* fra 1960.⁵⁸ Appleyard publiserte flere bøker og artikler i perioden 1962 til hans tidlige død i 1982, boken *Livable Streets* ble publisert i 1981 hvor han presenterer forskning som bekreftet antagelsen om at høyere trafikkmengder har negativ påvirkning på det sosiale livet langs gata.⁵⁹ Studien ga grunnleggende argumenter for å roe ned og redusere trafikk, uten å sette harde fakta som trafikkulykker og trafikkfare til grunn.⁶⁰ Dette var på 80-tallet en ny måte å argumentere for byliv, forskningen hans ble derfor sett på som banebrytende i en tid hvor motorveiplaner og privatbilismen, med dens sterke påvirkning, var rullet ut for fullt.

Trafikkens påvirkning på det sosiale livet

Appleyard var en av de første som så på påvirkningen bilen har på mennesket og menneskets sosiale miljøer. Han så på tre tilnærmet like bolig-gater i San Francisco hvor variabelen var trafikkmengden som varierte mellom lav, middels og høy, gatene hadde henholdsvis ca. 2000, 9000 og 16000 biler i døgnet. Figur 4 på side 31 viser et resultat av studien, hvor omfanget av uteaktiviteter er registrert som prikker, bekjentskap og vennskap som linjer i de tre gatene. Den nederste illustrasjonen viser hvordan den høyt trafikkerte gaten har nesten ingen uteaktiviteter registrert. Denne illustrasjonen finner man også igjen i Gehls bok, *Livet mellom husene*. Gata med lavest trafikkmengde hadde flest barnefamilier, stor del av de som bodde

⁵⁷ LeGates og Stout, «Editors Introduction - Life between Buildings», 609.

⁵⁸ Kevin Lynch, *The Image of the City*, Publication (Joint Center for Urban Studies) (Cambridge, Mass: MITPress, 1960).

⁵⁹ Donald Appleyard, *Livable Streets* (Berkeley: University of California Press, 1981).

⁶⁰ «Streetfilms | Revisiting Donald Appleyard's Livable Streets», åpnet 10. juli 2019, <https://www.streetfilms.org/revisiting-donald-appleyards-livable-streets/>.

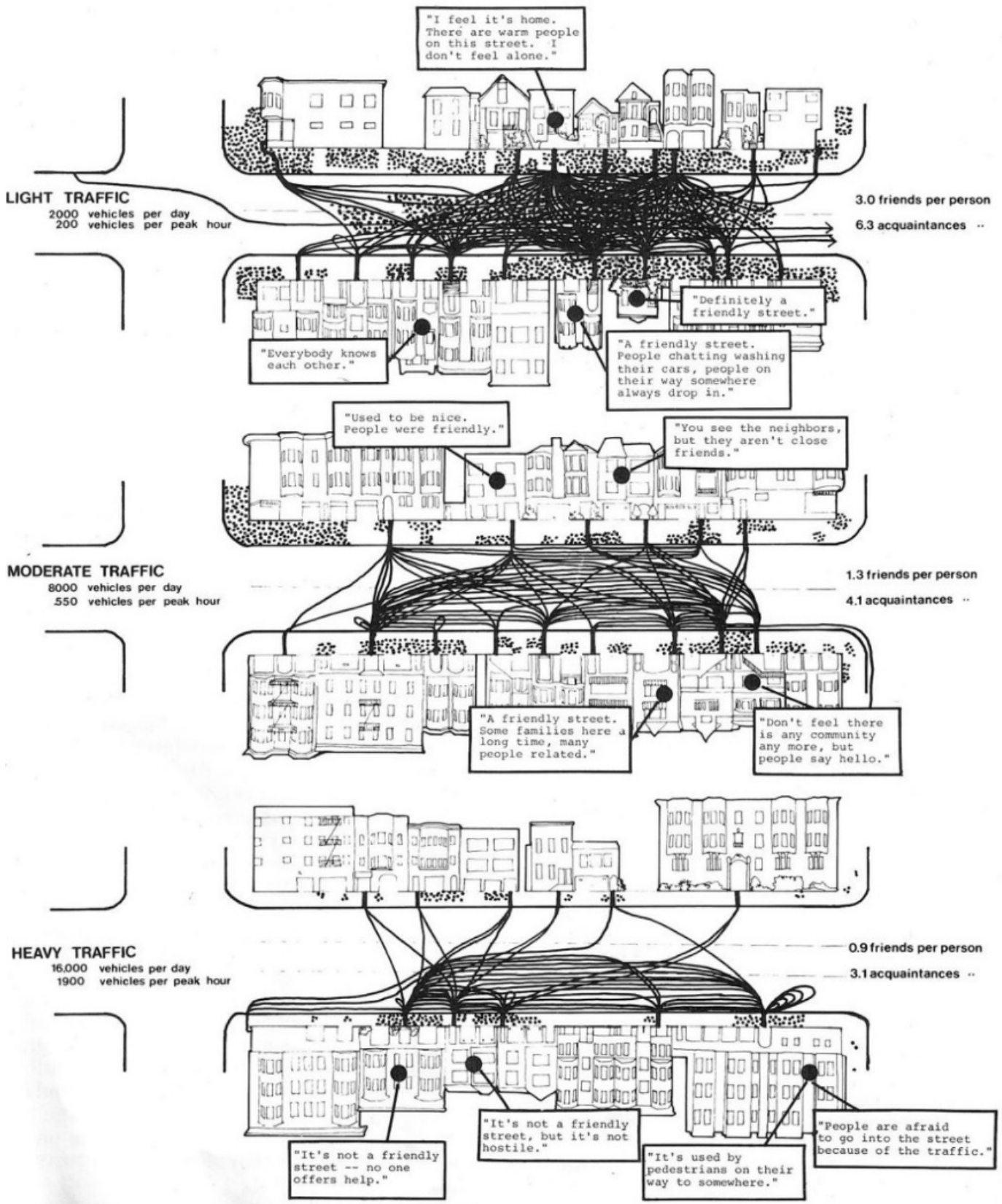
langs gata eide sin egen bolig og de bodde der lenge. Til sammenligning hadde gata med høy trafikk nesten ingen barnefamilier, men flere eldre, gjennomsnittlig bodde folk der omtrent halvparten så lenge som gata med lav trafikk. I den høyt trafikkerte gata flyttet folk oftere enn i en gata med lite trafikk. Gata med medium trafikkmengde havnet midt imellom disse, både med hensyn på type beboere og hvor lenge de bodde der. Studien viste at trafikkmengder påvirker menneskers valg av bosted. Appleyard så også på hvordan de beveget seg i eller over gata, figuren på neste side viser at gata med lavest trafikkmengde har flere folk som oppholder seg på gata. Studien bekreftet i så måte noen forventninger man i dag ser på som en selvfølge, at høye trafikkmengder påvirker mengde menneskelig sosial aktivitet i gata. Trafikk kan altså påvirke menneskers behov og ønske til å bevege seg ute, og påvirker om man bosetter seg i et område. Her spiller også økonomiske forskjeller i prisen på boliger i høytrafikkerte og lavtrafikkerte gater inn, og den økonomiske situasjonen til dem som bosetter seg i et bestemt område. De med god nok økonomi til å velge vil sjelden gå for gater med høy trafikk- og støyfrekvens når de kjøper bolig. Det er slike mangler i studien og Appleyard stilte selv spørsmål om hvilke slutninger man kan trekke fra dette, hvilke sannhet kunne studien av disse tre bolig gatene representere for alle gater. Behovet for mer kunnskap om menneskers tilpasningsdyktighet blir også påpekt i sitatet nedenfor.⁶¹

What we see happening is a more complicated process than residents simply evaluating streets. When conditions deteriorate, they adapt, withdraw or migrate. Such adaptive responses dampen dissatisfaction. In addition, a kind of environmental selection process takes place in which groups that can tolerate certain levels of traffic replace those who cannot.

- Donald Appleyard.⁶²

⁶¹ Appleyard, *Livable Streets*, 28.

⁶² Appleyard, *Livable Streets*, 27.



Figur 4: Omfang av uteaktiviteter i tre bolig-gater i San Francisco 1971

Sosial interaksjon i form av vennskap og besøk mellom boliger langs gatene blir påvirket av høye trafikk tall i negativ retning. Høytrafikkerte gater hadde nesten utelukkende vennskap samme siden av gata, mens gatene med lavere trafikk tall hadde vennskap og besøk som krysset gata. Mennesker i gata med lavest trafikk hadde også flere vennskap enn de på den høytrafikkerte gata totalt sett.⁶³ Dette med vennskap i gata kan ses i sammenheng med det Gehl påpeker om naboskap, at dersom det er et potensiale for hyppige møter mellom naboer skaper dette bedre forhold, hvor nabokontakten kan utvikles gradvis.⁶⁴ I høytrafikkerte gater har folk høyere barriere for å oppnå sosial kontakt med andre, fordi man går ut mindre og oppholder seg sjeldnere ute på gata, potensialet for kontakt være mindre. Appleyard påpeker at det ikke er grunnlag for å si noe helt sikkert om dette, det kan være slik at mennesker med større vanskeligheter for å skape vennskap blir boende i gater med høy trafikk, eller de har venner andre steder i byen. Men vennskap og kontakt med andre kan opprettholdes enklere om man slipper avtale møter, men bare støter på naboen utendørs.

Ett av de overaskende funnene i Appleyards studie var at toleransen for støy var lavere i gater med lave trafikk mengder. Et enkelt kjøretøy som skilte seg ut med støy opplevdes som mer forstyrrende enn den totale trafikken i høytrafikkerte gater. Gateliv, mennesker som snakker sammen, barn som leker, folk som sitter, står, går, sykler eller driver arbeid i gata er alle aktiviteter som kan påvirkes av høye trafikk mengder. Dette er aktiviteter som foregår utendørs, men også innendørs aktiviteter som hvile, lek, se på tv og spille musikk kan påvirkes av trafikk støy, støv og vibrasjoner. Menneskers toleranse og oppfatning av trafikk støy avhenger av personens bakgrunn og forventninger. Gradvis økning i trafikk er ikke nødvendigvis forstyrrende, mens enkeltutbrudd av trafikk støy som søppeltømming eller en høylytt motorsykel kan føles mer påtrengende.⁶⁵ I tillegg er opplevelsen av biltrafikk i en gate avhengig av våre forventninger til gata, forventer man høy trafikk blir de som oppholder seg der eller bor der vant, og toleransen for støy derfor høyere. Et nøkkelbegrep som ligger til grunn for Appleyards studier er «livability», oversatt til norsk vil det være noe i nærheten til levelig eller beboelig, eller hvor godt det er å bo der, et begrep som er sentralt til nabolaget. Appleyards studie så utelukkende på rene nabolagsgater med utgang fra boligen til gata. I dag finnes det planleggingsprinsipp hvor man snakker om kompakt by hvor gata skal ha varierte funksjoner, noe man blant annet kan lese om i den norske antologien *Kompakt byutvikling*.⁶⁶ Hvor ei enkeltgate kan og bør inneholde både handel, næring og boliger på samme sted for å oppnå en kompakt sammensetning og gir en fordel ved at flere mennesker kan benytte de

⁶³ Appleyard, *Livable Streets*, 22.

⁶⁴ Gehl, *Livet mellem husene*, 17.

⁶⁵ Appleyard, *Livable Streets*, 27.

⁶⁶ Gro Sandkjær Hanssen, Hege Hofstad, og Inger-Lise Saglie, *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer* (Oslo: Universitetsforlaget, 2015).

samme arealene og tilbudene. Det som må tas med videre fra dette er at gatas funksjon som transportåre må tas i betraktning når man planlegger transportnettverk gjennom byen fordi det påvirker bomiljøene direkte.

Sammenhengen mellom trafikkmengde og sosialt liv på gata er kanskje ikke så tydelig i den kompakte byen, men behovet for transport går ned når man har flere attraktive tilbud i nærheten. Hvis man også godtar Appleyards ide om at sosialt liv på gata blir påvirket i negativ retning av høye trafikkmengder bør det også være en sammenheng mellom trafikkmengder og mengden sosiale interaksjoner i den urbane bygata. I en kompakt by hvor man ønsker alle disse miksedde funksjonene vil det derfor være essensielt å se på gatas trafikkmengde når man planlegger nye boliger, og tilpasser designet. I et smalt gatetverrsnitt er det ikke sikkert man har så veldig mange valg på fysisk oppbygging av gata, men dersom målet er å skape mer menneskevennlige byer er sammenhengen med trafikkmengde viktig.

Gatens design



Figur 5: Typisk boulevard, sett fra Montparnass tårnet i Paris.

Appleyard så mest på trafikkmengdens påvirkning i sin studie, mens hans arbeid har påvirket andre til å se på andre gatetyper enn de utvalgte bolig gatene Appleyard så på. Blant annet har Peter Bosselmans studie på Boulevarder likhetstrekk, men han så på sammenhengen mellom fysisk oppbygging av gatesnittet og toleransen for trafikk.⁶⁷ Altså hvordan gatas areal var

⁶⁷ Peter Bosselmann og Elizabeth Macdonald, «Boulevard Livability Study [Streets: Old Paradigm, New Investment]», 1997, 66.

fordelt, og hva dette hadde å si for hvordan folk opplevde å bo der eller være der. Konklusjonen fra denne studien peker mot at mennesker har høyere toleranse for store trafikkmengder i boulevarder, og trær trekkes frem som et positivt og skjermende element. Der det er avstand mellom bebyggelse og kjørebane samt et lag beplantning av trær mellom fortau og kjørebane trives folk best. Denne beplantningen og avstanden skaper et beskyttende lag, eller en mental distansering mot den trafikken som suser forbi i høy hastighet. Det påpekes at miljøpåvirkninger som støy og støv fortsatt kan være betydelig i slike gater, men beboere i boulevardene med høy trafikkmengde mente deres gate var trivelig, spesielle og gode gater å bo i. Trær trekkes frem som en unik egenskap til deres gate. Dette viser at menneskene som bor der føler dette er deres «sted», og at trærne er med på å skape en identitet til gata og derfor også til stedet. Hvordan beplantning skaper identitet ble også viktig i caset som beskrives i neste del.

DEL 3

CASESTUDIE

DEL 3: CASESTUDIE

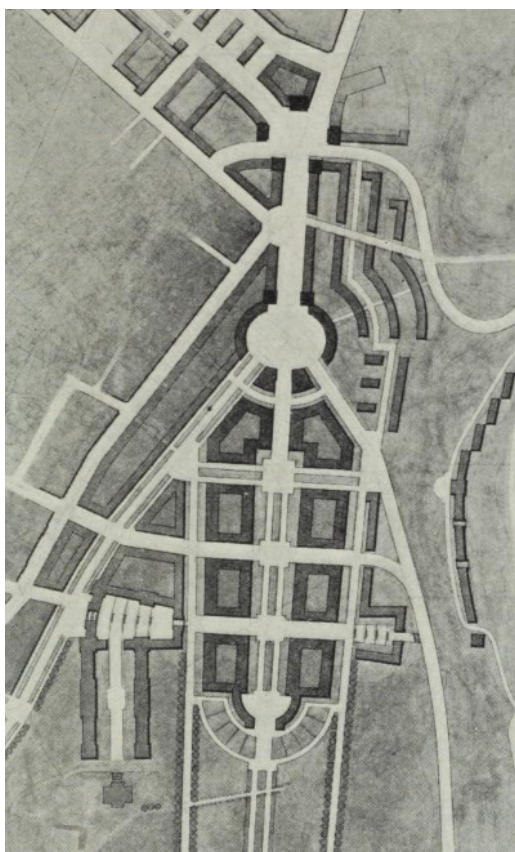


Figur 6: Oversiktskart Oslo.

Planleggingen av Carl Berners plass er et tidlig eksempel på et gateprosjekt i Oslo hvor bilrestriksjon var et tydelig grep, og kan si noe om en planleggingspraksis i endring. Samt at noen steder i en by, eksempelvis et stort trafikalt knutepunkt, alltid vil være krevende å organisere ut fra et bylivsperspektiv. Det vil være faktorer tilstede som motvirker ideell urban design, og det vil være implisitte motsetninger som ikke lar seg løse. Carl Berners plass fremstår som et sted med et balanseforhold mellom mobilitet og byliv, i den forstand at de to kategoriene i all hovedsak overlapper. Carl Berners plass er et sted i kontinuerlig bevegelse, i form av trafikk, flyt av mennesker og varer, men preges også av opphold, permanens og kontinuitet – særtrekk som ligger nærmere en tradisjonell Gehl-forståelse av byliv med steds kvalitet. Omreguleringen og ombyggingen av krysset blir beskrevet som starten på et paradigmeskifte i planlegging av gateprosjekter i by, hvor gatehierarkiet er snudd opp ned og bilen ikke troner på toppen lengre. Tilrettelegging for transport hvor fremkommelighet og reisetidsreduksjon var i fokus endret seg på denne tiden til å handle om bærekraftig mobilitet,

tilgjengelighet og forutsigbarhet i stedet.⁶⁸ I tillegg benyttet de virkemidler hentet fra en byplan som var beskrevet nesten et århundre tidligere. Prosjektet fikk hederlig omtale i vakre veiers pris i 2016, som er en konkurranse arrangert av Statens vegvesen. Carl Berners plass ble beskrevet av juryen som et forbildeprosjekt for en bevisst og ambisiøs byromutforming tilpasset en ny tid med skjerpede krav til bymiljø og trafikkløsninger.

BYPLANHISTORIEN



Figur 7: Illustrasjon over gatenettet, fra Generalplan for Oslo, Christiania til Stor-Oslo av Harald Hals 1929.

Carl Berners Plass ligger nordøst i Grünerløkka bydel, to kilometer nord for Oslo Sentralstasjon. Carl Berners plass er et gatekryss, men også et byrom. Plassen ligger i en solfylt sørvendt skråning og har brede fortausarealer og en utstrakt beplantning av gatetrær. Gatene Christian Michelsens gate (Ring 2), Finnmarksgata (Ring 2), Trondheimsveien, Grenseveien og Tromsøgata møtes her. Krysset er utformet som en rundkjøring med fem armer med et rektangulært senter som er uvanlig for en rundkjøring. Ring 2 er en av de viktigste trafikkløstene i Oslo, og Carl Berners plass har funksjon som fordeler trafikken mellom bydelene, og kobler sentrum og ringveiene sammen. Christian Michelsens gate og Finnmarksgata som følger Ring 2, ble anlagt som beplantede bulevarder, mens Trondheimsveien er en rett aveny fra sentrum via Carl Berner til Sinsenkrysset hvor man treffer på Ring 3 og videre nordover Riksvei 4. Grenseveien i øst av plassen er en smal gate i hellende terreng ned mot krysset som tar deg til de østre bydelene Hasle, Ensjø og Helsfyr. Tromsøgata var opprinnelig en lokalgate til Dælenenga i vestre del av plassen og var utformet som blindvei uten utkjøring til Carl Berners plass før ombyggingen i 2010.

⁶⁸ Guro Berge, «Nytt paradigme for planlegging», (udatert), https://nvtf.no/wp-content/uploads/2016/12/Berge_Paradigmeskifte-i-planlegging-NVTF.pdf.

Carl Berners plass har vært en del av Oslos planlagte gatestruktur helt tilbake fra byplansjef Harald Hals forslag til generalplan for Oslo i 1929.⁶⁹ Planlegging av gater og plasser ble i mellomkrigstiden lagt i et strengt og logisk hierarki mellom gater, radiære avenyer/bulevarder, og plasser. Harald Hals benyttet seg av dette byplangrepet og ville med Kirkeveiringen lage ei parkgate som skulle koble sammen de store parkene Tøyenparken og Frognerparken.⁷⁰ I kryssene mellom bulevardene og avenyene i generalplanen oppsto det, for de som kjenner Oslo, byplasser som Frogner plass, Majorstukrysset, Arkitekt Rivertz plass, Johan Sverdrups plass og Carl Berners plass. Hals plangrep kan ses på figuren på forrige side med Carl Berners plass øverst som en rektangulær form hvor Grenseveien svinger seg mot øst. Den sirkulære plassen sør for Carl Berners plass er hvor dagens Ring 2 - Finnmarksgata fortsetter rett sørover og møter Sars gate. Bebyggelsen rundt plassen ble bygget rundt 1930-tallet, med bygårder i fire til seks etasjer og plasseringen av bebyggelsen er så godt som i henhold til Hals sin plan. Historiske flyfoto fra 1937 viser at strukturen fra generalplanen hadde tatt form med den gjenkjennbare rektangulære formen på Carl Berners plass.

Carl Berner på 1950 og -60-tallet

Da Carl Berners plass oppsto på 30-tallet var bil et luksuriøst nyttemiddel og et arbeidsverktøy. Bilholdet i Norge utviklet seg og på bilder fra 50-tallet kan man se Carl Berners plass er blitt et tydeligere veikryss tilpasset biltrafikken. Utviklingen av Carl Berners plass i denne perioden falt sammen med ferdigstilling av Ring 2, som fikk sin endelige trasé ved Tøyenparken godkjent i 1952, i pakt med boligbebyggelsen rundt, parken og Munchmuseet, som ble plassert i dialog med veien. Dette var altså en periode da bilbasert infrastruktur var formgivende for hele bymiljøet i Oslo, ikke bare de trafikale arealene.⁷¹ Krysset var på den tiden utformet som en rundkjøring hvor trikkelinjen går gjennom rundkjøringens sentrale trafikkøy. Fortauene var smale langs bebyggelsen, og bilene kunne parkere langs veibanen i hjørnene på plassen. På bildet på fra 1953 (figur 9) kan man skimte mennesker som beveger seg over plassen midt i veibanen. Fortsatt kan dette se ut som et sted hvor mennesket og bilen tilpasser seg hverandre i en travel bysituasjon. En slik samhandling mellom brukerne er mulig på grunn av lavere trafikkmengder og innehar et potensiale til en bruk av gatene slik som Jane Jacobs og Jan Gehl beskriver. En mikset bruk gjør at gatene ikke bare er ment for mobilitet, men også et sted å oppholde seg. Lokalene hadde en aktiv fasade ut mot gatene og menneskemengden var konsentrert ved trikkestoppet i Trondheimsveien. Bildene gir bare et

⁶⁹ Hals, *Generalplan for Oslo 1929*.

⁷⁰ Norconsult A/S og Snøhetta A/S, «Carl Berners Plass Forslag til reguleringsplan: planhefte» (Statens vegvesen Region Øst, januar 2005).

⁷¹ Even Smith Wergeland, «Munchmuseet og byutvikling», i *Byre, Elisabeth (red.). EXIT! Historier fra Munchmuseet* (Oslo: Munchmuseet, 2019), 43–56.

glimt inn i hvordan stedet var i dette øyeblikket, men Carl Berners plass fremstår som et urbant sted tilpasset forskjellige typer mobilitet og stedet har byliv. Noe som ikke er så tydelig senere hvor bilen har fått en større rolle både på stedet, men også i samfunnet.



Figur 8: Carl Berners plass sett nordover fra trikkestopet i Trondheimsveien. Carl Berner 1956
Oslobilder.no

Byplanleggerne i Oslo så utfordringer knyttet til arbeidsplassvekst og boligbyggingen i Oslo på denne tiden, og flere av de som jobbet i Oslo måtte bosette seg utenfor byen. For å svare på dette tilpasset de planene slik at byen i større grad kunne tilrettelegges for bilen som transportmiddel. Noe som blant annet resulterte i Transportanalysen for Osloområdet fra 1965.⁷² Gatene og spesielt byrommene hvor gatene møttes ble endret for å gi mer plass til bilen. Dette resulterte etter hvert til at byplassene, og Carl Berners plass, ble omgjort til bildominerende veikryss. Carl Berners plass ble i 1956 omregulert fra rundkjøring til lyskryss tilpasset mer biltrafikk med fire felt til biltrafikk i Trondheimsveien mot sør og trikkestraseen i midten⁷³. Rundkjøringen blir etter dette ombygget og de gående er henvist til rabatter og gangfelt med gjerder som skiller de fra kjørebanelen. Denne ombyggingen er en del av den rivende utviklingen av veinettet i Oslo og utviklingen av hovedveinettet omkring Carl Berners plass hvor Trondheimsveien etableres som hovedvei fra nord i Oslo.⁷⁴

Transformasjonen fra byplass til veikryss kan også ses på flyfotoene som følger på de neste sidene. Plassen endret seg altså fra å være en byplass med en mulig torgfunksjon på 30-40-

⁷² Hansen, *Oslo kommunes boligpolitikk 1960-1989*, 57.

⁷³ Oslo Kommune, «Regulering tilknyttet S-198GO Krysset Trondheimsveien - Tromsøgata - Dælenenggata mot Carl Berners plass» (Oslo kommune, 1. januar 1956), <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?mode=&caseno=195603093>.

⁷⁴ Wergeland, «From Utopia to Reality», 344.

tallet, til en rundkjøring og trikk gjennom på 40-50-tallet, til et fullskala veikryss tilpasset bilen på bare på noen tiår. Etter enda en omregulering i 1978 flyttes trikkesporene ut til fortausarealene og på bildet fra 1984 har trikken byttet plass og blitt plassert nærmere bebyggelsen på begge sider. Dette gjør at trikkepassasjerer kan benytte fortauene for av og påstigning uten å måtte krysse veibanen. Dette er tryggere for fotgjenger og bedre avvikling av kollektivtrafikken. Men dette gir også biltrafikken bedre fremkommelighet noe som også påpekes spesifikt i planmaterialet.⁷⁵ Krysset slik det fremstår på historiske bilder ser ikke ut til å ha endret seg betydelig mellom 80-tallet og før ombyggingen i 2008.

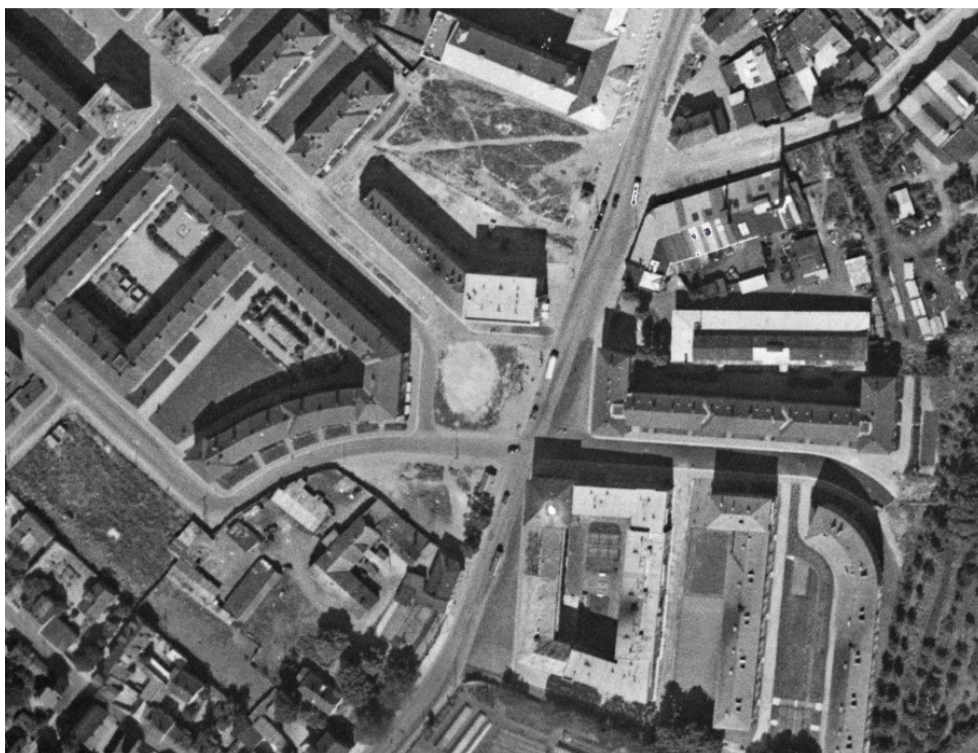
⁷⁵ Oslo kommune, «Reguleringsplan for Carl Berners plass med tilstøtende gater for prioritert kollektivtrafikk S-2312» (Oslo kommune, 4. mars 1978), <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?mode=&caseno=197801344>.



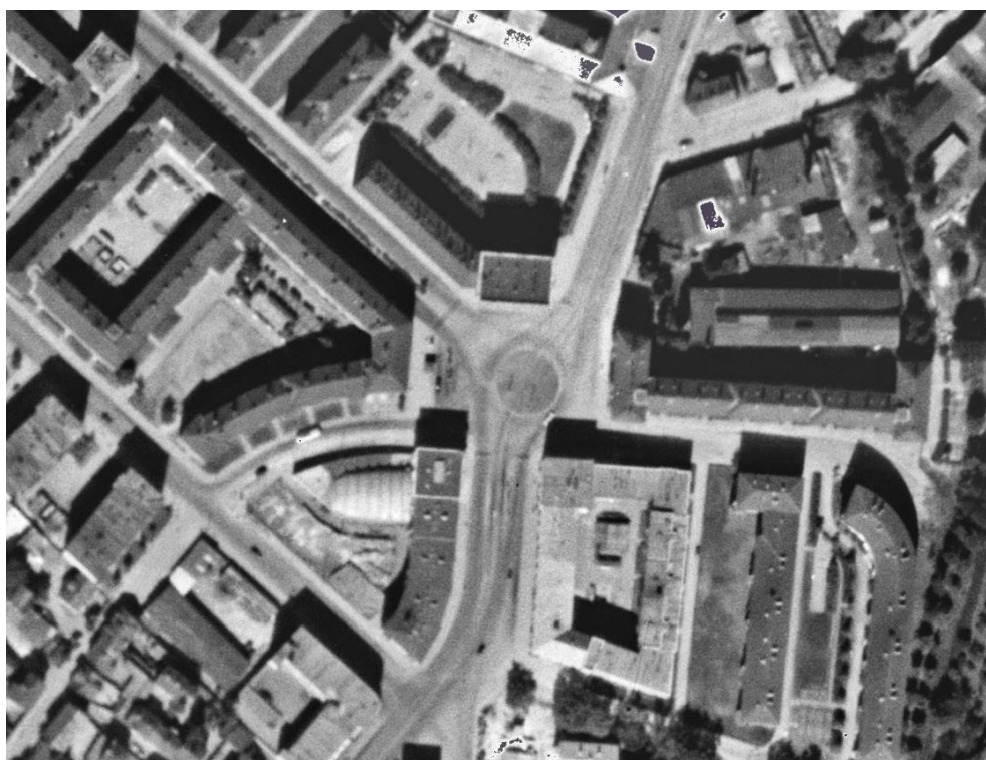
Figur 9: Carl Berners plass 1953 - foto hentet fra Nasjonalbibliotekets nettside. Sett sørover fra Trondheimsveien.



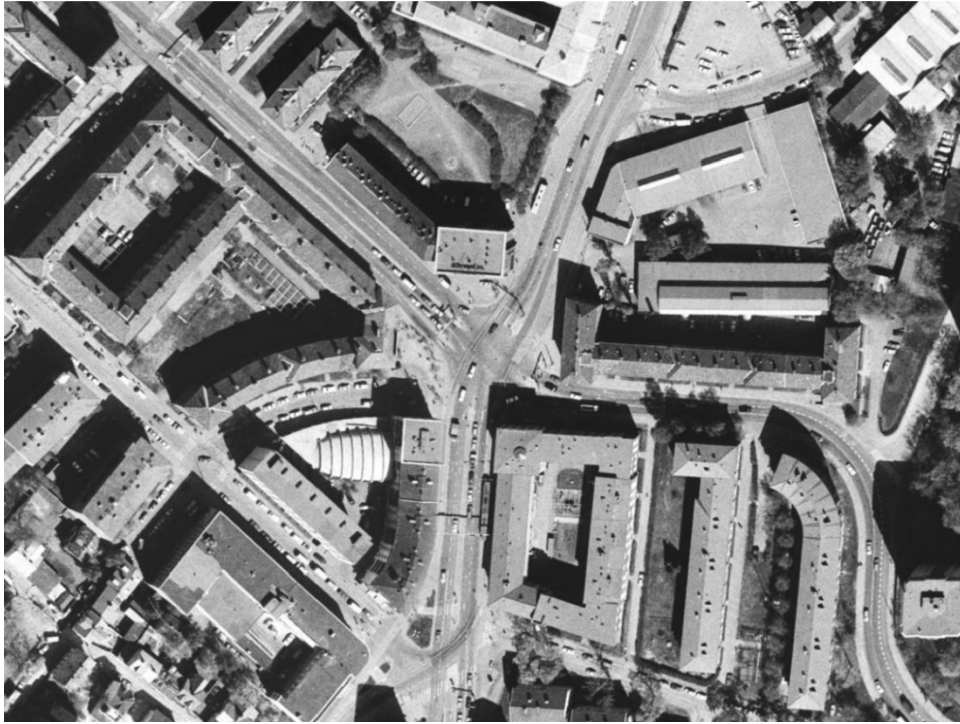
Figur 10: Carl Berners plass 1961 - foto fra Oslobilder.no. Sett mot Trondheimsveien sørover.



Figur 11: Flyfoto 1937



Figur 12: Flyfoto 1956



Figur 13: Flyfoto 1984



Figur 14: Flyfoto 2007

PLANPROSESSEN

Reguleringsprosessen er veldokumentert i det digitale arkivet til Oslo kommune. Prosjektet ble mye omtalt i media, både under planprosessen, under ombyggingen og i ettertid. Når man ser på endringene som er gjort i krysset opp igjennom årene kommer planleggenes intensjoner frem. Alle gangene krysset ble endret var formålet å gi bedre trafikkavvikling, delvis til kollektivtrafikken, men i hovedsak til biltrafikken. Dette førte til at biltrafikken kunne øke og til slutt hadde fullstendig råderett over byrommet. Carl Berners plass var et rendyrket bilkryss på 2000-tallet når reguleringsprosessen ble påstartet. Prosjektlederen for omreguleringen forteller at kryssets signalanlegg hadde blitt fintunet opp igjennom årene for få øke trafikkavviklingen så mye som mulig.⁷⁶ Med opp imot tre kjørefelt i en retning var kapasiteten til krysset så godt som maksimert. På grunn av dette led lokaltrafikken med å komme seg ut i og gjennom krysset, det var farlig for fotgjengere, og ulykkesbelastet med ni alvorlige personskadeulykker i perioden 1996-2003. Også kollektivtrafikken og spesielt trikken slet med å komme gjennom krysset på grunn av alle bilene.

For å løse disse utfordringene var det påbegynt utredninger av veinettet omkring Carl Berner og påstartet et planarbeid internt i Statens vegvesen allerede på 90-tallet. Dette arbeidet førte ikke til noen vedtatt plan eller ombygging. Som nevnt tidligere ble planprosessen påstartet tidlig på 2000-tallet, og tok fem år pluss to år med politiske prosesser før byggingen startet. Reguleringsarbeidet fra offisiell varsling av planarbeidet til vedtatt plan foregikk i årene 2005-2007.⁷⁷ Selve ombyggingen av Carl Berners plass startet 21. april 2008, og ble avsluttet september 2010. Plassen ble da endret fra firearmet lyskryss til den firkantete rundkjøring med fem armer som plassen har i dag.

Statens vegvesen Region Øst var forslagsstiller av planen, med rådgivende konsulent Snøhetta Arkitekter og Norconsult AS med på laget. Snøhetta hadde prosjektlederansvaret for de innleide konsulentene. Sammen utførte de analyser og trafikale vurderinger under både forfasene, og også senere etter varslet oppstart av reguleringsplanen. Kommunen med Plan- og bygningsetaten var regulerende myndighet. Planarbeidet ble gjennomført med en referansegruppe bestående av representanter fra Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten, Samferdselsetaten, og AS Oslo Sporveier i tillegg til Stor-Oslo Lokaltrafikk.⁷⁸

⁷⁶ Runar Henanger, Intervju av prosjektlederen i Statens vegvesen for reguleringen av Carl Berners plass, 09 2019.

⁷⁷ Oslo kommune, «Reguleringsforslag til offentlig ettersyn - Carl Berners plass med omgivelser» (Oslo kommune, 2005), <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=200503361&rplan=1>.

⁷⁸ Oslo kommune, «Byrådssak 121/07 Carl Berners plass med omgivelser. Reguleringsplan, Offentlig trafikkområde, bydel Grünerløkka», 31. mai 2007, <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=200503361&rplan=1>.



Figur 15: Carl Berners plass Januar 2003⁷⁹



Figur 16: Carl Berners plass 2007, før ombyggingen

⁷⁹ Norconsult A/S og Snøhetta A/S, «Carl Berners plass - Forslag til reguleringsplan».

Forfase (2000-2003)

Planarbeid for Carl Berners plass var blitt gjennomført i flere faser over flere år, og i 1995 fremmet Plan- og bygningsetaten en reguleringsplan hvor de beholdt eksisterende situasjon, men la trikketraseen midtstilt i Trondheimsveien. Dette ville i realiteten ført til en tilbakeføring av reguleringen fra 1978. Denne planen kom så langt som til byrådet, men ble forkastet.⁸⁰ Etter dette utredet Statens vegvesen flere alternativer for utforming, både med kryssløsninger og tunnelløsninger. Tunnel ville minket biltrafikken oppe i gatene, og «gjemt» gjennomgangstrafikken under bakken, men tunnelplanene fikk for stor kostnad og negativ påvirkning for lokalmiljøet. Området ville fått store tunellramper som ville gitt omveier og dermed skapt en stor barriereeffekt for gående og syklende i området. Alternative planforslag ble oftest forkastet på grunn av for dårlig avvikling av biltrafikken, og det var et ønske om å bedre forholdene for alle brukergrupper, innenfor de eksisterende fysiske rammene. Noe som viste seg å være umulig. Og det svarte heller ikke til hva politikerne ønsket for området. Byrådet ønsket et attraktivt knutepunkt for gående, og bedre tilgjengelighet for de lokale beboerne i området. Det ble derfor valgt å arbeide videre med en løsning som forbedret forholdene på overflaten.

Proessen i Statens vegvesen, med alternativutredning, trafikkberegninger og kostnadsvurderinger tok opp omtrent to år. Resultatet av denne jobben ble levert som en rapport til ledergruppen i Statens vegvesen juni 2003. Rapporten oppsummerer ti alternative løsninger, inkludert tunnel, vurdert opp imot det anbefalte overflatealternativet som de valgte å gå videre med. Ifølge prosjektlederen i Statens vegvesen jobbet prosjektteamet målstyrt, resultatet var et sett mål som ble forankret hos alle i referansegruppen. Prosjektmålene ble hele tiden sjekket opp mot hva politikerne ønsket og hva overordnede føringer la til grunn. Rikspolitiske retningslinjer sa blant annet at regulering av trafikk, og forbedring av kollektivtransporttilbudet, skulle vurderes på lik linje mot økt veikapasitet ved kapasitetsproblemer i veisystem.⁸¹ Stortingsmeldingen om bedre miljø i byer og tettsteder trekkes også frem i en av reguleringsprosessens arbeidsrapporter som førende for arbeidet.⁸² Hovedmålet med planen var å sikre bedre avvikling av kollektivtransporten, noe som kommer tydelig frem i forhåndsrapporten fra desember 2002. Det ble samtidig fokusert på bedre fremkommelighet for fotgjengere, og å utvikle knutepunktet, spesielt siden etableringen av T-

⁸⁰ Norconsult A/S og Snøhetta, «Forhåndsrapport for reguleringsplan - Carl Berners plass - med tilhørende boulevarder , avenyer og gater» (Statens vegvesen, desember 2002).

⁸¹ Norge Miljøverndepartementet, *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging* (Oslo: Miljøverndepartementet, 1993), http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012082708042.

⁸² Miljøverndepartementet, «St.meld. nr. 23 (2001-2002)», Stortingsmelding, 022001-040015, 26. april 2002, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-23-2001-2002-/id196048/>.

baneringen var i arbeid. Prioritering av kollektivtrafikken og gående ble satt som hovedmål i planarbeidet, men fokuset på å etablere Carl Berners plass som byrom settes også som premiss.

Hele jobben med forfaserapportene ble utført før den offisielle reguleringsprosessen startet og sendt på offentlig høring. Innspill til planen på dette tidspunktet kunne da i hovedsak gis fra involverte parter i referansegruppen. Reguleringsplanen ble påbegynt normal saksgang hos Plan- og bygningsetaten i mars 2005 hvor lokale beboere og de som skal ivareta bydelens interesser fikk komme med innspill i den offentlige høringsrunden. Imellom 2003 og 2005 gikk Statens vegvesen, som var forslagsstiller av planen, ut med utlysning av jobben for selve reguleringsplanen. Forfasearbeidet var da blitt utført av Snøhetta og Norconsult, og ifølge prosjektlederen i Statens vegvesen vant det samme teamet jobben med reguleringsarbeidet på bakgrunn av god oppgaveforståelse. En av Snøhettas landskapsarkitekter ble tildelt rollen som prosjektleder for dette samarbeidet, og hadde ansvar for byplan og landskapsarkitektur. De rådgivende ingeniørene i Norconsult hadde ansvaret for veigeometri, sporvei og trafikkutredninger.

Planvisjonen

Mye av rammen for planarbeidet var altså lagt i forfasene, målet om å skape et attraktivt knutepunkt for kollektivreisende og sikre at de gående i området fikk bedre tilgjengelighet. Byreparasjon blir også trukket frem av prosjektlederen i Statens vegvesen som et premiss for planarbeidet. Carl Berners plass skulle planlegges som et byrom, tilpasset bebyggelsen for å igjen skape en byplass for beboerne i området primært, men også besøkende. Ved å prioritere trikken og de gående ville deres fremkommelighet bli betydelig forbedret. Planen var radikal, spesielt på grunn av den rektangulære formen på rundkjøringen, men ikke minst fordi planen resulterte i en 40% reduksjon i kapasitet for biltrafikken.

Målformuleringen i planen var

å forandre et ulykkesbelastet byområde med mye gjennomgangstrafikk til en sikrere og grønnere del av byen. Et utflytende trafikk-kryss utformet på bilens premisser skal forandres til en moderne byplass på menneskenes, kollektivtrafikkens og stedets premisser.

-Statens vegvesen, forslagsstiller⁸³

⁸³ Oslo kommune, «Offentlig ettersynsak Carl Berners plass», 2.

Allerede i målformuleringen er altså «stedet» nevnt. Blant annet er Carl Berners plass et lokalt samlingssted for bydelen med omkring 30 000 innbyggere og 10 000 arbeidsplasser (tall fra regulerings-saken 2005). For å nå disse målene fokuserte planleggerne på byformen og landskapsarkitekten i Snøhetta forteller at ideen om byrommet ble forsterket ved å koble planen for den rektangulære rundkjøringen til illustrasjoner av plassen i Harald Hals generalplan.

Virkemidler i planarbeidet som det ble lagt særlig vekt på var

- Byformen skulle fremheves for å skape en plass
- Fotgjengeren skulle prioriteres høyt
- Avvikling for kollektivtransport skulle bedres og trafikkbildet skulle bli mer oversiktlig.

Byrommet

Den historiske koblingen til Harald Hals sin generalplan fremstår som ett av de lendende argumentene i planens saksmateriell. Dette er en måte å argumentere for det stedet slik det en gang var slik Nyseth og Pløger skriver om. Å romantisere omkring stedet og en jakt på stedets sjel.⁸⁴ Carl Berners plass inneholder en felles kulturarv i koblingen til Harald Hals generalplan som landskapsarkitekten i Snøhetta mener er blitt forsterket etter ombyggingen. De forteller om et fokus på å reparere det som allerede var der, og det var et argument som de opplevde godt mottatt av de fleste.

De ble opptatt av å koble tanken om stedet opp mot det historiske bildet Harald Hals hadde skapt, og dagens løsning for byrommet ligner mer på løsningene som var etablert på 50-tallet. Under beskrivelsen for byrom og plassdannelse ble det lagt vekt på å skape et godt sted for mennesket. Det skulle fokuseres på fotgjengeren og grønne kvaliteter i sammenheng med resten av byområdet, blant annet ved å videreføre Harald Hals grønne parkgater helt inn til krysset. Fortauene og beplantningssonene skulle ha kvaliteter som god bredde og det ble lagt særlig vekt på at beplantningen skulle være vakker. Dette er en typisk formulering i reguleringsplaner, men den faktiske prioriteringen og utformingen er ikke alltid i tråd med intensjonene når de blir gjennomført. Kabler og infrastruktur i bakken og vanskeligheter for å få plass til trærns røtter er ofte grunnen til at trær mangler i bybildet. Men på Carl Berners plass ble det gjennomført beplantning stort sett i henhold til de illustrasjonene og plantegningene reguleringen hadde lagt til grunn. Noe som både kan være på grunn av at landskapsarkitekten hadde en sterk stemme i planarbeidet, men også fordi det var de samme

⁸⁴ Nyseth og Pløger, «Perspektiver på steders tilblivelse».

personene som fulgte prosjektet fra start til slutt. Reguleringen og forfasene ble gjort av landskapsarkitekter i Snøhetta AS, de samme landskapsarkitektene startet i 2005 et eget firma, Dronninga Landskap. Og det var Dronninga Landskap som fikk kontrakt for utføring av byggeplanen, og gjennomføringen av Carl Berners plass sammen med rådgivende ingeniør Sweco. Teamet med landskapsarkitekter fulgte altså planleggingen av Carl Berners plass fra forfasene i 2000 til ferdig bygget byplass i 2010.

Det grønne



Figur 17: illustrasjon av Carl Berners plass: Dronninga Landskap/Sweco Grøner 2008

Landskapsarkitektene begynte å grave videre i intensjonen i byplanen til Hals. Carl Berner har en stram og tidstypisk bebyggelse bygd på 30-tallet, utført nesten helt etter generalplanen. Rammen til Carl Berners plass var altså satt i henhold til Hals plan. Parkgaten til Harald Hals, Christian Michelsens gate, hadde det landskapsarkitektene kalte en «missing link» ved at det manglet trær helt inn mot Carl Berners plass. Denne koblingen ville de videreføre og tok dette grepet inn i reguleringsplanen. Det blir i reguleringssaken påpekt at *omfattende bruk av treplanting i området vil innebære bedring av lokalmiljøet og opplevelsen av naturkvaliteter*.⁸⁵ Ifølge Landskapsarkitektene i Snøhetta kan trær skape en identitetsfølelse på et sted.⁸⁶ Et av de vakreste momentene til Carl Berners plass i dag er når tokyokirsebærtrærne blomstrer rundt april/mai. Et syn som er til glede for mange og hvor en ofte kan observeres folk som stopper og tar bildet av trærne. Til tross for landskapsarkitektenes gode intensjonene i beplantningen er det alltid noen som er kritisk til endring og ser ikke samme verdi som planleggeren. Et

⁸⁵ Oslo kommune, «Offentlig ettersynsak Carl Berners plass».

⁸⁶ Ragnhild Momrak, Intervju av prosjektlederen i Snøhetta for reguleringen av Carl Berners plass, 2. oktober 2019.

privat innsendt høringsinnspill til planen mente elementet med trær ikke var forankret i lokalbefolkningens ønsker og behov, hvor denne personen var sterkt imot denne omfattende treplantingen. Argumentasjonen i høringsinnspillet er at trærne stjeler lys og skaper skygger, og hindrer utsyn fra leilighetene nærmest gateplan. Gatetrærne på Carl Berners plass gir stedet en kvalitet og et mykere uttrykk som kanskje oftere oppleves på torg eller plasser uten biltrafikk. Spørsmålet blir om personen har erfart området slik han var redd for at det skulle bli, eller om hans syn på gatetrær har endret seg. Dette viser at uansett løsning så er det å planlegge et valg mellom ulike interesser, og det vil alltid være noen som er uenige i prioriteringene.

Fotgjengeren først

Reguleringsplanen fremmer et ønske om å gjøre stedet mer menneskevennlig og beskriver mye omkring det å gjenskape byromskvaliteter basert på den eksisterende bebyggelsesstrukturen. Men mennesket blir også fremhevet som viktig i planen. Prosjektlederen i Snøhetta fremstiller sin oppmerksomhet rettet mot mennesket som et eget «fagansvar» de tok på seg. Det er mange fagansvarlige involvert i planleggingsprosesser tilknyttet gater, ofte fordelt med vei, sporvei, kollektiv, gåing og sykling. For de var det viktig å forsøke å ivareta mennesket i planarbeidet.⁸⁷ Stedet var svært preget av biltrafikken hvor også bydelsoverlegen fortalte landskapsarkitekten under reguleringsarbeidet at det var mange enslige eldre som unngikk å gå ut fordi stedet var så trafikkbelastet.⁸⁸ Det menneskelige fokuset resulterte i det planleggerne beskriver som mer logiske gangruter, og enklere gangkryssinger uten signalregulering. Dette skulle gi fotgjengerne på plassen bedre fremkommelighet ved at de slipper å vente på grønn mann. Gatene ble tilpasset kvartalslinjene og fortausarealene ble brede, så mye som 13 meter hvis man inkluderer beplantningssonen. Før ombyggingen var fortausarealene også brede på plassen, arealmessig ser det ikke ut til at fortausarealet tar mer plass. Men ombyggingen har resultert i en bedring i gåenes fremkommelighet på plassen.

Prosjektet beskriver også en sykkeltilrettelegging for hovedsykkelruten i Ring 2, men det er kommer tydelig frem at fotgjengere og kollektivtrafikken med trikken er prioritert høyest. Den typen tilrettelegging som ble valgt, med sykkelfelt inn mot rundkjøringen uten egne felter for sykkel gjennom rundkjøringen var standard løsning for sykkeltilrettelegging på 2000-tallet. Det minner syklister om å oppføre seg som kjørende når de sykler ut i rundkjøringen. Det er egne sykkelfelt i Trondheimsveien sørover og Christian Michelsens gate, kommer man vestfra og skal sørover går det ofte greit. Men Trondheimsveien nordover og Grenseveien østover har

⁸⁷ Ragnhild Momrak.

⁸⁸ Ragnhild Momrak.

ikke eget sykkelfelt, og kan derfor føles smalt hvor man risikerer trange forbikjøringer av bilister mellom de høye kantsteiner og trikkestoppet. Fortauet ved trikkestoppet i Trondheimsveien kan også være overfylt fordi trikken akkurat har stoppet. I tillegg stiger Trondheimsveien nordover, i bakken kan det gå saktere for syklister og de kan føle de hindrer bilene bak seg. Man blir som syklist tvunget til å velge mellom kjørefelt eller fortauet og smyge seg mellom de uten noe eget areal.

Trafikkbildet

Det ble ifølge prosjektlederen i Statens vegvesen snakket lite om bil og antall kjørefelt i planarbeidet, mens det var omforent viktig å sikre kollektivtransportens fremkommelighet, og gjøre stedet mer menneskevennlig, og med menneske fokuserte de på fotgjengeren. De ønsket å forenkle et trafikkbilde som de beskriver som problematisk og vanskelig å forstå for alle brukere.⁸⁹ Bussen skulle få kollektivfelt helt inn til krysset, trikketraseen ble lagt til midten, og bilene fikk bare den plassen som var til overs. Det ble også anbefalt å gi trikken flere avganger slik at flere mennesker kunne reise gjennom krysset enn tidligere. Dette ble et viktig argument for å balansere motviljen og usikkerheten til å redusere biltrafikken på Carl Berners plass. Mindre kapasitet for biltrafikken ble lagt frem som en konsekvens for å nå de viktigste målene i planen, og påpekt at dette ikke var et mål i seg selv.⁹⁰ Denne måten å argumentere på var strategisk i en periode hvor det var vanskelig å rette kritikk mot bilen og ikke minst gjennomføre bilrestriktive virkemidler. Trondheimsveien var på 2000-tallet innfarts åre til sentrum av Oslo og ett av de radikale grepene i planen var å endre veinettet. Trondheimsveien skulle ikke ha rolle som motorvei inn mot sentrum lengre, og argumentasjon om at andre hovedveier kunne ta over for denne rollen var ifølge prosjektlederen for Statens vegvesen utfordrende. Men fra planfaglig hold var det akseptabelt å innskrenke kapasitet for bil for de anså gevinsten ved å gi økt fremkommelighet for kollektivtrafikken som stor nok til å veie opp. Planen ga også bekymringer for bussenes fremkommelighet på grunn av den rektangulære formen, for å svare ut denne bekymringen bygget prosjektet en fullskala testbane for å kunne kontrollere at busser og større kjøretøy kunne kjøre gjennom. Denne viste ingen bekymringsfulle tegn til at den firkantede rundkjøringen ville by på større vanskeligheter enn en rund geometrisk form. Kjøremonsteret i rundkjøringen ville altså kreve en del opplæring og vane på grunn av det uvanlige svingemønsteret. Men det var også derfor formen fungerer som avvisende for trafikantene og at hastigheten i krysset går ned, noe som øker trafiksikkerheten.⁹¹

⁸⁹ Ragnhild Momrak.

⁹⁰ Runar Henanger, Intervju.

⁹¹ Norconsult A/S og Snøhetta A/S, «Carl Berners plass - Forslag til reguleringsplan».

Planleggerens rolle

Planlegging utføres svært sjelden av enkeltpersoner i så store urbane prosjekter, men det er også slik at noen kan ha større påvirkning i planarbeidet. Under planleggingen av Carl Berners plass ble landskapsarkitekten tildelt en tydelig rolle, en rolle som fikk ta en litt utradisjonell styring i prosjektet.⁹² De faglige idealene landskapsarkitekten tok med seg inn i prosjektet svarte på utfordringene Statens vegvesen hadde jobbet med i årevis. Innflytelsen som kom fra landskapsfaglig hold har derfor satt et betydelig preg på prosjektet. Det arbeidet de la ned for å sikre grønne kvaliteter, og det å sette mennesket på toppen av hierarkiet i gata var ikke vanlig praksis på den tiden. Ifølge landskapsarkitekten i Snøhetta spilte også Statens vegvesens prosjektleders humanistiske vinkling og eierskap til prosjektet en betydelig rolle.⁹³ Han var utdannet arealplanlegger og deres måter å jobbe på samsvarte med hverandre. Det ble blant annet skissert for hånd på skissepapir mellom disse tre personene. Landskap, byreparasjon og mennesket i fokus var et felles mål de alle jobbet for å nå og en del av deres faglige idealer. Snøhetta samarbeidet i team med Norconsult AS, men Snøhetta hadde prosjektlederrollen i dette samarbeidet. Prosjektlederen i Snøhetta forteller at prosjektet ikke ville blitt det samme dersom de ikke hadde hatt den styrende rollen i teamet. De trekker dette frem som helt sentralt for hvordan fordelingen av arealene i gata og den fysiske utformingen ble. Dersom en rådgivende ingeniør hadde hatt den overordnede styringen ville rundkjøringen mest sannsynlig blitt en klassisk rund en. Dette viser at hvem planleggeren er, og hvilke fokus han eller hun har, kan gi noe ekstra til prosjekter. Planleggerne trekker også frem at de var villige til å ta noen utradisjonelle valg for å nå den ambisiøse målsetningen prosjektet hadde satt. Og de måtte tåle å være upopulære når det handlet om bilrestriksjon.

Vedtak og ombygging (2007-2010)

Reguleringsplanen ble til slutt vedtatt i et borgerlig bystyre i september 2007. Planen var ambisiøs, men svarte da på de politiske målsetningene i tiden, og var godt forankret hos de offentlige etatene.⁹⁴ Om enn ikke uten kamp og bekymringer, prosjektlederen i Statens vegvesen forteller de måtte gjøre grundige utredninger av trafikkbildet. Bekymringen til politikerne var at den avviste biltrafikken ville ta andre veier og gi ulemper andre steder i byen. Trafikken ble vurdert i analyser til å minke, men bekymringen om at trafikken ville flyte som vann ut i andre gater var, og er, en reell problemstilling når man diskuterer minket kapasitet for biltrafikk. Resultatet for Carl Berners plass ble at deler av trafikken forsvant. Det

⁹² Runar Henanger, Intervju.

⁹³ Ragnhild Momrak, Intervju.

⁹⁴ Runar Henanger, Intervju.

ble vanskeligere å kjøre gjennom krysset enn tidligere, flaskehalsen ble større. Trafikktellinger som ble utført både før, under og etter bygging viste heller ingen tydelige tegn til økning i trafikk andre steder. Folk i nærmiljøet lot altså bilen stå på grunn ombyggingen av krysset, og kollektivtrafikken opplevde passasjervekst i tiden etter ombyggingen.



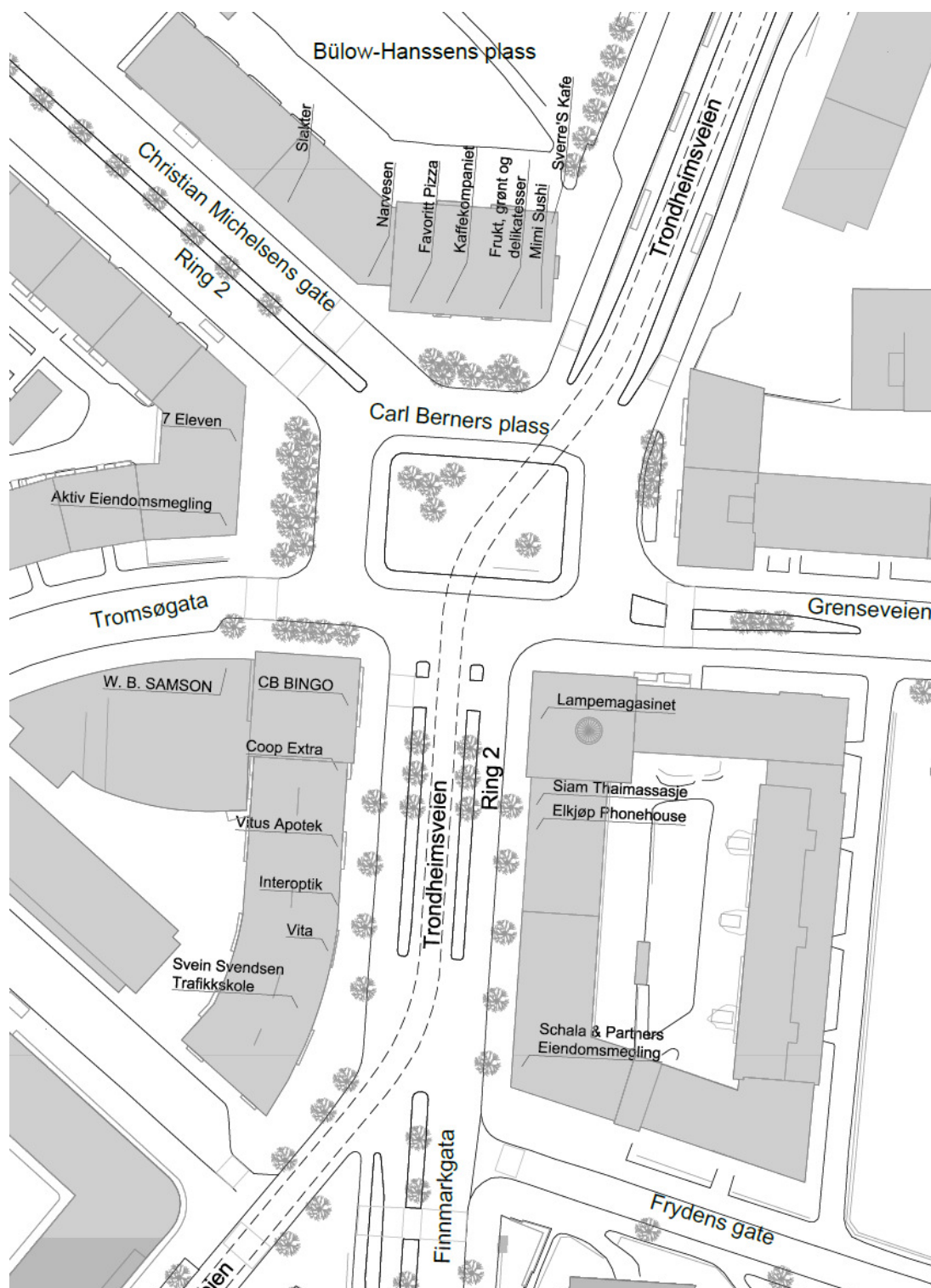
Figur 18: Carl Berners plass sett fra vest mot øst. Foto av Trygve Indrelid 2016⁹⁵

Prosjektet trekkes på grunn av dette frem som en del av paradigmeskiftet hvor hierarkiet i gata ble snudd opp ned og fotgjengeren og de kollektivreisende får høyere prioritet. Reguleringen blir ansett som en suksess av forslagstiller Statens vegvesen og mottok i 2016 hederlig omtale i *Vakre veiers pris*. Likevel kommer det frem i en undersøkelse og intervju gjort i forbindelse med en bacheloroppgave at bilister er misfornøyde med fremkommeligheten på Carl Berners plass etter ombyggingen.⁹⁶ Samtidig viser det seg at bilister ikke tror fremkommeligheten i krysset ville vært bedre med lyskryss. Dette kan tyde på at bilister er frustrerende uavhengig av geometrisk utforming i krysset, og har en slags aksept for lavere fremkommelighet i tett by. Den firkantede rundkjøringen skaper en del usikkerhet og forvirring på hvor bilisten skal legge seg og de må forhandle om plassen mot busser og vike for fotgjengere i gangkryssingene. Til tross for bilistene er misfornøyde er det bussene som har minst plass til å komme seg gjennom rundkjøringen. Det påpekes i intervju med en bussjåfør at deres vanskeligheter kan komme av kjørestil og mindre erfaring hos sjåføren.⁹⁷

⁹⁵ Stein Erik Kirkebøen, «'Vakre vegers pris': Hederlig omtale til Carl Berners plass», *Aftenposten*, åpnet 14. juli 2019, <https://www.aftenposten.no/article/ap-J9lzR.html>.

⁹⁶ Michele Ann P. Delapaz, Magali A. Barcia, og Marte K. R. Flaathen, «Evaluering av omregulert Carl Berners plass» (Høgskolen i Oslo og Akershus, 2013), <http://hdl.handle.net/20.500.12199/670>.

⁹⁷ Delapaz, Barcia, og Flaathen.



Figur 19: Kartoversikt over Carl Berners plass med service og butikker slik de er etablert i dag

STEDET I DAG

I dag har Carl Berners plass funksjon som både veikryss og byrom. Det er ingen nye trafikk tall for plassen, men ifølge vegkart.no hadde Ring 2 opp mot 16 000 biler i døgnet i 2012 noe som fortsatt er et sted med høy trafikkmengde. Planleggingen og ombyggingen av Carl Berners plass viser en intensjon om å skape bedre forhold for fotgjengeren og å skape et sted hvor folk har større potensial for å trives. Og Carl Berner (byområdet) opplever en positiv utvikling med den aktiviteten som foregår i området nå. Det var også en gryende utvikling før ombyggingen i 2010 som nevnes i regulerings saken. Hvor plassen fikk en del nye butikker, kafeer og plassen begynte å bli benyttet som oppholdsrom og byplass til tross for den store trafikkpåvirkningen.⁹⁸ Dette indikerer at området hadde et stort behov for møtestedet siden folk samlet seg her til tross for trafikkmengden og at toleransen for biltrafikken er høy. Store deler av n e r o m r å d e t i n o r d e r i d a g u n d e r u t v i k l i n g . P å d e t n o r d ø s t r e h j ø r n e t a v C a r l B e r n e r s p l a s s b y g g e s e t n y t t b o l i g p r o s j e k t m e d e t t o r g i s ø r l i g e e n d e n h v o r d e t k o m m e r f o r r e t n i n g e r o g s p i s e s t e d e r s o m s k a l s t å f e r d i g s o m m e r e n 2 0 2 0 . P å a n d r e s i d e n a v v e i e n , i H a s l e v e i e n 6 , e r d e t f o r t i d e n t o u t b r e n t e b y g n i n g e r s o m m e d t i d e n v i l b l i o m g j o r t t i l n y e f u n k s j o n e r . N o e s o m v i l e n d r e o p p l e v e l s e n a v C a r l B e r n e r s p l a s s s o m s t e d e t t e r h v e r t s o m p r o s j e k t e n e b l i r f e r d i g e .

Det er også satt i gang planleggingsprosesser tilknyttet bygningen i Trondheimsveien 132, Sophies Minde, der Oslo kommune driver en midlertidig barnehage. I forbindelse med dette ble det høsten 2018 utført en medvirkningsprosess i form av en spørreundersøkelse blant lokalbefolkningen. Spørreundersøkelse ble utført av LÉVA Urban design i oppdrag fra Omsorgsbygg Oslo KF som ønsker å utvikle prosjektområdet Sophies Minde til permanent barnehage. Målet til Oslo kommune er å samlokalisere bydelstjenester til et sentralt punkt i bydelen. Spørreundersøkelsen gir innsikt i dagens sosiokulturelle forhold ved Sophies Minde og nærmiljøet rundt Carl Berners plass. Undersøkelsens analyseområde er byområdet Carl Berner fra et stykke opp i Trondheimsveien og ned til Ola Narr parken sør for Frydens gate. Området for undersøkelsen er i en femhundremeters radius fra Carl Berners plass. Undersøkelsen ble gjort som et digitalt spørreskjema sendt ut til lokalbefolkningen i området, med utgangspunkt i tre temaer bruk av stedet, stedsidentitet og stedsinteresser.

⁹⁸ Oslo kommune, «Offentlig ettersynsak Carl Berners plass».



Figur 20: Fra spørreundersøkelse Sophies Minde. Hva kjennetegner Carl Berner?

Et utvalg av lokalbefolkningen svarte på undersøkelsen og gir et innblikk i hvordan de ser på og beskriver sin egen bydel. Figuren på over er et utdrag av ord som gikk igjen i skjemaene som kom inn, de ordene med størst tekststørrelse er de ordene gikk igjen flest ganger. Ut fra denne frekvensmodellen kan man se at Carl Berner beskrives som et trafikkert kollektivknutepunkt med et utviklingspotensial. Undersøkelsen viser videre at lokalbefolkningen savner flere møteplasser, handel og møtesteder og at Carl Berner (området) mangler en del av mangfoldet i tilbud som skaper attraktive bymiljø og stimulerer til byliv. Det fremkommer også av analysen at de få lokale møtestedene beboerne i området benytter seg av ligger på Carl Berners plass. Kafeen W.B Samson trekkes frem som en populær møtested i undersøkelsen, mens Kaffekompaniet og puben nord på plassen ikke kommer godt frem i denne undersøkelsen som møtesteder.

Til tross for dette kan man ved observasjon se at Kaffekompaniet, Sverre's Kafe og Bingen er steder hvor mange mennesker også samles. Grunnen til at disse ikke slår ut på spørreundersøkelsen er at svarprosenten stort sett er et begrenset utvalg av de lokale beboerne i området. Digitale spørreundersøkelser fanger ikke opp alle persongrupper. Som de med mindre erfaring med digitale verktøy, de over 80 og de under 16, eller med språkutfordringer. I tillegg påpekes det at beboere i trettiårsalderen er overrepresentert og at det ofte er høyere kvinneandel som svarer på slike digitale undersøkelser. Carl Berners plass kan altså ha kvaliteter, møteplasser og bruk fra lokalbefolkningen som denne undersøkelsen ikke fanger opp. Derfor er det viktig at medvirkningsprosesser, som denne undersøkelsen er en del av, er varierte for å fange opp flere representative grupper i samfunnet. Men undersøkelsen avdekker at enkelte mener det er et hull i tilbudet i nærområdet Carl Berner. Spesielt når det kommer til service og tjenestetilbud som også fungerer som møteplasser, samt

at de mangler i tilgang til gode utendørs oppholdsområder.⁹⁹ Men stedet har betydning for lokalbefolkningen noe som vises i deres engasjement i velforeninger, grupper på Facebook og høringsinnspill til omreguleringen av plassen i 2010, og denne spørreundersøkelsen fra 2018. Funnene i undersøkelsen bygger opp om stedskvaliteter på Carl Berners plass som trafikkert knutepunkt. Samtidig at dette er et sted folk føler tilknytning til og ønsker å ivareta og forbedre. Den viser også at noen særtrekk fremheves, enten som positive eller negative, mens andre aspekt utelates eller tones ned som mindre viktige. Dette forteller en hel del om hvor forskjellige oppfatninger det kan være om et sted, særlig et såpass sammensatt sted som Carl Berners plass.

⁹⁹ Léva Urban Design, «Spørreundersøkelse Sophies Minde» (Léva Urban Design, 9. november 2018), <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=201817368>.

DEL 4

DISKUSJON

DEL 4: DISKUSJON

I det forrige kapitlet ble vi nærmere kjent med Carl Berners plass som knutepunkt i Oslo, de endringene som plassen har vært igjennom, hvordan planprosjektet fremgikk og et innblikk i hvilke sted dette er i dag. I dette kapitlet diskuteres betydningen av det urban designet, og hvordan planleggerens rolle var med å skape det stedet er i dag og hva de ikke hadde innvirkning på.

Retten til gata

Hadde prioriteringen i planfasen vært annerledes ville Carl Berners plass blitt et annet sted enn det er i dag. En videre tilpasning og økning av kapasitet for bil ville undertrykket de som beveget seg uten bilen ytterligere, og samtidig innskrenket lokaltrafikkens fremkommelighet. Som nevnt i kunnskapsgrunnlaget kan forskjellsbehandling innen mobilitet forsterke slike ujevnheter. En videre tilpasning for økt biltrafikk ville blitt et konsept basert på tunnel, noe som hadde skapt enda større barriere for de gående på Carl Berner. Planleggingen og ombyggingen av krysset handlet om fordeling av mobilitetsfrihet, utjevne forskjeller, og om hvem som har rett til fremkommelighet i gata. Bilistens måte å utføre mobilitet, og hvordan gatenettet utformes for å tilrettelegge for bilen kan gi konsekvenser på visse kvaliteter i byen. Bilisten utfører en type mobilitet som har andre behov enn de som går eller sykler, og kan innskrenke muligheten for andre mobilitetsformer. Bilen gir potensielt sett mennesket makt til å bevege seg raskere, og utøvelsen av denne muligheten er noe mange i dagens samfunn setter veldig høyt. Ikke minst med tanke på hvor mye av privatinntekten som brukes på denne transporttypen. Innskrenking i fremkommelighet for bilistene, spesielt når det er gjort i en planprosess, er et signal om at andre typer mobilitet også skal prioriteres. Enkelte kan se på dette som et angrep på deres måte å være mobile. Planlegging av gater handler derfor om mobilitet og om plass og rett til å utøve denne. Som Sheller og Urry skriver er ubegrenset bevegelse/mobilitet noe man ser på som en absolutt rett. Et utgangspunkt som intensiverer mange av de motsetningene som inngår i planleggingen. Både mellom ulike typer mobilitet, og mellom ulike oppfatninger om hvilke funksjon gata skal ha. Dette angår også de fleste ingrediensene som skal til for at gata fungerer som et godt byrom. Med bilens vedvarende betydning i samfunnet er det ikke enkelt å endre dette synspunktet uten å bli utfordret.

Prosjektet på Carl Berners plass kan ses i sammenheng med en holdningsendring til hvem som rett til ferdes mest effektivt og komfortabelt i norske byer. Dette var jo den sentrale grunnen til at de på Carl Berners plass valgte å endre hvem som har høyest prioritet, og å sette fotgjengeren over bilisten. Den store biltrafikken hindret både gående og

kollektivtrafikken, som nøye beskrevet i forrige kapittel. Under planprosessen kartla og vurderte de mobilitetstypene, og endte med å fordele arealet ut fra det de anså som riktig prioritering den gang. Planleggingen av Carl Berners plass har blitt fremstilt som en demokratisk prosess av aktørene bak, men det er en sannhet med visse modifikasjoner. Bilen ble bevisst skjøvet ned i gatehierarkiet, for å fronte en større kapasitet for de andre trafikantene. Dette gatehierarkiet var da en ny måte å planlegge på, men var et svar på den politiske retningen hvor miljø og bærekraft fikk større betydning. Det politiske skiftet handlet også om etablerte holdninger til bilisme som noe anti-demokratisk. En oppfatning som har røtter i 1970- og 80-tallets bilkritiske diskurser, som Newman og Kenworthy, nevnt innledningsvis, også bidro til. Helt konkret i arbeidet med Carl Berners plass var valget basert på den pågående kollektivsatsingen i Oslo. Oslo Sporveier og Samferdselsetaten var de med mest innflytelse og mulighet til medvirkning i planens forfase, en fase som preger planen betydelig. Bilrestriksjonen ble en konsekvens av at styringsgruppen anså trikkens fremkommelighet som viktigst, noe som ga mulighet til å øke persontransporten totalt sett i krysset.

Kollektivtransporten er uten tvil et viktig tilbud i byenes transportsystem, og en del av vår demokratiske rett til mobilitet som ivaretar alle samfunnslag. Den er et viktig tilbud til de som ikke er i stand til å kjøre selv og de som ikke kan velge å kjøre bil. Enten unge uten førerkort, eldre, eller de som ikke har råd eller ønsker å bruke bil. De valgte et plangrep som gjorde mobilitetsknutepunktet på Carl Berners plass enda mer effektivt totalt sett. Hver enkelt bilist tenker nok ikke at deres kjøretur gjennom Carl Berner har konsekvens for de kollektivreisende, nabolaget, eller innskrenker andres mulighet til å være mobile. Ser man til Appleyards studier påvirker høy trafikkmengde menneskers oppfatning av stedet og de som bor der. Bydelsoverlegens utsagn om at eldre ikke beveget seg ut før ombyggingen kan tyde på at det er en sannhet i dette. Selv om eldres begrensinger til å bevege seg utendørs handler om mer enn bare trafikkmengden i gata, hvor fysiske forutsetninger og helse også spiller inn. Dette indikerer at det er elementer med trafikkbelastning som forstyrrer det sosiale livet i nabolaget, i tråd med Appleyards studier.

Interessant nok kan ombyggingen ha hatt en positiv innvirkning på bilistene, i alle fall dersom vi skal tro landskapsarkitekten i Snøhetta. Hun mener at det er mer hensynsfull kjøring på Carl Berners plass nå enn før.¹⁰⁰ Rundkjøringen gjør at hastigheten går ned gjennom selve krysset og dette har effekt på bilistene. I tillegg påpeker hun at plassen har fått en mer rettferdig fordeling av arealene, men alle trafikanter er nok ikke enig i at fordelingen er rettferdig. Ring 2 er en av hovedveiene gjennom Oslo, krysset fremstår som en flaskehals for

¹⁰⁰ Ragnhild Momrak, Intervju.

de kjørende, og noen går så langt som å si ombyggingen ikke var vellykket. En bussjåfør fortalte i et intervju i 2013 at bilførere kjemper om å komme ut i rundkjøringen og kommer derfor i konflikt med både busser og fotgjengere.¹⁰¹ Det vil alltid være andre synspunkt enn hva fagfolket mener, bilen er fortsatt viktig for mange, og bussene havner også i kø her. Selv om prosjektet bidro til et paradigmeskifte, spiller bilen fortsatt en sentral rolle i planleggingen. Både kulturelt og praktisk, som noe det reageres og gjøres tiltak mot – som Carl Berners plass er et eksempel på – og noe det samtidig legges til rette for, eksempelvis i form av underjordiske parkeringsanlegg i helt nye boligprosjekt. Omfordelingen av de ulike trafikantenes fremkommelighet er et av de viktigste momentene i planen. Kampen om innskrenking av kapasitet for bilen er noe de jobbet hardt for å få gjennomført. Dette kan man like eller ikke, det avhenger av hvilken rolle man har når man er der, men planen ble definitivt gjennomført i tråd med de målsetningene som lå til grunn.

Bylivet på Carl Berners plass

Sett ut fra et bylivsperspektiv av typen Gehl og Jacobs fremmer er fordelingen av gatas areal definitivt mer rettferdig nå. Med tanke på hva som er best for lokalbeboerne i området må det kunne sies at det er positivt at trafikkmengden ble redusert, at det er færre kjørende og flere fotgjengere. Siden kollektivtrafikken har opplevd passasjerøkning er stedet også i positiv utvikling ut fra et overordnet knutepunktsperspektiv. Krysset er preget av en bedre balanse mellom mobilitet for bil, gange og sykkel. Ved å fjerne trafikkreguleringen og ett kjørefelt for bilisten har fotgjengeren fått større makt i utøvingen av sin type mobilitet. Selv om noen vil irritere seg over den innskrenkede fremkommeligheten for bil – et element som kan gjøre det støyete og kronglete å ferdes der – er det totalt sett et bedre sted å være for de oppholder seg på eller er innom Carl Berner. Til tross for både reelle og innbilte motsetninger mellom trafikantene, er harmonien og forhandlingen dem imellom nok høyere nå enn før. Bilistene ble fratatt noe veikapasitet, må vike for forgjengere som vil over gata, men det er fortsatt mulig å kjøre gjennom krysset. Kanskje må bilisten, og bussen, forvente å stå i kø, men man kommer frem til slutt. Utenfor rushtiden er det ikke vanskelig å kjøre gjennom krysset i dag, som selvsagt også kan ses i sammenheng med at det forsvant en betydelig trafikkmengde.

Samtidig som de planla for ordinær trafikal mobilitet klarte landskapsarkitektene å fokusere på kvaliteter som bidrar til opphold i byrommet. For å skape en byplass for mennesker ble det lagt til rette for byliv av en bestemt type. Ved å fokusere på mer areal til fortauet og de gående fikk stedet en kvalitet som er mer i tråd med både Gehl og Jacobs idealer for et godt sted. Begge forfatterne beskriver gata som et viktig møtested for mennesker i byen. Jacobs

¹⁰¹ Delapaz, Barcia, og Flaathen, «Evaluering av omregulert Carl Berners plass».

skriver at fortauet er byens uformelle møtested, og har en større betydning enn å bare frakte mennesker. Ifølge spørreundersøkelsen fra 2018 er Carl Berners plass en møteplass for nrområdet hvor også holdeplassene trekkes frem. Knutepunktet har derfor en viktig funksjon utover å frakte mennesker mellom bydelene. Etter ombyggingen har fortauet fått et stort antall offentlige benker, dette er steder å sitte i solen som ikke er tilknyttet noe kommersielt. Ved å legge til rette for opphold på denne måten har planleggerne klart å skape et tilbud som bidrar til opphold og sosiale aktiviteter mellom mennesker, helt i tråd med Gehls strategier. For å velge å oppholde seg, stanse eller sette seg ned må det, som Gehl beskriver, være lagt til rette for slik aktivitet i de fysiske omgivelsene. I dag er plassen ganske godt tilrettelagt for opphold på de stedene det er naturlig. Benkene er ofte i bruk, og det er folk i gatene det aller meste av tiden, noe man lett kan observere ved å gå forbi her når som helst på døgnet. Noe som også kan knyttes opp mot Jacobs ideal om en trygg gate, med øyne i omløp nærmest kontinuerlig. På Carl Berners plass er det både barer og cafeer, spesialforretninger som slakter og lampemagasin, og det er nesten alltid folk på fortauene, folk som sitter ute på benkene, eller uteserveringen, rett oppe i ståk og trafikk. Kollektivknutepunktet og servicetilbudet til sammen medfører all denne aktiviteten noe som skaper byliv på plassen.



Figur 21: Carl Berners plass, Oslo. Foto Dronninga Landskap

Selv om deler av det urbane designet kan knyttes opp mot Gehls idealer, er det også noen aspekter med plassen som ikke passer inn i hans ideer om et godt sted. Gehl har mange gode poeng i boken om livet mellom husene, men støy, bråk og larm, som tross alt er en stor del av byen er ikke noe han poengterer spesifikt. Gehl var mest opptatt av fotgjengerbyer, og de historiske gamlebyene som var planlagt i tiden før bilen. Carl Berners plass vil kanskje kunne

fungere som et typisk sted Gehl snakker om dersom stedet hadde vært en gågate. I den virkeligheten vi lever i er bilismen, mobilitet, støy og bevegelse også en del av bybildet. Alle steder i byen kan ikke være gågater, eller koselige smug med kafeer og barer. De mobilitetsbaserte knutepunktene har en viktig funksjon i byen, og noe som også må kunne være en del av en god by.

Gehl nevner at langsom trafikk gir livlige byer, her tenker han på forskjellen i hastighet mellom biler som suser av gårde og fotgjengere, men ser ikke på alle aspektene av hva bilisten bidrar til bylivet. Bilen er en del av Carl Berners plass og det er store motsetninger i bilisten og fotgjengerens måte å ferdes gjennom krysset, og også hva som da er deres bidrag til bylivet. Fart og spenningen bilen gir oss er også tiltrekkende, og noe vi mennesker har vært tiltrukket av i århundrer, og et aspekt ved byen og bylivet som Gehl ikke tar spesielt tak i. Etter ombyggingen har bilen lavere hastigheter gjennom plassen, noe som gir større potensiale for at bilisten får med seg det som skjer på utsiden av bilen og opplever stedet. De fleste bilister vil ikke stoppe opp og oppholde seg på Carl Berners plass med bilen. De vil derfor ikke bidra til livlige byer i henhold til Gehls idealer. Fotgjengere og syklende har potensielt flere oppholdsminutter på Carl Berners plass enn bilistene, deres bidrag til byliv er derfor i henhold til Gehls ideal. Poenget her er ikke å fremme mer biler i byrommet, men at Gehls idealer ikke rommer menneskene inne i bilene. Også Mimi Sheller og John Urry nevner at bilen ofte blir sett på som en inntrenger i byen som da implisitt er for mennesket, uten bilen. Gehls beskrivelse av det gode byliv blir for enkel for et krevende trafikkutsatt sted som Carl Berners plass faktisk er. Mobilitet, folk som beveger seg, er en betydelig del av bylivet på Carl Berners plass, og det inkluderer bilistene.

Carl Berners plass viser frem mye av den ambivalensen som bil i by utgjør: Utskjelt, omfavnet, praktisk, upraktisk, menneskelig, umenneskelig, den planfaglige kampen mot bilen balanseres av det folkelige engasjementet for å beholde retten til å kjøre. Holdningen til bilens tilstedeværelse i byen har også endret seg i årene siden ombyggingen. Som planlegger må man sjonglere disse ulike hensynene, og oppdatere kunnskap om dette ofte. Det er verdt å minne planleggere på at bilister også er mennesker som reiser gjennom byen, og de opplever også stedet fra sitt ståsted. Av avisartikler, intervjuer og undersøkelser sett på i forbindelse med denne oppgaven er det få som påpeker bilistens tilknytning til stedet. Føler bilisten tilknytning til stedet når de reiser forbi, tar de større hensyn til andre brukere enn tidligere, opplever de kirsebærtrærne i blomst på våren, føler de stedet er bedre eller verre enn andre lignende gatekryss? Dette er spørsmål som er vanskelig å svare på, og ville vært interessant å undersøke videre.

Ulike stedsinteresser

Hvilke tilknytningen folk har til Carl Berners plass kommer delvis frem i spørreundersøkelsen for Sophies Minde. Den indikerer at det primært er folk i trettiårsalderen som engasjerer seg for utviklingen av området, med forbehold knyttet til undersøkelsens demografiske variabler. Ifølge respondentene mangler det enkelte tilbud på Carl Berner - de ønsker seg mer handel og flere møteplasser. Dette til tross for at stedet allerede har en del møtesteder, og også noe handel. Men tilbudene som er etablert her er kanskje ikke møteplassene utvalget i undersøkelsen føler tilhørighet. Blant annet er Sverre's Kafé et sted enkelte lokalbeboere vil kalle sitt stamsted, kafeen er helt klart populær, for ofte kan man observere eldre mennesker som tar en pils eller en røyk utenfor. Denne kafeen er imidlertid mer pub og ikke et typisk møtested for barnefamilier eller unge, det ville derfor vært en overraskelse om den dominerende respondentgruppen hadde nevnt Sverre's som en positiv faktor i nabolaget.

Derimot kommer kafeen W.B Samson godt ut som besøkt av personene i spørreundersøkelsen, dette er en kjede som tiltrekker seg denne målgruppen.¹⁰² Sammen utgjør disse to kafeene motpoler i det etablerte servicetilbudet og er med å skape et mangfold i tilbudet for alle som besøker Carl Berner. For å oppnå et attraktivt sted for flere målgrupper innen samme bydel er det nødvendig med variasjon. Det er tydelige forskjeller i behov og ønsker mellom klientellet på Sverre's og respondentgruppen i undersøkelsen. Det er grunn til å tro at de har svært få fellesreferanser, men ingen av dem bør ekskluderes fra stedet. Carl Berners plass er et sted hvor kafekulturen enda ikke er helt dominerende. Plassens karakter kan ikke beskrives som verken koselig eller rolig, men kafeene og barene er et godt tilbud til de som faktisk besøker disse stedene. Hva slags steder og servicetilbud som anses som positive for et område og hvilke som glemmes, bevisst eller ikke, varierer med øyet som ser. Det kan hende at Carl Berner torg som er under oppføring vil tilby unge nyetablerte et mer attraktivt tilbud. Men det kan også godt tenkes at dette blir nok et knutepunktprosjekt i Oslo der de store kjedene kommer til å dominere. Da får man samme type 'programmert mangfold' i tilbudet, som tilfellet er på sammenlignbare Hasle Torg og Løren Torg. Spørsmålet blir om mangfoldet Sverre's Kafé og Kaffekompaniet tilbyr kan bestå, eller om disse stedene forsvinner hvis flere mennesker som ønsker seg den koselige kafekulturen får dominere.

Hvis det kun hadde vært møtesteder for barnefamilier og mennesker i trettiårene ville Carl Berner manglet noe av det mangfoldet som er der i dag. Sverre's Kafé er ikke lett å definere som møtested, for en del vil den kanskje fremstå som litt shabby. Man må likevel akseptere at det eksisterer steder, møteplasser og tilbud i byen hvor en selv ikke føler seg hjemme eller

¹⁰² Erling Dokk Holm, «Coffee and the City: Towards a Soft Urbanity» (Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, 2010).

har tilhørighet. Å dele byen med fremmede gjør at vi møter de som har andre forutsetninger og meninger enn oss selv, for dem som besøker Sverre's er dette kanskje selve drømmeplassen. Det er disse tingene som gjør byen interessant, noe Jonny Aspen og John Pløger beskriver nærmere i boken *Den vitale byen*. Det store utvalget av vitalistiske krefter som gjør seg gjeldende på ett og samme sted gjør byen dynamisk og kompleks, som de er inne på i sitatet nedenfor.

Alle synsinntrykkene, lydene og luktene som, i noen situasjoner oppleves som eggende og stimulerende, i andre situasjoner igjen kanskje som mer slitsomme og påtrengende, og hvordan dette igjen preger vår sinnsstemning. Legg til alt annet som kan hende på vår ferd gjennom byen, folkene man støter på, vanligvis kanskje mest fremmede – som alle, på hver sin måte, vekker nyanser av behag og ubehag. Slik er jo byen, og slik (eller nesten slik) kjenner vi alle bylivet.

- Jonny Aspen og John Pløger¹⁰³

På Carl Berners plass kan du hygge deg slik som Gehl beskriver, spille bort penger på bingoen, ta en pils og en kaffe på Kaffekompaniet, eller kjøpe deg en kebab eller sushi. Andre vil oppleve Carl Berner som slitent, røft, uplanlagt og ikke et godt sted. Det er byliv her, så noen steds kvaliteter eksisterer. I tillegg er det å forvente at alle steder i byen skal være koselige gågater, med kafeer og spisesteder en uoppnåelig standard. Alle steder trenger ikke å være rolig, komfortable og koselige for å bli godkjent som et godt sted. Carl Berners plass uttrykker i dag en type urbanitet som er vanskelig å planlegge for, men som har verdi.

I planens saksmateriell ble stedet beskrevet som trafikkbelastet og farlig, rett og slett et dårlig sted for mennesker. Noe som er lett å forstå når man ser på Carl Berners plass på 2000-tallet. Planleggerne er ikke nødvendigvis mennesker som føler tilhørighet til stedet, det vil derfor være eksisterende kvaliteter de ikke klarer å se eller ta høyde for, eller ser verdien av å ivareta. Det ble nevnt i intervju at det ikke var noen status å bo på Carl Berner før, hvor området nå opplever utvikling som ses positivt på. Det nye boligprosjektet på Carl Berner Torg markedsfører seg med sentrumsnær lokasjon og at bydelen får et reelt ansiktsløft.¹⁰⁴ Det kan hende den nye bebyggelsen med servicefunksjonene gir bydelen det løftet noen lokalbeboerne ønsker seg. Leser man mellom linjene fremstilles Carl Berner som sliten, røft og et sted som trenger en opprydding. Hvordan planleggerne bak Carl Berner Torg da forstår og ser verdien

¹⁰³ Jonny Aspen og John Pløger, *Den vitale byen* (Oslo: Scandinavian Academic Press, 2015), 14.

¹⁰⁴ «Carl Berner Torg», åpnet 16. november 2019, <http://carlbernertorg.no>.

av det tilbudet som allerede er etablert er uklart. Det er tydelig at en utvikling av bydelen er ønsket av noen, og de nye servicetilbudene vil kanskje endre noens syn på stedet til det bedre. Man må samtidig akseptere at andre kanskje synes Carl Berners plass er greit som det er. Det reelle spennet i oppfattelsen av steds-kvaliteter fanges ikke nødvendigvis opp av medvirkningsprosesser slik som spørreundersøkelsen for Sophies Minde eller planprosesser som Carl Berners plass, og dette er et demokratisk dilemma.

Argumentasjon og virkemidler i planleggingen

Begrepet sted og tanker om steds- og områdekvaliteter fra planmaterialet kan ses på som et svar på stortingsmeldingen og de rikspolitiske retningslinjene som var gjeldende på 2000-tallet. Det er mange gode intensjoner, men selv om planvalg knyttes opp mot en politisk bestilling kan kommunikasjon av disse grepene være utfordrende. Spesielt når man skal beskrive myke kvaliteter uten tilknytning til fysisk form eller materialitet. Planlegging av gater skiller seg også fra planlegging av byrom/plasser, lekeplass og parker som mer eller mindre er planlagt direkte for sosial aktiviteter mellom mennesker. Hvor disse aktivitetene er formålet med etableringen av slike byrom. Det er enklere å kommunisere transportfunksjonen for ei gate enn å beskrive hvilke følelse mennesker får av å ha grønne trær rundt seg, da følelser kan være subjektivt og abstrakt. Myke kvaliteter får stadig et større fokus i planlegging i dag, men slik argumentasjon får ikke alltid en tydelig verdi for befolkningen på stedet. I plansaken av Carl Berners plass argumenteres det sterkt for tilknytningen til kulturarven i Hals generalplan fra 1929. De fokuserte på å reparere de allerede eksisterende fysiske rammene, beholde den originale bebyggelsen, og videreføre koblingen til Hals parkgater. Slik skapte de en argumentasjon om hvor viktig dette ville være for menneskene på stedet, men spørreundersøkelsen for Sophies Minde påpeker at det mangler en del stedmessige særpreg slik som historiske verdier. Lokalbefolkningen nevner ikke historie som en tydelig verdi for stedet.¹⁰⁵ Det arbeidet som ble lagt ned i plansaken kan derfor ikke knyttes direkte til lokalbefolkningens syn på stedet i dag. Kunnskap om det historiske stedet tilknyttet en byplan fra 1929 er kanskje ikke noe man skal forvente at alle skal ha, men det viser at denne måten å argumentere kan ha mindre betydning når prosjektet er realisert. Det er forskjellige syn og verdigrunnlag for stedet mellom planleggeren da og lokalbefolkningen nå. Likevel er Hals parkgater blitt videreført, og området fikk etablert denne koblingen til glede for de som er her, om de er bevist gatetrærne eller ikke.

Planprosessen kan beskrives som omfattende, og med en del kamper og bekymringer fra politikernes side, men planfaglig fremstår ikke prosjektet som grensesprengende.

¹⁰⁵ Léva Urban Design, «Spørreundersøkelse Sophies Minde».

Planmaterialet inneholder kjente tanker og bekymringer, og planprosessen fremstår som gjennomført i henhold til de retningslinjer som gjaldt. Det er helt klart interessant og verd anerkjennelse at de klarte å planlegge, og gjennomføre, et prosjekt med så betydelig innskrenking i biltrafikk. For selv om de hadde grunnlag i de politiske retningslinjene til å innskrenke biltrafikk var det fortsatt en kamp og et valg som måtte forsvares. Carl Berners plass er et viktig veikryss i hovedveinettet i Oslo, konsekvensene for å minke veikapasitet midt på Ring 2 var en ukjent og komplisert problemstilling. Vi forventer befolkningsvekst og planleggingen fremmer kompakt byplanlegging. Dette gir flere personer på samme areal i byen, og behovet dette gir for økt trafikkomfang internt i byer er et dilemma sett opp mot innskrenking i kapasitet for biltrafikk. Selv om politikken fremmer et ønske om skjerpede krav til biltrafikk, var det og er fortsatt motstand mot å kjøre mindre. Ved planlegging av gater, spesielt i tilknytning til hovedveinett og store transportbehov, må planleggere ta et valg og vurderingen om hvilke type mobilitet som er viktigst. Skal man tilrettelegge for større veikapasitet, kollektivtrafikken, tungtransport, eller er det intern bytransport som er viktigst med gåing og sykling. Hvilke idealer og virkemidler som blir valgt i gateplanlegging kan variere ut ifra denne vurderingen av transportbehovet i gata. Og ser man på de de historiske planprosessene svarer behovet for endring til det faglig idealene som er gjeldende.

Carl Berners plass er blitt et produkt av de valgene som ble tatt under den lange forfasen før reguleringen. Politikerne vektla kollektivknutepunktet og forholdet til de gående, de hadde forkastet tidligere planforslag som ikke ivaretok dette. Samtidig ga de rikspolitiske retningslinjene muligheten for å minke veikapasitet. Deler av rammen for planen var altså satt fra startpunktet. Til sammen formet disse elementene ideen om stedet, og det ble planleggenes jobb å beskrive og gjennomføre i henhold til disse rammene. Målsetning om en byplass for mennesker fremstår som viktig i planarbeidet, men de inkluderte ikke bebyggelsen i omreguleringen. Prosjektet hadde begrensinger i hva slags virkemidler de kunne benytte for å få dette til. De kunne ikke legge føringer av hva bebyggelsen skulle inneholde, slik man gjør i nye bebyggelsesplaner eller i større transformasjonsområder hvor eldre bebyggelse rives. Planleggere kan kritiseres for å glemme å ta høyde for gatas rolle utover transportfunksjonen ved gateplanlegging, det at gata er med på å forme byen, og at den er en viktig kommersiell, kulturell og sosial arena. Prosjektavgrensningen og de gitte rammene legger hindringer på planleggerens mulige virkemidler, spesielt i eksisterende by. Under planleggingen av Carl Berners plass klarte de likevel å ivareta noe av tanken om gata som sosial arena. Å få mennesket til å trives kommer godt frem i planens saksmateriell, med deres fokus på gatetrær og beskrivelser av en byplass for mennesker. De hadde lite gjennomslagskraft mot det kommersielle tilbudet i bebyggelsen, og tok utgangspunkt i de eksisterende forholdene. Til

tross for begrensede virkemidler klarte de å kommunisere sosiale aktiviteters viktighet og skape en byplass, men om den er for mennesket eller bilene kan man jo diskutere.

Andre transportformer blir i dag viktigere for å få flere mennesker gjennom byen på samme tilgjengelige gateareal. Kollektivtransport, sykkel og gange prioriteres derfor på grunn av at disse transportmåtene til sammen utgjør en mer arealeffektiv transport gjennom byen. Ser man på sykkeltilretteleggingen i planen kan man si at syklisten ikke ble prioritert under planleggingen, til tross for at syklisten også nevnes som en målgruppe. Kritikken kan knyttes opp mot at sykling har et mye sterkere fokus i planlegging og politikken i dag enn når Carl Berners plass ble realisert. Det utvikles stadig nye retningslinjer for planlegging av sykling i by. Hadde noen snakket syklistenes sak like sterkt som landskapsarkitektene gjorde for gatetrærne ville kanskje prosjektet gjort en annerledes vurdering på dette temaet. Syklistene ble ikke prioritert høyest, og mange velger å sykle på fortauet fordi det føles utrygt i veibanen. Imellom fotgjengerne må alle tilpasse hastigheten, de mest vågale syklistene tar rundkjøringen sammen med bilene. I by gir dette et samspill som Jacobs og Gehl beskriver om bylivet på gata. I tillegg tar det omtrent like lang tid å sykle rundt på fortauet enn å sykle gjennom rundkjøringen. Det blir påpekt i plansaken at sykkelløsningen ikke føres gjennom selve krysset, syklende må vike for biler og smette gjennom når de får plass. Den bygde løsningen helt i tråd med datidens standarder og normer, men ambisjonsnivået for sykkeltilrettelegging lå heller ikke så høyt som i dag. Sykling i by er et nytt ideal i den norske gateplanleggingen, det er stor tro på syklistens rolle i bytransporten. Dette idealet har noen likhetstrekk med bilismens inntog i planleggingen på 60-tallet. Noen vil si at dagens sykkeltilrettelegging får ta for mye av gatas areal. Men når gåing, sykling og kollektiv skal ta all økning i transport i byene kreves det endring i gateløpet. De som har fokus på sykkelplanlegging mener sykkelsystemet må få høyere kvalitet, og en helhetlig standard som kan gjøre sykling mer attraktivt for å få flere til å sykle. Disse motsetningene i de forskjellige trafikantenes behov og hva planleggerne vektlegger vil alltid være et element i gateplanleggingen. En planfaglig kamp som alltid vil være til stede, balansert mellom folks ønsker, politiske målsetninger, og de ulike planleggernes faglige ideal.

DEL 5

Avslutning

DEL 5: AVSLUTNING

KONKLUSJON

Formålet med oppgaven har vært å undersøke om trafikkerte gater også kan være gode steder. Oppgaven har forsøkt å finne svar på to spørsmål om forholdet mellom gateplanlegging og stedsutvikling.

1. Hva står i fokus når planleggere endrer bygater, og hvilke ideal og virkemidler underbygger intensjonene?
2. Hvilke ulike ideer om stedsidentitet knytter planleggere til urbane gater?

Et sentralt funn er at mobilitet har blitt en del av et bredere fokus på urbanitet i planleggingen, også i tilfeller som Carl Berners plass, hvor man er nødt til å tilrettelegge for trafikal mobilitet. Dette handler om at begrepet mobilitet har utvidet seg, og blitt sammenviklet med bylivsdiskusjonen. Det dreier seg ikke lenger bare om fysisk forflytning og mobilitet. Det handler om kulturelle og emosjonelle dimensjoner som hva folk føler i trafikken og hvordan et trafikalt knutepunkt oppleves. Samtidig har begreper som urbanitet og byliv ført til mer helhetstenkning, der de tekniske, sosiale og kulturelle aspektene kommer nærmere hverandre. De faglige idealene er rett og slett i endring, noe planen for Carl Berners plass er et eksempel på. Motorveiplanene over Grünerløkka viser datidens store tro på bilismen, slik som sykkeltilretteleggingen i dag er ett av svarene på urban mobilitet. Fokuset var lenge å tilrettelegge for bilen og mer biltrafikk, mens casestudiet viser en omstilling hvor bylivstanken får et større fokus i planleggingen. Likevel var det fortsatt økt trafikal mobilitet som var målet med endringen av Carl Berners plass. Kollektivtrafikken skulle ha høyest prioritet og persontransporten økte betydelig i krysset. Sånn sett inneholdt planen kjente elementer, men å nedprioritere bil ga muligheter for å prioritere de andre trafikantene, og mindre biler bidro positivt til intensjonen om å skape en byplass. Dette ga handlingsrom i planleggingen til å fokusere mer på de andre kvalitetene som opphold, beplantning og byliv.

Idealet om byliv er mer komplisert i gatesammenheng fordi man må legge til rette for både bevegelse og stillstand, og nytelse som kafélivet og sosiale relasjoner. Det er ofte direkte konflikter mellom de ulike funksjonene og ulike trafikantene. Planlegging av gater inneholder derfor flere tanker på samme tid. Det handler om mobilitetsplanlegging – gatas transportfunksjon og behovet og ønsket om å bevege seg gjennom byen – samtidig handler det om å tilrettelegge for byliv. Det ene kan utelukke det andre dersom et aspekt får fullt fokus.

Som planlegger må man sjonglere disse ulike hensynene, ta inn over seg andres ideer om stedet, og samtidig svare på de trafikale behovene og de politiske målsetningene. Casestudiet viser at bedre balanse mellom all type mobilitet kan gi bedre grunnlag for byliv. Det kan godt kan være et visst byliv i høyt trafikkerte gater, så lenge man kan aksepterer visse kompromiss og ser byliv som noe helhetlig. Kundene på uteserveringene ved Kaffekompaniet og Sverre's Kafé må eksempelvis leve med en viss støy og et visst trøkk fra omgivelsene, det er ikke utpreget rolig eller i tråd med Gehl-urbanisme, men likevel trivelig for dem som aksepterer forutsetningen.

Ideen om stedet formes av den som tenker omkring det og ferdes der, gater har derfor ingen enkel stedsidentitet, særlig ikke kompliserte knutepunkt som Carl Berners plass. Planleggerne har sine ideer om stedet, som regel basert på faglige prinsipper. Mens lokalbefolkningen gjerne kan ha en helt annen oppfatning, både om hva stedet er og hvordan det best kan utvikles. Planleggere har gjerne mer kunnskap om historien, og kan dermed romantisere fortiden og den historiske tilknytningen, noe de gjorde under planfasen til Carl Berners plass. Samtidig kan man anerkjenne at fortidens planhistorikk har en verdi her, og planleggerens inspirasjon i Hals sin generalplan var ikke bare ukritisk nostalgi. Landskapsarkitektens sterke visjon var med å skape en stedsidentitet på Carl Berners plass som, når man først studerer den nærmere, består av mange lag. Noe av dette er opplagt, som firkantformen på rundkjøringen, mens andre er mer indirekte, som den historiske koblingen – et element det gjerne kreves et faglig blikk for å avdekke.

Carl Berners plass er utvilsomt et sted med mange særtrekk, men er det et godt sted? Krysset har fortsatt funksjon som trafikkfordeler mellom øst og vest av Oslo, og det er til tider lite effektivt for mange trafikanter. Så lenge denne statusen ikke endres gjennom politiske beslutninger og etterfølgende plangrep vil Carl Berners plass neppe bli helt optimal hverken for syklisten, bilisten eller bussen. Stedet er slik sett ikke perfekt, men aksepterer man de vanskelige forutsetningene ser man at krysset ivaretar alle trafikale bevegelser, og samtidig krever designet at alle samarbeider om plassen. Dette kan minne om en type gateballett som Jacobs skriver om. Ut ifra bylivsperspektivet til Gehl er det ganske tydelig at vinneren på Carl Berners plass er de gående, de som hører, føler, lukter og ser plassen når de går eller sitter der. I så måte var ombyggingen og reguleringen til en byplass for mennesker en suksess. Trafikkmengden, den fysiske utformingen, eksisterende bebyggelse og tilbudene knyttet til plassen gir Carl Berner sin egen stedsidentitet. Stedet er sammensatt, både vakkert og skittent, både behagelig og støyete, både ment for opphold og mobilitet. Stedet er kanskje et så godt sted som forutsetningene som ligger til grunn kan tillate. Med de nye tilskuddet av bebyggelse og servicetilbud vil stedet være noe annet igjen om noen år, bedre for noen, ikke for andre. Det vi bør ta med oss videre fra dette kan oppsummeres i sitatet på neste side.

Det ser ut som om verdien av en by stiger når man klarer å finne fram til en kombinasjon som gjør det mulig både å reise gjennom den, og oppholde seg i den. Det viktige er at alt dreier seg som det som er i menneskets interesse.

-Kenneth R. Schneider¹⁰⁶

¹⁰⁶ Kenneth R. Schneider, *Bilen mot mennesket*, 122.

REFERANSER

- Appleyard, Donald. *Livable Streets*. Berkeley: University of California Press, 1981.
- Appleyard, Donald, Kevin Lynch, og John R Myer. «The View from the Road». I *The View from the Road*, 21–30, 1966.
- Aspen, Jonny, og John Pløger. *Den vitale byen*. Oslo: Scandinavian Academic Press, 2015.
- Berge, Guro. «Nytt paradigme for planlegging». udatert. https://nvtf.no/wp-content/uploads/2016/12/Berge_Paradigmeskifte-i-planlegging-NVTF.pdf.
- Bjørnskau, Torkel, Hanne Beate Sundfør, og Michael W. J. Sørensen. «Evaluering av 'Shared space'-områder i Norge». Transportøkonomisk institutt (TØI). Åpnet 16. november 2019. <https://www.toi.no/publikasjoner/evaluering-av-shared-space-omrader-i-norge-article34199-8.html>.
- Bosselmann, Peter, og Elizabeth Macdonald. «Boulevard Livability Study [Streets: Old Paradigm, New Investment]», 1997, 66.
- «Carl Berner Torg». Åpnet 16. november 2019. <http://carlbernerborg.no>.
- Carl E. Schorske. «Museum in Contested Space: The Word, the Scepter, and the Ring». I *Thinking with History: Explorations in the Passage to Modernism*, 105–22. Princeton, N.J: Princeton University Press, 1998.
- Cresswell, Tim. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Taylor & Francis, 2006.
- Delapaz, Michele Ann P., Magali A. Barcia, og Marte K. R. Flaathen. «Evaluering av omregulert Carl Berners plass». Høgskolen i Oslo og Akershus, 2013. <http://hdl.handle.net/20.500.12199/670>.
- Gavin Mueller. «Liberalism and Gentrification». Åpnet 23. august 2019. <https://jacobinmag.com/2014/09/liberalism-and-gentrification/>.
- Gehl, Jan. *Livet mellom husene: udeaktiviteter og udemiljøer*. 5. udg. København: Arkitektens Forlag, 2003.
- Hals, Harald. *Fra Christiania til Stor-Oslo: et forslag til generalplan for Oslo*. Oslo: Aschehoug, 1929. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012080924035.
- Hansen, Thorbjørn. *Oslo kommunes boligpolitikk 1960-1989: fra storskalabygging til frislepp*. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning Norges byggforskningsinstitutt, 2000. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2009021104014.

- Hanssen, Gro Sandkjær, Hege Hofstad, og Inger-Lise Saglie. *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget, 2015.
- Holm, Erling Dokk. «Coffee and the City: Towards a Soft Urbanity». Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo, 2010.
- Jacobs, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. London: Jonathan Cape, 1962.
- . «The Uses of Sidewalks: Safety». I *The Death and life of great American cities*, 29–54, 1962.
- Kenneth R. Schneider. *Bilen mot mennesket*. Oslo: Grøndahl, 1972.
http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012012508004.
- Kirkebøen, Stein Erik. «'Vakre vegers pris': Hederlig omtale til Carl Berners plass». Aftenposten. Åpnet 14. juli 2019. <https://www.aftenposten.no/article/ap-J9lzR.html>.
- LeGates, Richard T., og Frederic Stout. «Edidors' Introduction - The Uses of Sidewalks: Safety». I *The City Reader*, 6th ed., 149–50. The Routledge Urban Reader Series. Routledge, 2015.
- . «Editors Introduction - Three Types of Outdoor Activities, Life between Buildings, Outdoor Activities and the Quality of Outdoor Space». I *The City Reader*, 6th ed., 608–10. The Routledge Urban Reader Series. Routledge, 2015.
- Léva Urban Design. «Spørreundersøkelse Sophies Minde». Léva Urban Design, 9. november 2018. <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=201817368>.
- Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Publication (Joint Center for Urban Studies). Cambridge, Mass: MITPress, 1960.
- Massey, Doreen. *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity Press, 1994.
- Mehta, Vikas. *The Street: A Quintessential Social Public Space*. London: Routledge, 2013.
- Miljøverndepartementet. «St.meld. nr. 23 (2001-2002)». Stortingsmelding. 022001-040015, 26. april 2002. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-23-2001-2002-/id196048/>.
- Monsrud, Jan. «Bilen ble allemannseie i 1960». *ssb.no*. Åpnet 15. april 2019.
<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960>.
- Newman, Peter, og Jeffrey Kenworthy. «Urban Design to Reduce Automobile Dependence». *Opolis 2*, nr. 1 (1. mai 2006). <https://escholarship.org/uc/item/2b76f089>.

- Norconsult A/S, og Snøhetta. «Forhåndsrapport for reguleringsplan - Carl Berners plass - med tilhørende boulevarder , avenyer og gater». Statens vegvesen, desember 2002.
- Norconsult A/S, og Snøhetta A/S. «Carl Berners Plass Forslag til reguleringsplan: planhefte». Statens vegvesen Region Øst, januar 2005.
- Norge Miljøverndepartementet. *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging*. Oslo: Miljøverndepartementet, 1993. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012082708042.
- Nyseth, Torill, og John Pløger. «Perspektiver på steders tilblivelse». I *Med sans for sted: nyere teorier*. Bergen: Fagbokforl, 2015.
- Oslo Byplankontoret. *Transportanalysen for Oslo-området*. Oslo: Oslo byplankontor Universitetsforlaget, 1965. http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2018051528002.
- Oslo kommune. «Byrådssak 121/07 Carl Berners plass med omgivelser. Reguleringsplan, Offentlig trafikkområde, bydel Grünerløkka», 31. mai 2007. <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=200503361&rplan=1>.
- . «Områderegulering for gater og byrom i sentrum». Oslo kommune, 17. desember 2018. <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=200503361&rplan=1>.
- Oslo Kommune. «Regulering tilknyttet S-198GO Krysset Trondheimsveien - Tromsøgata - Dælenenggata mot Carl Berners plass». Oslo kommune, 1. januar 1956. <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?mode=&caseno=195603093>.
- Oslo kommune. «Reguleringsforslag til offentlig ettersyn - Carl Berners plass med omgivelser». Oslo kommune, 2005. <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=200503361&rplan=1>.
- . «Reguleringsplan for Carl Berners plass med tilstøtende gater for prioritert kollektivtrafikk S-2312». Oslo kommune, 4. mars 1978. <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?mode=&caseno=197801344>.
- Peters, Sebastian. «The Domestication of Planning Ideas — the Case of Shared Space». *FormAkademisk - Forskningstidsskrift for Design Og Designdidaktikk* 10, nr. 3 (23. oktober 2017). <https://doi.org/10.7577/formakademisk.1675>.
- Ragnhild Momrak. Intervju av prosjektlederen i Snøhetta for reguleringen av Carl Berners plass, 2. oktober 2019.
- Runar Henanger. Intervju av prosjektlederen i Statens vegvesen for reguleringen av Carl Berners plass, 09 2019.

- Sheller, Mimi, og John Urry. «The City and the Car». *International Journal of Urban and Regional Research*, 2000.
- «Streetfilms | Revisiting Donald Appleyard's Livable Streets». Åpnet 10. juli 2019.
<https://www.streetfilms.org/revisiting-donald-appleyards-livable-streets/>.
- Sørensen, Knut H., og Håkon With Andersen. «Bilen og det moderne Norge». STS-Arbeidsnotat 4/89. Trondheim: Universitetet i Trondheim, 1989.
- Virilio, Paul. *Speed and Politics*. Semiotext(e) Foreign Agents Series. Los Angeles: Semiotexte, 2006.
- Wergeland, Even Smith. «From Utopia to Reality: The Motorway as a Work of Art». Oslo School of Architecture and Design, 2013.
- . «Munchmuseet og byutvikling». I *Byre, Elisabeth (red.). EXIT! Historier fra Munchmuseet*, 43–56. Oslo: Munchmuseet, 2019.
- Zukin, Sharon. *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*. Oxford: University Press, 2010.

FIGURLISTE

Figur 1: Hentet fra Områderegulering av gater og byrom i sentrum - Oslo kommune. Planen snur opp ned på hierarkiet av trafikantgruppene.

Figur 2: Motorvei over Grünerløkka, fra transportanalyse for Oslo området (1965), blad 2. Her kan man se Sofienbergparken som et hvitt felt i midten av bildet med motorveiens sorte linjer nedenfor.

Figur 3: Utviklingen fra eldre mer omsluttende bebyggelsesstruktur til mer åpne modernistiske lamellbebyggelse. Fra livet mellom husene.

Figur 4: Omfang av uteaktiviteter i tre bolig-gater i San Francisco 1971

Figur 5: Typisk boulevard, sett fra Montparnass tårnet i Paris.

Figur 6: Oversiktskart Oslo.

Figur 7: Illustrasjon over gatenettet, fra Generalplan for Oslo, Christiania til Stor-Oslo av Harald Hals 1929.

Figur 8: Carl Berners plass sett nordover fra trikkestoppet i Trondheimsveien. Carl Berner 1956
Oslobilder.no

Figur 9: Carl Berners plass 1953 - foto hentet fra Nasjonalbibliotekets nettside. Sett sørover fra Trondheimsveien.

Figur 10: Carl Berners plass 1961 - foto fra Oslobilder.no. Sett mot Trondheimsveien sørover.

Figur 11: Flyfoto 1937

Figur 12: Flyfoto 1956

Figur 13: Flyfoto 1984

Figur 14: Flyfoto 2007

Figur 15: Carl Berners plass Januar 2003

Figur 16: Carl Berners plass 2007, før ombyggingen

Figur 17: illustrasjon av Carl Berners plass: Dronninga Landskap/Sweco Grøner 2008

Figur 18: Carl Berners plass sett fra vest mot øst. Foto av Trygve Indrelid 2016

Figur 19: Kartoversikt over Carl Berners plass med service og butikker slik de er etablert i dag

Figur 20: Fra spørreundersøkelse Sophies Minde. Hva kjennetegner Carl Berner?

Figur 21: Carl Berners plass, Oslo. Foto Dronninga Landskap