

Fra omstridte tiltak til bred støtte

Håndbok i innbyggerdialog og gode prosesser ved
implementering av aktiv og bærekraftig transport



Foto: Maria Eklind



TRANSPOL



°CICERO



vti

Introduksjon

I norske byer er det et sentralt mål å utvikle det bygde miljøet med hensyn til klima, helse og mobilitet. I de senere årene har det blitt viet mye oppmerksomhet til bilrestriktive tiltak for å redusere transport- og energiutslipp, og for å utforme byrom etter sambruksareal-prinsipp. En av hovedhensiktene med restriktiv parkeringspolitikk er ikke å ramme bilisme som transportform, men snarere å gjøre sentrum til et mer attraktivt og trygt oppholdssted, som oppmuntrer til sunne og bærekraftige samfunn. Endring av infrastrukturen kan hjelpe lokal-samfunn å skifte til aktive reisemåter.

På 1900-tallet vokste det frem en ny diskurs om at gater i all hovedsak er til for samferdsel og kontinuerlig trafikkstrømmer i høy fart, som følge av trafikingeniørkunstens inntog. Før denne tid var den allmenne forståelsen av gater i større grad karakterisert som offentlige rom som var forbeholdt sosialt samvær, med noe trafikk i rolig fart. I dag kan protester dermed oppstå når man utfordrer det dominerende verdensbildet om at gatens rolle utelukkende gjelder transportering av flest mulig personer på en effektiv måte. Å utfordre det dominerende verdensbildet kan føre til omstridte tiltak, som i denne sammenhengen regnes som transportpolitiske tiltak som prioriterer en transportmåte på bekostning av andre. Dette kan eksempelvis skje gjennom kostnads- eller tilgangsregulering, i en slik grad at det sannsynligvis vil forårsake tvister og splid mellom politiske aktører eller innbyggere. Omstridte tiltak forårsaker ofte konflikter og protester som kan gjøre tiltakene vanskeligere å implementere. Derfor er det viktig å kommunisere verdien av aktiv og bærekraftig transport i tiltakene. Protester kan være en trussel for utvikling, men oppstår også fordi offentlige myndigheter ikke har gode prosesser. I denne håndboken gis det tolv tips til hvordan slike tiltak kan implementeres i praksis med eksempler fra tidligere gjennomførte prosjekter i fem norske, danske, og svenske byer. Det ble også gjort intervjuer i Spania, med spanske politikere.



Foto: Stian Karlstad Berntsen /
Vedvik Photography

Innhold

8	Casebeskrivelser
15	#1 Samles omkring en tydelig visjon
18	#2 Gi innbyggerne mer enn de taper
21	#3 Del eierskapet
24	#4 Inkluder den tause majoriteten
27	#5 Still riktige spørsmål
30	#6 Minimer maktasymmetrien mellom ”ekspert” og innbygger
33	#7 Visualiser framtiden
36	#8 Kommuniser gevinstene for innbyggerne og byen, i linje med visjonen
39	#9 Kommunikasjon er maraton
42	#10 Test ut tiltak
45	#11 Minimer ulemper i byggefasen
48	#12 Politikerne leder an
51	Oppsummering

Denne håndboken er basert på det Forskningsråds-finansierte prosjektet kalt TRANSPOL (Politikere, innbyggerdeltakelse og gjennomføring av omstridte tiltak for bærekraftig transport). Syklistforeningen har i samarbeid med Høgskolen i Molde, CICERO Senter for klimaforskning, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Malmö universitet, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik (K2), Bymiljøetaten (Oslo kommune), GEMOTT - Autonomous University of Barcelona og Fredrikstads Næringsforening utarbeidet en håndbok for innbyggerdialog og gode medvirkningsprosesser.

Håndboken er primært ment for vegeiere og by- og transportplanleggere i bykommuner, men også politikere i norske byer. Andre vegeiere som også kan dra nytte av håndboken er fylkeskommuner og Statens vegvesen, samt andre etater og aktører innenfor transportsektoren som Bane NOR, kollektivtrafikkselskaper og interesseorganisasjoner.

Gate eller veg? Utvid forestillingsevnen

Innbyggerne kan oppleve det som utfordrende å tenke nytt når det gjelder gatens bruksområder, ettersom verdensbildet tilsier at bygater kun eksisterer for å være byens trafikkårer. Med en dose fantasi vil dette muliggjøre å se gater på nye måter, med flere bruksområder enn kun samferdselsrelatert aktivitet.

Når det eksempelvis fremlegges at den eneste årsaken til at bilparkeringsplasser erstattes med sykkelstier er for å forbedre syklistenes fremkommelighet, kan det oppstå diskusjoner om sykkelstier trengs eller ikke. Ofte finnes det derimot også andre gode anledninger til å fjerne bilparkeringsplasser, som for eksempel trafiksikkerhet og byarkitektur. Løsningen for å oppnå dette er å kommunisere andre funksjoner gater kan ha, med en vektlegging på at det offentlige rommet er til for alle, under ideen om sambruksareal. Hvordan gatearealene brukes, er av stor betydning for byens sosiale og økonomiske utvikling. Det er derfor viktig å promotere omstridte tiltak som byutviklingstiltak, ikke transporttiltak.

Å tenke nytt når det gjelder dagens gatearealer er viktig for å se lokalmiljøet i sin helhet. Det er viktig å sette mennesker i sentrum og å prioritere deres behov i byutviklingstiltak som angår gateareal. For å få til det må samspillet mellom transport og menneskelig aktivitet i byrom fremmes, som kan løses ved å unngå å betrakte trafikk som en individuell og adskilt del av byplanleggingen. Alternativ bruk av gateareal i harmoni med samferdselsbehovet kan sikre god byutvikling. Gode bylivstiltak bør innebære sambruksprinsipper bestående av benker, sittegrupper og beplantning, som er urbane kvaliteter som oppmuntrer til byliv.

Det finnes flere fordeler med å gi plass til mennesker. Fordelene som kan nevnes er yrende by- og næringsliv, forbedret mental og psykisk helse og bedre luftkvalitet som resultat av effektiv og miljøvennlig transport, trygge nærmiljøer som følge av redusert gjennomgangstrafikk og større bevegelsesfrihet blant barn. Gater bør ikke utelukkende betraktes som samferdselsårer, men som oppholdsrom som tilrettelegger for sosial interaksjon og økonomisk aktivitet. Promoteringen bør presentere potensialet for økt næringslivsaktivitet og et forbedret byliv som følge av investeringene i byutviklingsprosjektene. I prosjekteksemplene som er brukt i håndboken er det dermed viktig å understreke at man ikke stenger gater for biler, men åpner dem for mennesker.

Å synliggjøre suksesshistorier ved å dele eksempler på andre vellykkede byutviklingsprosjekter er viktig for å vise hvordan liknende tiltak kan lykkes andre steder. En nøkkelfaktor ved god byutvikling er innbyggerdialog og gode medvirkningsprosesser. Inkludering av byens brukere kan øke fornøydheten, tiltroen og legitimiteten til det offentlige, og motvirke polarisering og desinformasjon når det vedtas vanskelige beslutninger. Nedenfor presenteres det ulike case-eksempler som blir brukt til å illustrere potensialet og fordelene ved å investere i gode byutviklingstiltak.

Casebeskrivelser

Stortorvet, Fredrikstad

Fredrikstad var en av fem byer i den norske regjeringens Miljøbyprogram (1993-2000). I tilknytning til dette arbeidet ble det laget skisser for ny utforming av sentrum. Her var det et fokus på et mer levelig sentrum, med mål om å gjøre byen et bedre sted å bo i. Fra dette oppsto ideen om å legge til rette for gange ved offentlige arealer som tidligere ble brukt som bilparkering. I perioden 2014-2019 skjedde det store endringer i Fredrikstad sentrum. I dette caset ble det fokusert på tre områder med høy konsentrasjon av parkeringsplasser, som har blitt transformert til offentlige bilfrie plasser: Stortorvet, Blomstertorvet og Dampskipsbrygga. Fredrikstads storstue – Stortorvet, ble endret først, hvor omtrent 37 parkeringsplasser ble fjernet i 2014.

Endringene i Fredrikstad var fulgt av svært lite protester, og ingen protestgrupper ble etablert. Selv om mange parkeringsplasser på gatenivå ble fjernet, er det fremdeles god tilgjengelighet for bil i Fredrikstads sentrum. Fredrikstad har store, sentrumsnære parkeringshaller. Når det var god parkeringskapasitet på gateplan i sentrum (medregnet de tre ovennevnte plassene) var det mange ledige plasser i disse parkeringshallene. Etter transformasjonen av de tre plassene ble sentrumsparkeringen på mange måter ikke fjernet, men flyttet fra gater og torg og inn i parkeringshallene. Transformasjonen av de tre parkeringsplassene handlet sånn sett mer om bilens rolle på gateplan enn om bilens rolle i transport til og fra Fredrikstad sentrum.



Foto: Fredrikstad Næringsforening

Middelalderbyen, København

I sentrum av København ligger Middelalderbyen, som er en bydel med ca. 8600 mennesker. Omkring 15.000 biler kjører hver dag inn i Middelalderbyen, og det har i mange år vært ønske om å redusere biltrafikken gjennom å fjerne parkeringsplasser. Etter en langvarig prosess, som blant annet inkludert et borgerråd og en rekke byromsforslag ble det i 2023 politisk besluttet å redusere antallet parkeringsplasser i Middelalderbyen fra 1050 til 750, som forventes å redusere biltrafikken med 45-60 prosent. Utgangspunktet for beslutningen var en Middelalderby som er mer attraktiv og gir bedre muligheter for opphold, grønne «oaser» samt sykkel- og fotgjengertrafikk. Dette er reflektert i tittelen på borgerrådets rapport, som bærer tittelen «Mindre biltrafikk og bedre hverdagsliv»¹.



Foto: Københavns Kommune / Troels Heien

¹ Borgersamlingens anbefalinger (2019)– Borgersamling om Middelalderbyen - Mindre biltrafikk og bedre hverdagsliv.

Ruten, Sandnes

Sandnes er geografisk plassert på vestkysten av Norge. Med sine 81 000 innbyggere er det Norges tiende største by. Sandnes er imidlertid en del av et sammenhengende tettsted med Stavanger med til sammen 145 000 innbyggere. Sammenliknet med Stavanger er Sandnes mer bilavhengig og med mer spredt bebyggelsesmønster. Politisk er også Sandnes preget av motstand mot implementering av bilrestriktive tiltak.

Derimot har det skjedd transformasjoner i Sandnes i de siste årene, som har resultert i offentlige bilfrie plasser. Et godt eksempel på dette er en stor bilfri plass i sentrum, kalt Ruten, som tidligere var en stor parkeringsplass på 5200 m². I flere tiår har det vært en diskusjon om hvordan Ruten skulle utvikles og hva som skulle skje med de rundt 170 parkeringsplassene. Den tidligere parkeringsplassen har beholdt navnet sitt, men har gjennomgått store forvandlinger siden 2019, der bilparkeringsplasser er erstattet med skatepark, lekeområder, plener og trær. Ruten er plassert midt i sentrum og utgjør et viktig kollektivknutepunkt, rett ved siden av jernbanestasjonen.



Foto: Henrik Susort/ Region Stavanger.

Helsingborgsekspressen, Helsingborg

Helsingborgsekspressen er en bussmetrolinje som går fra nordre til søndre Helsingborg gjennom bykjernen. Gaterommet langs linjen ble bygd mellom 2016 og 2019 og innebar å erstatte kjørefelt for biler med dedikerte bussfelt, innføring av signalprioritering og fjerning av gateparkering.

Etableringen av Helsingborgsekspressen var en del av den såkalte bymiljøavtalen som ble inngått mellom staten og enkelte svenske byer². Prosjektet hadde en høy ambisjon, hvor ett av målene var at gaterommet skulle tilpasses etter bussens fremkommelighet og hastighet. Etter kritikk fra blant annet Helsingborgs handelsforening og politiske kontroverser ble prosjektet endret ved at kommunen gjennomførte spørreundersøkelser om borgernes syn på utviklingen av bykjernen. I planleggingen inngikk også en omfattende innbyggerdialog i den søndre bydelen Råå og dialogmøte med eiendomsbesittere langs traseen.



Foto: Lotta Wittinger

² Mer informasjon om den svenske bymiljøavtalen: <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer--stadsmiljoavtal/>

Langbølgen, Oslo

Langbølgen ligger på Lambertseter i utkanten av Oslo. I 2012 ble det presentert et prosjekt for å etablere toveis sykkelvei i Langbølgen og i 2015 ble det politisk vedtatt. Det var imidlertid ikke før i 2021 at prosjektet ble gjennomført, etter mange runder med protester fra innbyggere i nabolaget. Sykkelveiprojektet hadde liten støtte lokalt, særlig fordi det innebar at en rekke trær langs veien skulle felles. Selv om prosjektet også innebar fjerning av gateparkering, var dette en tilbaketrukket diskusjon på tidspunktet protestaksjonene nådde sitt toppunkt i 2019 og en del erstatningsparkering hadde blitt bygget. En aksjonsgruppe argumenterte for løsninger hvor sykkelvei ble bygget, som også sørget for ivaretagelse av trærne. Aksjonistenes konstruktive forslag, direkte henvendelse til politikere og mobilisering av barn førte til endringer av det planlagte prosjektet.



Foto: Oslo kommune/ Bymiljøetaten.

Gyldenløves gate, Oslo

Gyldenløves gate ligger på Frogner i den sentrale delen av Oslo. I 2021 ble det etablert sykkelvei i denne gaten. Prosjektet var da forsinket som følge av uenighet og protester. Hovedårsaken til protestene var fjerning av gateparkering for å gi plass til sykkelvei. Det høye konfliktnivået var også knyttet til at det hadde etablert seg et falskt narrativ om at prosjektet ville innebære felling av gamle og ærverdige trær i gaten. Motstanden sykkelveiprojektet møtte i Gyldenløvesgate kjennetegnes av involvering fra både lokale innbyggere og eksterne aktører. Motstanden var dermed forankret ikke bare i nabolagsprotester, men også i en overordnet diskusjon om bilens rolle i byen. For den lokale protestgruppen var et viktig element ønsket om å teste gyldigheten i vedtaket om å etablere sykkelvei, særlig vedrørende det de anså å være mangelfulle medvirkningsprosesser og utredning i forkant. Bortsett fra endringer i vestre del av Gyldenløves gate, ble prosjektet i stor grad gjennomført som planlagt.

Caset Gyldenløves gate illustrerer hvordan mangelfull dialog kan ende opp i eskalerende protester. Caset viser også hvordan noen aktører kan jobbe for å opprettholde misforståelser, i dette tilfellet at trær skulle felles, som del av prosessen for å opprettholde et høyt protestnivå. Til slutt illustrerer Gyldenløve gate hvordan en lokal Oslo-gate ble en nasjonal kamparena for spørsmål tilknyttet bilens rolle i byen.



Rådene

Under presenteres de 12 ulike rådene som er basert på forskningen gjort på feltet. Hvert råd består av et case-eksempel og et sitat fra en fagperson/politiker tilknyttet de ulike prosjektene. Noen av sitatene er ikke gjengitt ordrett, men ingenting er tilføyd, og meningsinnholdet er ikke endret.

#1 Samles omkring en tydelig visjon



Foto: Stian Karlstad Berntsen / Vedvik Photography

Med en felles visjon om et godt byliv har beslutningstakere, innbyggere og næringsliv etablert en delt forståelse for hvorfor det skal gjennomføres tiltak som gir plass til mennesker. Disse tiltakene, som av mange anses som omstridte, innebærer å redusere gjennomgangstrafikk og parkeringsplasser.

Uten en tydelig politisk retning kan det være vanskelig å skjønne hvorfor bilreducerende tiltak skal gjennomføres i kommunen. Det er en reell risiko for at tiltakene ved første blick kun fremstår som restriktive hindringer. Ved en langsiktig og bred forankret visjon hever kommunen blikket og lager en felles grunnstamme for retningen. Med en tydelighet om

hvor man skal, blir det mye enklere for alle parter å forstå hvorfor forandringer må skje, og kreftene som må til for å finne gode løsninger.

Innrammingen for en god langsiktig visjon er det gode livet til innbyggerne, et levedyktig næringsliv og byens fremtidige attraktivitet. Når omstridte tiltak oppstår påminnes man om hvorfor visjonen er nødvendig. Visjonen bidrar også til å skape samhold i kommunen, slik at kommunerepresentanter kan stå støtt når det blåser opp til storm. Visjonen tas frem i bred dialog og politisk enighet, for å sikre at den overlever maktskifter, og kan leve i mange år.

En tydelig visjon:

- gir omstridte tiltak sammenheng
- oppretter en felles forståelse for hvorfor forandringer må skje
- reduserer konfliktnivået fordi mange står bak den og ser behovene
- virker langsiktig

Tilse at visjonen:

- er bredt forankret i samfunnet og på tvers av politiske skillelinjer
- har en argumentasjon rettet mot gevinstene for byen og innbyggerne
- er i linje med planetens tålegrenser, men ikke har moralske forpliktelser som hovedargument
- gis en sentral plass i samfunnet, slik at den blir synlig og husket

Fredrikstad

I Fredrikstad var en viktig del av bakteppet for sentrumsendringene en visjon som forskjellige aktører delte om hvordan transformasjonen av torgene og tilretteleggingen for myke trafikanter kunne bidra til å styrke sentrums vitalitet – både for kunder, turister og innbyggere. Disse byutviklingsideene var tydelig forankret i det statlig initierte Miljøbyprogrammet som Fredrikstad var tilknyttet på 1990-tallet. Som del av satsingen ble det utarbeidet en innflytelsesrik konsulentrapport, som rikt illustrert med bilder, viste visjonen for Fredrikstad sentrum.

En av politikerne som ble intervjuet i TRANSPOL-prosjektet i en annen by fortalte om hans erfaring med visjonssetning:

“Det vi faktisk gjorde, i min politiske periode, var å lage en skisse av fremtiden til byens sentrum. Vi prøvde å undersøke mobilitetsutfordringer med en omfattende urban- og mobilitetsvisjon, og tenke på hvordan vi kunne forbedre byrommet.”

Det at kommuneadministrasjonen og politikerne snakker samme språk og skaper en delt forståelse når det gjelder hvilken retning utviklingen skal ta, er en viktig grunnpilar i visjonssetting. Eksempelet fra Fredrikstad viser at kommunen gjennom inkludering av forskjellige aktører skapte en arena for diskusjon om hvordan transformasjonen av torgene skulle foregå.

Foto: Fredrikstad Næringsforening



#2 Gi innbyggerne mer enn de taper

Bilreduserende tiltak kan ofte oppleves som at de innskrenker innbyggernes personlige bevegelsesmuligheter. For å kompensere gir kommunen lokalbefolkningen mer enn de taper.

Med avbøtende tiltak beholdes noe tilgjengelighet for bilbruk lokalt. Det kan for eksempel handle om en parkeringsstrategi som sikrer grunnleggende tilgjengelighet for bevegelseshemmede, nødetater og varelevering.

Med kompenserende mobilitetstiltak lager kommunen en pakke av midlertidige eller permanente alternativer som gir innbyggerne tilgang til den samme mobiliteten som før. Det kan for eksempel handle om sykkelinfrastruktur, delebiltjenester og bedre kollektivtrafikk.

Med forsterkende nærmiljøtiltak blir lokalmiljøet bedre enn før ved å gi innbyggerne tilbake verdier som er større enn dem de har tapt. Det kan for eksempel handle om at barna får tilbake muligheten å leke i gaten, eller at det lages hyggelige oppholdsarealer hvor nærmiljøet kan møtes.

En særskilt incentivordning med offentlige direkteinvesteringer kan være en måte for en kommune å «belønne» nærmiljøer som gjennomfører bilreduserende tiltak. Klatrestativer, skateparker, ballbinger eller flere grøntarealer er eksempler på goder innbyggerne kan få. Innbyggerne burde ha mulighet til å spille inn ønsker om lokale utbedringer.

Innbyggerne får mer tilbake når:

- løsninger for fremtidens reduserte bilbruk er gjennomtenkte.
- det finnes gode reisealternativer for alle innbyggers ulike behov i hverdagen.
- nærmiljøet får flere kvaliteter enn det hadde tidligere.

Vær oppmerksom på at:

- behovene til bevegelseshemmede, nødetater og varelevering sikres.
- flytting av parkeringsplasser kan bety å flytte problemene et annet sted.
- alternative mobilitetsordninger må allerede være på plass når bilbruken begrenses. kommunikasjon og medvirkning er avgjørende for å lykkes.
- stedsutvikling kan bidra til å øke eller redusere forskjeller mellom bydeler.

Middelalderbyen, København

Beslutningen om nedleggelsen av parkeringsplasser i Middelalderbyen bar preg av alle de tre overnevnte tiltakene. Avbøtende tiltak fant sted i Middelalderbyen, ettersom beboerne i en årrekke hadde hatt tilgang til parkeringsplasser i parkeringshuset utenfor området, som i nyere tid har blitt et kraftig redusert tilbud. Videre fantes det kompenserende tiltak siden forholdene for sykkel og gange ble forbedret, etterfulgt av forsterkende nærmiljøtiltak gjennom å realisere målet om å skape et mer attraktivt område med grønne oaser og bedre oppholdsmuligheter. Disse tiltakene er reflektert i borgerrådets rapport, som bærer tittelen “Mindre biltrafikk og bedre hverdagsliv”. De forsterkende nærmiljøtiltakene er enda ikke igangsatt, men det er satt av midler i kommunens budsjett til implementeringen.

I borgerrådets første av ni anbefalinger kommer det frem at:

“Det ønsker bedre rammer for et synlig, lokalt og aktiv beboerliv, som opprettholder Middelalderbyen som et attraktivt bosted. Vi ønsker byrom og boliger med større mangfold, samt færre hoteller og leiligheter uten boplikt.”

Forandringene i Middelalderbyen sikret innbyggerne mobilitetskompensasjon for utfordringen reduksjon av parkeringsplass medførte. På denne måten føltes ikke færre parkeringsmuligheter like frihetsinnskrenkende enn om innbyggerne ikke fikk andre mobilitetsalternativ. I tillegg vil de planlagte nærmiljøtiltakene gjøre områder i Middelalderbyen attraktive å oppholde seg i.

Foto: Københavns kommune / Troels Heinen



#3 Del eierskapet



Foto: Stian Karlstad Berntsen / Vedvik Photography

Når et prosjekt implementeres ovenfra og ned er det stor risiko for at det møter motstand. For å lage forutsetninger for et sterkt og konstruktivt samarbeid gjøres innbyggere, næringsliv og organisasjoner til prosjekteiere.

Mange aktører, deriblant innbyggere, næringsorganisasjoner, bedrifter og borettslag, kan være i stand til å motarbeide forslag. Risikoen er høy når myndighetene vedtar og implementerer tiltak uten ordentlig medvirkning.

Å løse utfordringer i fellesskap forutsetter resultater som flere er fornøyde med. Nøkke-

len er å få flere til å føle eierskap til å løse en oppgave. Når eierskap deles, etableres det en tilnærming der makt over noen beslutninger delegeres innenfor en gitt ramme.

En god prosess starter med et dilemma som skal løses, og som berørte aktører eller grupper er opptatt av. En ramme kan for eksempel være et problem, et politisk vedtak eller et budsjett. Som myndighet bør det arbeides aktivt på forhånd med å forsikre om at deltakerne er godt informerte, representerte og har tid til å medvirke. Kommunen må forplikte seg i sin tur til å gjennomføre det som blir besluttet.

Delt eierskap:

- gir innbyggere eller organisasjoner bestemmelsesrett innenfor en gitt ramme.
- øker legitimiteten når det vedtas vanskelige beslutninger.
- øker tiltroen til det offentlige.
- motvirker polarisering og desinformasjon.
- øker fornøydhetsgraden med den valgte løsningen.

Var klar over at delt eierskap forutsetter:

- noen form for rammer, som for eksempel politiske vedtatte mål, som avgrenser hva som er åpent for diskusjon og hva som er lukket.
- gode medvirkningsprosesser.
- bred representasjon.
- at myndighetene følger opp det som blir bestemt.

Fredrikstad

Fredrikstads storstue, Stortorvet, var et av stedene i Fredrikstad hvor parkeringsplassreduksjon skjedde først. Kommunen kommuniserte i forkant av omdisponeringen av gatearealene med sentrumsbedrifter og et prosjekt kalt Fredrikstad BID³. Prosjektet var i samarbeid med Fredrikstads næringsforening for å bygge en felles visjon for Fredrikstads bykjerne. Visjonen handlet om å tilrettelegge for fotgjengervennlige plasser, et bysentrum for mennesker og ikke biler, flere utendørs fritidsaktiviteter og flere innbyggere. Denne delte visjonen sikret at ombyggingen av parkeringsplasser til offentlige plasser var mye mer enn et transportspørsmål – det var et byutviklingsfokus. På bakgrunn av dette var det lite uenigheter med endringene, og nesten ingen protester.

I et intervju gjort av forskere i dette prosjektet diskuterte en spansk politiker parkeringsrestriksjoner. Politikeren fortalte om et tilfelle der han fikk organisasjoner utenfor kommuneadministrasjonen til å fremme de omstridte transporttiltakene han også ønsket.

“Vi hadde et ønske om å finne interessenter som kunne støtte oss. Vi spurte samfunnsgrupper om de kunne gi en støtteerklæring. Det var noen som gjorde det, som var veldig nyttig. Dette meddelte vi til opposisjonen for å understreke at det ikke bare er vi som vil gjennomføre et prosjekt, men at andre ber oss om å gjøre det.”

Dette er et eksempel som viser at implementering av et prosjekt ovenfra og ned ikke nødvendigvis fører til motstand. Politikeren fikk hjelp av andre interessenter — i dette tilfellet beboerforeninger — til å gjøre det. På denne måten kan andre se at omstridte transporttiltak er noe innbyggerne, ikke bare politikerne, går inn for.

³ Et Business Improvement District (BID) er et offentlig / private bindende samarbeidsfellesskap, der eiendoms- og virksomhetseiere aktivt velger å gå sammen med felles innsats og felles bidrag for å opprettholde, utvikle og markedsføre et nærmere definert og avgrenset næringsområde.



Foto: Fredrikstad Næringsforening / Trine Simes

#4 Inkluder den tause majoriteten



Foto: Stian Karlstad Berntsen / Vedvik Photography

Representasjon er en nøkkelutfordring ved innbyggerdialog og medvirkning.

Dette går ut på å identifisere berørte grupper, og finne ut hva de ønsker for å avdekke om riktig kunnskap om opinionen foreligger, og hjelpe alle med å bli hørt.

Ved omstridte prosjekter kan noens stemmer runge høyere enn andres. Uten et grundig kunnskapsgrunnlag risikerer kommunen å forveksle noe som egentlig er en høylytt minoritet med den alminnelige opinionen.

Det er ulike måter å finne ut av hvilke brukergrupper som er berørte og hva de mener. Å gjøre meningsmålinger i et statistisk representativt utvalg er én. Samme utvalgsmetode kan også brukes for å finne delta-

kere til en såkalt deliberativ prosess, der et representativt utvalg av innbyggere deltar i en medvirkningsprosess hvor de får vurdere fakta og informasjon og diskutere løsninger.

I travle hverdager kan det være utfordrende å sette av tid for å medvirke, som kan være en begrensende faktor for god representasjon. Å bruke eksisterende strukturer, som for eksempel råd, organisasjoner, foreninger eller skoler, kan være effektivt for å nå ut til særskilte grupper. Å medvirke er en ressurskrevende aktivitet, og i større, kunnskapsbyggende prosesser er det derfor hensiktsmessig å betale honorar for medvirkende deltakere. Medvirkning skal ikke føre til at innbyggere lider økonomisk tap.

Inkludering av den tause majoriteten:

- skaper selvsikkerhet på at kommunen har riktig informasjon om opinionen.
- utvider perspektivene og gjør at kommunen kan fatte valg med bred appell.

Vær klar over at:

- kunnskapsbyggende prosesser gjør innbyggere mer involverte i utfordringer og mulige løsninger.
- en travel hverdag ikke trenger å være en hindring for god representasjon.
- anonymitet gjør det enklere å gi uttrykk for sin mening i kontroversielle saker.

Middelalderbyen, København

Ved endringene i Københavns Middelalderby ble det satt ned et borgerråd bestående av 36 borgere, hvorav 75 prosent var beboere i Middelalderbyen, og 25 prosent var andre innbyggere i kommunen. Interesserte innbyggere meldte seg selv etter oppfordring, og ble valgt ut for å sikre representativitet basert på blant annet demografiske faktorer, yrke og bileierskap. Konsekvensen var at borgerrådet hadde en helt annen representativitet og sammensetning enn andre borgerråd i kommunen. Under borgerrådet ble det gjort en stor innsats for å støtte borgere som ikke var vant til å delta i den slags diskusjoner. De 36 innbyggerne som deltok i borgerrådet brukte seks kvelder på å lytte til opplegg, diskutere med hverandre og konkludere. I dette tilfellet var det altså snakk om en deliberativ og representativ innbyggermedvirkning.

En offentlig tjenesteperson som var involvert i borgerrådet uttalte følgende:

“Opplevelsen av å tre inn i rommet var veldig annerledes enn i andre borgermøter. København er en ung by, med statistisk sett mange unge mennesker. Det var faktisk en helt annen sammensetning av folk — de var veldig engasjerte.”

Dette sitatet viser at berørte grupper ble inkludert, for å sikre et kunnskapsgrunnlag som la til grunn innbyggernes tanker om utviklingen. Borgerrådet i Middelalderbyen besto av et bredt spekter av ulike deltakere, som sikret god representasjon av innbyggernes behov og ønsker.

Foto: Københavns kommune/ Troels Heinen



#5 Still riktige spørsmål

Riktige spørsmål kan avdekke hva som må gjøres i byen, og hvilken fremgangsmåte som er hensiktsmessig for å løse dette.

Det kan tidvis være uklart blant innbyggerne hva planleggerne prøver å løse. Tiltak for å forbedre bymiljøet kan strekke seg fra å gjelde reduksjon i trafikkmengde og trafikkulykker, til mer abstrakte mål som dreier seg om å forbedre luftkvaliteten og redusere støy i byområder. Det kan derfor tenkes at ulike tiltak fremmes for å utelukkende tjene trafikk-reducerende formål, når det i realiteten også

inkluderer et fokus på å gi et bedre bymiljø generelt.

For å løse dette er det viktig å stille spørsmål til innbyggerne. Ved innbyggerinvolvering i kommunen kan det være hensiktsmessig å bevisstgjøre innbyggerne på abstrakte og “usynlige” problemer, ved å spørre dem om å rangere ulike problemer ved en gate eller et byområde. På denne måten kan både planleggerens mål og innbyggernes perspektiv kombineres i prosessen med å finne ut hva som er mest kritisk å løse.

Riktig spørsmål fører til at kommunen:

- kan utvide forestillingsevnen til innbyggere gjennom å utfordre tankegangen om hva gatearealene kan brukes til. Spør innbyggerne om hvordan de opplever gater, støy, oppholdsrom og høye hastigheter, istedenfor å spørre om hvordan bilens tilgjengelighet kan forbedres.
- får kartlagt hvordan brukernes hverdag ser ut, for å sammen finne ut av hva behovene egentlig er. Gjennom å undersøke brukernes hverdag kan kommunen avdekke hvorvidt noen typer fremkomstmidler blir brukt ofte, eller ei.
- kan få innspill av innbyggerne gjennom rangering av ulike faktorer. Faktorer som høye hastigheter, trafikkfarer eller trafikkstøy kan innbyggerne få i oppgave å rangere ut ifra hvor problematiske faktorene er. Omvendt kan innbyggerne rangere hva de ønsker mer av, som for eksempel oppholdsarealer, trær eller bredere fortau.

Se til at:

- kommunen unngår å fatte vedtak som ikke gir handlingsrom for innbyggere.
- kommunen bruker kartapplikasjoner, visuelle eller andre utradisjonelle verktøy og dialogmetoder for å kartlegge hva innbyggere ønsker når det gjelder forbedringer i bymiljøet og hvor.
- gi prosessen tid.
- innbyggernes støtte blir brukt for å promotere tiltakene.

Ruten, Sandnes

I 2021 ble Ruten, som er en stor offentlig plass i Sandnes, ferdigstilt. På dette tidspunktet hadde det blitt fjernet omkring 170 parkeringsplasser, og plassen hadde blitt omgjort til et byrom med grøntareal og mulighet for lek og rekreasjon. I planleggingsprosessen ble det lagt vekt på å sikre at to grupper som tidligere hadde brukt Ruten, skatere og rusbrukere, også fikk brukt sin stemme for omgjøringen av Ruten. Når planarbeidet startet opp ble det lagt vekt på å nå en rekke brukere, der ungdom ble særlig prioritert. Det ble blant annet laget arbeidsverksted med idékonkurranser og en pop-up kafé. I tillegg ble en fysisk modell av den nye Ruten flyttet rundt mellom de forskjellige medvirkningsarenaene.

Ungdomsrådet i Sandnes ble også inkludert i de politiske diskusjonene. Ruten har etter ferdigstillelsen blitt et høyt verdsatt byrom i Sandnes. Involveringen av unge ansees som avgjørende for at transformasjonen fra parkeringsplass til byrom var mulig.

I Sandnes var det viktig at spørsmålet om Ruten ble større enn bare et spørsmål om antall parkeringsplasser. Som en administrativt ansatt i kommunen uttrykte det:

“Det ble en stor diskusjon. Det handler ikke bare om å fjerne en parkeringsplass, men det ble del av en transformasjon av sentrum slik jeg opplever det. Det var derfor det ble mobilisert en del — tilknyttet hva sentrum i Sandnes skal være.”

Til forskjell fra #4 som handler om hvem som deltar, handler dette tiltaket om hvordan innbyggerne deltar. Å stille riktige brukergrupper de riktige spørsmålene, gjennom å eksempelvis snu på klassisk spørsmålsstilling, resulterer i at kommunen kan få gode svar på hva innbyggerne ønsker seg. Dette er Ruten et godt eksempel på.

Foto: Anders Tønnesen / CICERO



#6 Minimer maktasymmetrien mellom “ekspert” og innbygger

Beslutninger burde være et resultat av planleggenes faglige vurderinger, i kombinasjon med dialog mellom berørte parter i medvirkningsprosesser.

Kunnskap er makt og kan gi uheldige og udemokratiske utfall hvis det misbrukes. En velkjent hersketeknikk blant eksperter er å benytte fagterminologi som ikke majoriteten forstår. Dette kan i seg selv være en makt-demonstrasjon som kan påvirke prosjektets

beslutningsgrunnlag. Ekspertenes kunnskapsbesittelse kan sette planleggerne i en høyere innflytelsesposisjon hvor eksperten kan manipulere eller styre samtalen for å sikre egeninteresser i prosjektet. Det er viktig å unngå ekspertstyrte krefter for å sikre maktbalanse og legitime beslutningsprosesser. Sakene bør presenteres på en slik måte at det oppmuntrer alle involverte til å komme med innspill, noe som vil sikre innbyggerne tilnærmet lik forhandlingsmakt som ekspertene.

Maktasymmetri kan minimeres ved å:

- bruke klarspråk, ikke teknisk språk. En viktig del av innbyggerdialogen er at planleggere og kommunalt ansatte er bevisste på at de skal kommunisere med noen som kan lite om et tema du kan mye om, på en lettfattelig og konsis måte.
- det kan vurderes å bruke en nøytral tredjepart som ekstern formidler i dialogprosesser. Nøytrale aktører vil ikke være farget av egeninteresser, og kan bidra til å bygge tillit mellom partene gjennom å skape en mer åpen atmosfære for dialog. Opparbeidet tillit kan muliggjøre brobygging mellom parter og hjelpe dem å identifisere og gjennomføre felles mål.
- dele eierskapet, som nevnt i #3. Dette kan bidra til å utjevne maktforhold ettersom makt delegeres på flere parter.

Vær klar over at:

- rettferdig maktdelegering innebærer at kunnskapsbyggende prosesser, som beskrevet i #4 fremmes som del av medvirkningsprosessene.

“Jeg synes at det lyktes fra starten av ved å etablere en slik prosess, som var uformell. Det var tydelig at det her var plass til alle, og at alle bidrag var velkomne. Man trenger ikke å ha en lang utdanning for å delta, og det ble gjort en innsats for å inkludere folk som hadde utfordringer med å lese og skrive.”

A vibrant street scene in Copenhagen, Denmark. In the foreground, a man in a blue tank top with a white circular pattern and grey shorts walks away from the camera. To his left, a woman in a dark blue shirt and light blue pants walks towards the camera. The street is lined with parked bicycles on the left and a modern glass-fronted building on the right. The building's ground floor is a grocery store with large windows displaying fresh produce like avocados and tomatoes. Yellow 'SALE' signs are visible in the windows. Pedestrians are walking on the sidewalk, and a man in a white t-shirt and khaki shorts stands near a small green bush. In the background, historic European-style buildings with colorful facades line the street under a clear blue sky.

#7 Visualiser fremtiden

Utilstrekkelig informasjon blant innbyggere kan gi protester ettersom det er utydelig hva som skal gjennomføres.

Mangelfull informasjon og feiloppfatninger kan medføre at det oppstår usikkerhet rundt prosjektet. Utilstrekkelig informasjon kan også føre til en dårlig formidling ut til folket, noe som kan resultere i protester. En utfordring i byutviklingsprosjekt er det lange tidsrommet mellom tidligfase, medvirkningsprosesser, og faktisk implementering. I dette

tidsrommet kan det oppstå feiloppfatninger og myter om hva som skal gjennomføres. Falske narrativ om planlagt trefelling, der det eksempelvis ikke skal forekomme fjerning av trær, kan føre til lokal motstand. For å motvirke spredning av desinformasjon er det viktig å kommunisere med innbyggerne proaktivt – ikke reaktivt. Proaktivitet er nøkkelen i kampen mot feilinformasjon, ettersom førstemann til å ta tak i en sak for å skape sannhet, ofte vinner⁴.

Desinformasjon kan unngås ved å:

- kommunisere klart og tydelig prosjektets mål, før feiloppfatninger eller myter får grobunn.
- imøtekomme usannheter som oppstår raskt.
- kontinuerlig kommunisere med innbyggerne.
- nå ut bredt, ved å bruke alle kanaler, både tradisjonelle og sosiale medier.

For å redusere sjansen for feiloppfatninger kan det også benyttes illustrasjoner og kommunikasjonsplaner som beskriver hvilke tiltak som faktisk skal gjøres. Det er lettere i en tidlig fase å ta stilling til noe som ser ut som en projektskisse, sammenliknet med abstrakt informasjon som ikke gir visuelle inntrykk om de konkrete utfallene av prosjektene. Hvis kommunen derimot visualiserer prosjektets sluttprodukt på et detaljnivå i en tidlig fase av prosjektet, så risikerer kommunen at det fremlegges forventninger som ikke står i stil med realiteten. Det er derfor viktig å ikke overdrive eller gi falske forhåpninger om hvordan prosjektets sluttprodukt vil bli.

Desinformasjon kan unngås ved å:

- gi konkrete bilder av et eller flere mulige alternativer.
- bidra til å redusere risikoen for at myter og falske narrativ oppstår.
- øke forestillingsevnen slik at man innser at forandringer kan være bra for nærmiljøet.
- kunne bidra til å fremstille forandring som mer attraktivt og tydeliggjøre gevinster.

Husk på at illustrasjoner:

- kan oppfattes som å lukke muligheten for medvirkning hvis illustrasjonene publiseres tidlig i prosessen, kun beskriver én løsning og ikke oppdateres underveis.
- bør sees på som diskusjonsgrunnlag.

⁴ Hentet fra Liveable Neighborhoods

Gyldenløves gate

I Gyldenløves gate i Oslo ble ikke de planlagte endringene tilstrekkelig visualisert. Det var aldri planlagt å felle trær for å bygge sykkelvei, men dette nådde ikke kommunen ut med i tilstrekkelig grad. Dette bidro til opprettholdelse av protestene og at feilinformasjon ikke ble parkert. Flere informanter pekte på at mer bruk av visualisering av prosjektet kunne vært effektivt for å avkrefte misforståelsen som utviklet seg. Det var først etter at prosjektet var ferdig at det ble tydelig at det aldri skulle forekomme trefelling i denne gaten.

En kommunal tjenesteperson som var involvert i dette prosjektet kommenterte følgende:

“Hadde vi sett misforståelsen i Gyldenløves gate komme, kunne vi lett avverget det med å være tydeligere på forholdet mellom visualisering og varsling i forkant, sånn at det ikke ble en problemstilling. I større prosjekter er vi ofte skikkelig godt forberedt og der går alt på skinner. Men i mindre prosjekter, der vi nesten ikke har tenkt at det har vært et problem, så har det vist seg å bli et kjempeproblem. Kanskje Gyldenløves gate ble undervurdert sånn sett.”

Visualiseringen av fremtiden gjennom informasjon, illustrasjoner og kommunikasjon med innbyggerne reduserer sjansen for feiloppfatninger og desinformasjon. Eksempelet fra Gyldenløves gate minner oss om viktigheten av å ha en fortelling om hvorfor prosjektet trengs, for å redusere feiloppfatninger og protester.

Foto: Stian Karlstad Berntsen / Vedvik Photography



**#8 Kommuniser gevinstene
for innbyggerne og byen,
i linje med visjonen**



Foto: Stian Karlstad Berntsen / Vedvik Photography

Protester kan oppstå hvis kommunen i sin kommunikasjon fokuserer på tekniske detaljer i form av transportløsninger eller på abstrakte gevinster, som for eksempel klima. Protestgrupper er fremgangsrike når det kommer frem at tiltak ikke henger godt sammen med byens visjon.

Mye av informasjonsarbeidet handler om å skape en fortelling om hvordan fremtiden i byen blir, som ikke fremstår som truende for innbyggerne. Det er viktig å kommunisere at endringer må skje for å gjøre sentrum til et tryggere og mer attraktivt sted å oppholde seg. For å forhindre at det blir lokal protest kan kommunen kommunisere hvordan prosjektet bidrar til visjonen for den fremtidige attraktive byen, og hvordan det blir bedre for den enkelte innbyggeren gjennom aspekter som trafikktrygghet, luftkvalitet, redusert støy og mer plass til barna å leke på.

Omdisponering av arealer bør ikke betraktes som urimelig tvang, men heller som tiltak som kan komme lokalsamfunnet til gode. Det er derfor viktig å tidlig etablere en fortelling om hvorfor prosjektet trengs og hvilke grupper som drar nytte av det (se #1). I kommunikasjonen med innbyggerne er det viktig å fokusere på målet, ikke på midlene. De positive fortellingene om framstegene i løpet av prosjektene kan vises gjennom å fremstille tall på positiv økonomisk utvikling eller antall besøkende i bysentrum.

Middelalderbyen, København

En av de ni andre anbefalingene i Middelalderbyens borgerråd var å gjennomføre en rekke byromsforsøk hvor kommunen skulle eksperimentere med forskjellige løsninger. Som følge av dette ble det i 2021 gjennomført 5 forsøk på ulike strekninger i Middelalderbyen. Under forsøkene ble det satt opp trafikkskilt med restriksjoner for biltrafikken, veibanen ble dekorert med brede, hvite striper, og på nedlagte parkeringsplasser ble det plassert benker og trær i jordsekker.

Forsøkene ble evaluert gjennom atferdsregistreringer, spørreskjemaer og intervjuer. Kommunen vurderte at forsøkene bidro til å gi en rekke viktige erfaringer om endringer av byrommene. Samtidig ledet forsøkene til debatt og samtaler om Middelalderbyen og byrommets potensialer, og et ønske om å undersøke hva slags byliv, hverdagsliv og atferd som kan oppstå når bilparkeringsplasser fjernes. Dokumentasjonen av forsøkene ble derimot begrenset av korona-restriksjoner.

Et sitat fra borgerrådets anbefalinger handler om å eksperimentere med løsninger:

“Bruk byen som et laboratorium for bærekraftige byromsløsninger og pilotprosjekter, som kan spres ut til resten av byen. Gi plass til loppemarkeder, test ut innovativ sykkelparkering og avfallsortering. Minsk trafikkmengden, gjør veien enveisregulert, sikre lave hastigheter (15 km/t), lag bredere fortau og tilrettelegg for optimale sykkelforhold.”

Eksempelen fra Middelalderbyen viser hvordan kommunen klarte å kommunisere gevinsten gjennom omdisponering av gatearealer. Kommunen brukte verktøy for å avdekke grad av tilfredshet etter de midlertidige løsningene ble implementert.

Foto: Københavns kommune / Troels Heinen



#9 Kommunikasjon er et maraton



Foto: Stian Karlstad Berntsen / Vedvik Photography

Kort vei mellom innbyggere og beslutningstakerne er nøkkelen for å oppnå vellykket demokratisk byutvikling.

Innbyggerne ønsker forutsigbarhet og korrekt informasjon når det skjer endringer i nærmiljøet. Innbyggere og berørte grupper kommer ofte for sent inn i byggesaksprosesser, noe som kan medføre illegitime prosesser hvor innbyggerne ikke føler seg tilstrekkelig hørt. Det er derfor viktig at kommunen involverer innbyggerne tidlig i prosjektet ved å publisere korrekt informasjon til riktig del av innbyggerne. Innbyggere som har vært tidlig involvert i prosessen er også ofte mer

forståelsesfulle for beslutninger som avviker fra den opprinnelige planen.

Prosjekter er ofte tidkrevende og strekker seg over et lengre tidsrom. Ofte tar også prosjekter lengre tid enn antatt. Dyrking av gode relasjoner gjennom å etablere egne kommunikasjonskanaler, som for eksempel sosiale medier, i tillegg til å kommunisere gjennom tradisjonelle medier, kan sikre hyppig og tydelig kommunikasjon fra kommunen. Slike verktøy kan gi innbyggerne direkte kontakt med politikerne og beslutningstakerne, og unngå at vedtak blir fattet bak lukkede dører.

Kommunikasjon fordrer at:

- det kommuniseres hyppig og tydelig over tid. Kommunikasjon er et maraton, ikke en sprint.
- korrekt informasjon deles, til relevant del av befolkningen, til rett tid, og ved rett tilfelle.
- det informeres om endringer i gatemiljøet ved riktig tidspunkt og til riktig del av befolkningen, for eksempel via tekstmelding.
- innbyggerne blir tidlig involvert i medvirkningsprosesser.

Vær oppmerksom på at:

- prosjekter ofte tar lang tid. Nye innbyggere og bedrifter flytter inn i et område og har kanskje ikke tatt del av diskusjonene. Kommunen bør være fleksibel og åpen for nye forkjempere og ressurser som dukker opp under prosessen.
- uvissheter må fjernes. Unngå protester koblet til manglende informasjon og feiloppfatninger. Informér om framdrift i prosjektet og om byggefasen; jo mer radikalt forslag, jo viktigere er det.
- myter må avlives kjapt.

Langbølgen, Oslo

Sykkelprosjektet i Langbølgen på Nordstrand i Oslo kommune ble gjennomført i 2021, etter mange runder med protester fra innbyggere|. I den delen av Langbølgen hvor det var særlig mobilisering mot prosjektet ble trærne bevart og sykkelvei bygget på den ene siden av veien. I den delen av Langbølgen hvor protestene var mindre, ble trær hugget og sykkelvei bygget på begge sider. Langbølgen viser at protester kan oppstå, men også at det ikke nødvendigvis gir gode løsninger. Flere informanter pekte på at Langbølgen endte opp med en suboptimal løsning, med sykkelvei på kun én side av veien. Kommunikasjonen om Langbølgen ble startet tidlig, men stoppet på et tidspunkt, før den ble tatt opp igjen rett før prosjektets oppstart. Dette gjorde misnøyen og protestene verre, og caset viser derfor hvordan bedre medvirkningsprosesser kunne ha redusert konfliktnivået og bidratt til å finne bedre løsninger for både sykkel og trær i Langbølgen.

Når sykkelveien i Langbølgen skulle bygges hadde prosjektet, som beskrevet av en administrativ ansatt i kommunen, liten forankring både i politiske kretser og på nabolagsnivå:

“Det var en ganske lang prosess å få prosjektet godkjent. Den tiden er vår fiende, for ingen i det lokale bystyret hadde noen gang hørt om planen.”

Eksempelet fra Langbølgen viser hvordan prosjektet ble endret underveis som følge av lokal protest mot inngrepene som skulle gjøres i veien. Dårlig kommunikasjonskanaler mellom innbyggere og kommunen, kombinert med lav politisk kjennskap til prosjektet, vanskeliggjorde fullgode løsninger for syklisters fremkommelighet som var den opprinnelige planen.

Foto: Oslo kommune / Bymiljøetaten.



#10 Test ut tiltak

Det er viktig å fremme at alt nytt ikke er "skummelt". Kommunen bør våge å teste ut nye tiltak.

Forandringer som oppleves store og irreversible kan føre til protester. Når lite skjer i en by vil en forandring oppleves som større enn hvis det kontinuerlig skjer forandring. Rom for hyppige forandringer vil øke aksepten blant innbyggere for å gjennomføre nye prosjekter, og forandringene som skjer bør derfor være gradvise, og ikke radikale endringer.

Strakstiltak kan gi en god pekepinn på hva

som er god byutvikling og ikke. I mange tilfeller kan det derfor være hensiktsmessig å initiere strakstiltak, som er målrettede tiltak med rask igangsetting. Strakstiltak og eksperimentell byutvikling er viktige ledd i den trinnvise byutviklingen for å teste ut behov og få tilbakemelding fra innbyggere. Strakstiltak vil gi mulighet til å utprøve ulike tiltak som fremmer samspill mellom flere trafikantgrupper. Disse tiltakene kan eksempelvis være rettet mot restriktive parkeringsordninger i kombinasjon med positive og konkrete prosjekter.

Utprøving av (straks)tiltak forutsetter at:

- de enkle grepene gjøres først, for eksempel med skilt og vegoppmerking, etterfulgt av de større, fysiske inngrepene etter at løsninger har blitt testet ut.
- innbyggere kan komme med innspill til tiltakene, ettersom kommunene er helt avhengig av innbyggernes lokalkunnskap i ulike områder i byen.
- tiltakene er reversible installasjoner som gir handlingsrom for å teste ut ulike ting, men kan også tilbaketrekkes ved mislykket resultat eller tilstrekkelig justeres.

Utprøving av tiltak kan utføres ovenfra eller nedenfra:

- ovenfra- og ned: Offentlig regi, helst i dialog med innbyggere og næringsliv. Kan eksempelvis være utprøvingen av bylivsgater eller bilfrie gater.
- nedenfra- og opp: Det offentlige tilrettelegger for at innbyggere og næringsliv tar initiativ til å gjennomføre tiltak, vanligvis kalt taktisk urbanisme. Innbyggere kan få mulighet til å utforme offentlige rom med fokus på gode kvaliteter i byen, og næringslivet kan eksempelvis innføre bilfri handledag.

Ruten, Sandnes

I Sandnes var midlertidige parker anlagt på Ruten, først i 2008, og deretter i 2010, viktig for de senere endringene. I studien ble det funnet at disse midlertidige installasjonene både bidro til å etablere en visjon om Ruten som et sentrumsareal uten parkering, og at de unge måtte ha en sterk stemme i utviklingen av området.

En administrativ ansatt i Sandnes kommune påpekte følgende:

“En god måte å gjøre kompliserte, kontroversielle beslutninger eller prosesser på, tror jeg er å lage prøveprosjekter. Rett og slett å si at en gate skal stenges med tre måneders prøveperiode, så ser man om det fungerer.”

Eksempelet fra Ruten i Sandnes viser at kommunen var proaktive med å teste ut provisoriske parker. Omvandlingen ble til underveis, gjennom gradvise endringer på Ruten. Å teste ut tiltak over tid har vist seg å være viktig for å forhøre seg med innbyggerne hva som fungerer og ikke.

Foto: Odd Kristian Stokka / Stavanger Aftenblad



#11 Minimer ulemper i byggefasen



Foto: Wikimedia Commons

Planlegg byggefasen nøye for å redusere ulemper for innbyggere og for bedrifter.

Lang byggetid vil føre til ulemper for innbyggere og bedrifter, som kan føre til misnøye. For å unngå dette er det viktig å planlegge byggefasen nøye. Mye av handelen i sentrumsområder er ofte basert på spontane innkjøp, og da er tilgjengelighet helt essensielt. Dårlig tilgjengelighet over lengre tid vil føre til konkurser og nedgangstid for bedrifter. Byggefasen er en mulighet til å teste ut

nye transportvaner, og en fin anledning til å oppmuntre til bærekraftige transportmidler.

I byggefasen er informasjon en nøkkelfaktor for å avverge konflikt mellom innbyggere. I en slik fase er det viktig å sørge for at innbyggerne forstår hva som skjer og hvorfor det skjer. Når det gjelder næringer som blir rammet i utbyggingsprosjekter bør også denne gruppen bli informert om utviklingen i et tidlig stadium, og ha en løpende dialog med kommunen om endringer og prosesser underveis.

Se til at:

- Kommunen aktivt kommuniserer med næringslivet om endringene som gjøres, og hvordan dette vil påvirke bedriftene.
- Arbeidsvarsling og omdirigering i ulike deler av byggefasen prioriteres for å sikre aktive trafikanter sikkerhet og fremkommelighet.

Helsingborgekspressen, Helsingborg

I byggefasen av Helsingborgekspressen jobbet kommunen aktivt for å minimere ulempene for innbyggerne og næringslivsfolk. Dels gjennom aktiv kommunikasjon og oppfølging av kommunens tjenestepersoner, og dels fordi byggentreprenørene hadde skrevet inn i sine anskaffelseskontrakter at de var pålagt til å bidra til at varer og gods kunne komme frem til butikkene, der-
som varetransport var forhindret grunnet ombyggingsarbeid.

En politiker i Helsingborg sa følgende for å redusere ulemper for innbyggere og bedrifter:

**“Vi hadde entreprenører i spesielle møter for å forstå hva som skjer hvis kondi-
toriet ikke får boller eller mel levert om morgenen. Dette gjorde at vi hele tiden
kunne vise forståelse for hva som skjer hvis de ikke får varen, ettersom de ville
gått konkurs, noe som ville resultert i at vi ikke vil få et levende sentrum når
prosjektet er ferdig.”**

Næringslivsaktører og innbyggere skal ikke forulempes når det skjer endringer i nærområ-
det. Eksempelet fra Helsingborg viser at næringslivsaktørene ble tatt seriøst og ble lyttet
til i planleggingen for å sikre minst mulig ulemper i byggefasen.

Foto: Lotta Winnering



#12 Politikerne leder an



Foto: Anders Tønnesen / CICERO

Tidlig involvering av politisk ledelse i enkelte prosjekter sikrer at politikerne står støtt når det blåser opp til storm.

Utskiftning av politikere over tid kan medføre ansvarsfraskrivelse for prosjekter som strekker seg over flere år. Kommuneadministrasjonen har en viktig rolle i å frembringe fakta til politikken allerede i forkant av et prosjekt som kan bli omstridt. Prosjektene må være så motstandsdyktige at de overlever maktskifter.

Se til at:

- Det finnes gode kommunikasjonskanaler mellom administrasjon og politisk ledelse.

Gyldenløves gate, Oslo

I enkelte tilfeller i vårt prosjekt var omstridte transporttiltak tydelig identifisert med lokale politikere. I Sandnes var det å gjøre om Ruten parkeringsplass til en fritidspark i høy grad et prosjekt knyttet opp mot byens ordfører. I Oslo gikk prosjektet i Gyldenløves gate som planlagt, ettersom den hadde en veldig tydelig politisk støtte fra ledende politikere i byrådet. På den andre siden hadde ikke Langbølgen en klar politisk forkjemper, noe som medførte at prosjektet ble modifisert som følge av protest. dersom varetransport var forhindret grunnet ombyggingsarbeid.

En annen politiker som ble intervjuet for prosjektet fortalte om sitt politiske engasjement for omstridte tiltak:

“Hvis du ikke gjør det, vinner du ikke valg. Hvis du gjør det, har du kontroverser, men da fungerer det, og du vinner valg. Ideen om å tenke på livskvalitet, helse, trygge gater og kampen mot klimaendringer er god, men man må ha politisk vilje.”

Eksempelen fra Gyldenløves gate viser at selv om feiloppfatninger og desinformasjon oppsto, hadde prosjektet politisk støtte som gjorde at prosjektet ble gjennomført etter planen. Politikeres synlighet og eierskap til ulike prosjekter er avgjørende for å sikre god gjennomføringssevne og motstandsdyktighet når det blåser opp til storm.

Foto: Oslo kommune / Jarli & Jordan



Oppsummering

Denne håndboken har understreket viktigheten av innbyggerdialog og gode medvirkningsprosesser når det gjennomføres omstridte tiltak. Innbyggerdialogen må være motstandsdyktig på en slik måte at den bidrar til å minimere og redusere ulempene forårsaket av de som er berørt av tiltakene. Medvirkningsprosesser er ikke kun viktig i forkant av et prosjekt. Kommunikasjon er minst like viktig underveis i byutviklingsprosjekter, for å sikre en kontaktflate med innbyggere og næringsliv når det blåser opp til storm. Uforutsette hendelser kan oppstå, implementeringen kan være klønete, og prosjektet kan avvike fra original plan. For å finne gode løsninger må kommunen samhandle med aktører i fellesskap, og ikke bak lukkede dører.

For å oppsummere denne håndboken avsluttes det med en tabell som viser en oversikt over situasjoner der innbyggerdialog kan være et nyttig virkemiddel for å imøtekomme omstridte tiltak⁵.

⁵Hentet fra Innovative Citizen Participation and New Democratic Institutions CATCHING THE DELIBERATIVE WAVE,

Det er passende å ta en sak til offentlig deltakelse hvis:

- det er bred bekymring i samfunnet
- valg må tas, men det finnes ingen klare “riktige” svar
- flere folk og grupper må bidra for at samfunnet skal komme videre på en god måte
- flere perspektiver og ideer kan hjelpe samfunnet videre
- innbyggerne ikke har hatt mulighet til å vurdere de ulike handlingsalternativene og deres langsiktige konsekvenser
- beslutningstakere og ledere trenger innspill fra både offentligheten og eksperter

En sak er ikke passende for offentlig drøfting hvis den:

- bare er teknisk og krever en teknisk løsning
- bare trenger et “ja” eller “nei” svar
- har en bestemt løsning som allerede er avgjort, og offentligheten bare forventes å godkjenne det
- krever en umiddelbar respons
- bare er relevant for en smal interessegruppe
- er en sak din gruppe har en bestemt tilnærming til å fremme



Syklistforeningen

TRANSPOL



Molde University College
Specialized University in Logistics



Fredrikstad
Næringsforening

°CICERO



Oslo

vti