

**Miljøgate og brukermedvirkning i Innherredsveien – Et casestudie om utformingen av en tidligere hovedveg i Trondheim og nærmiljøets deltagelse i planleggingen.**

Masteroppgave i geografi, 2015

Fakultetet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse

Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet

Mai Trondheim



Forsidefoto: Forfatterens private foto



## Abstract

Innherredsveien is a street in central Trondheim that formerly were an arterial main road. With the introduction of a new tunnel that drastically reduced traffic in Innherredsveien the prospect of a miljøgate, or environmental street, enthused the local community. This study looks at; first in what capacity the planned alterations to Innherredsveien meets the technical criteria for, or the aspirations of the concept of a miljøgate, and the expectations of the local community for such a street. Secondly, the study seeks to analyze how successful the community participation has been in the case of Innherredsveien. To answer these questions the thesis looks to theory of how a street differs from a road and what a miljøgate is, and theory about landscape democracy concerning why and how you can or should have community participation, who should participate, as well as typical challenges to community participation. The study utilizes a qualitative approach with a triangulation of methods including observation, document analysis and interviews to research the case of Innherredsveien. The interviews were done with 4 primary informants who are inhabitants of the research area and 2 key informants with knowledge of the case and the democratic process of planning the street.

This study shows that only one third of the planned street can to some degree be said to accomplish some of the aspirations of a miljøgate, in that it offers an improvement in terms of the conditions for pedestrians, cyclists and commercial activity. One third of the planned street does not have any planned alterations, while the last third entail a significantly worse situation for pedestrians and cyclists because of a broader road design than today's situation. There is also considerable traffic issues associated with the design for this part of the road. The community participation involved with planning the street has not been very successful because the design of the road is in part based on concepts that have not been subject to treatment in the participation meetings, and because the deliberations of the final resolution have been hidden from view of the general public. So while the community participation has had the effect of mutual learning between management and the public and increased enthusiasm for the area, the final resolution is considered undemocratic and illegitimate by the same local community.

The chief limitation of the study is a limitation of informants, as none of the informants are people who voted for the final resolution in street design. Theoretical considerations that could have been dealt with include concepts of social justice, security and perceptions of social safety.



## Forord

Denne masteroppgaven markerer avslutningen på en 5 år lang utdanning til lektor i geografi for forfatteren. I så måte fortjener alle personer forfatteren har samarbeidet med i denne perioden for å nå frem hit en takk. Med tanke på selve oppgaven er det flere som må nevnes spesifikt for den støtten og hjelpen de har bidratt med. Først og fremst ønsker jeg å takke veileder Stig Halvard Jørgensen ved geografisk institutt ved NTNU for mange gode råd og god veiledning i arbeidet med oppgaven, i tillegg til et godt humør og en positiv innstilling som har vært motiverende i arbeidet med oppgaven. Videre vil jeg takke informantene som har stilt opp og brukt sin tid på å hjelpe meg med arbeidet, uten de ville det naturlig nok ikke vært noen masteroppgave. Jeg ønsker også å takke mine nære og kjære for støtte og for at de har hatt tro på meg. Jeg vil takke min kjære samboer Maren for daglig støtte, hjelp og kjærlighet. Jeg vil takke min far Odd-Bjørn for økonomisk støtte som har gjort det mulig for meg å gjennomføre denne utdanningen og for at han er stolt av meg og ikke redd for å si det. Jeg vil takke min mor Marit for sin interesse for mine studier, sin moderlige støtte og spesifikt for korrekturlesing av denne oppgaven. Jeg vil takke min lillesøster Marianne for sin tro på sin bror og for at hun har fulgt sine egne drømmer og vært en inspirasjon. Til slutt vil jeg takke hunden Yoshi for daglige lufteturer og lek som har vært et velkomment og nærmest nødvendig avbrekk i tider med veldig mye i hodet på en gang.

Erik Sylte Kleven – 11.05.15 Trondheim



# Innholdsfortegnelse

|  |     |
|--|-----|
| Abstract .....   | iii |
| Forord .....   | v   |
| Tabell og figurliste .....                                     | ix  |
| 1 Innledning.....  | 1   |
| 1.1 Bakgrunn.....  | 1   |
| 1.2 Valg av tema og studiets formål.....                       | 2   |
| 1.3 Problemstilling .....                                      | 2   |
| 1.4 Studiets oppbygning.....                                   | 2   |
| 2 Teori .....  | 3   |
| 2.1 Miljøgate .....  | 3   |
| 2.1.2 Fremtidbilder - Den tette byen og den spredte byen ..... | 3   |
| 2.1.2 Historiske perspektiver .....                            | 4   |
| 2.1.3 Veg, gate og miljøgate .....                             | 5   |
| 2.1.6 Shared Space.....  | 8   |
| 2.2 Landskap og demokrati .....                                | 10  |
| 2.2.1 Hvorfor ha allmenn deltagelse? .....                     | 12  |
| 2.2.2 Hvordan skal man implementere allmenn deltagelse?.....   | 14  |
| 2.2.3 Hvem skal delta?.....                                    | 18  |
| 2.2.4 Utdfordringer for produktiv deltagelse. ....             | 20  |
| 3 Metode.....  | 22  |
| 3.1 Metodisk strategi.....                                     | 22  |
| 3.2 Case-studie .....  | 22  |
| 3.3 Observasjon.....   | 23  |
| 3.4 Dokumentanalyse.....                                       | 23  |
| 3.5 Intervju .....   | 24  |

|  |    |
|--|----|
| 3.6 Reliabilitet og validitet.....                                   | 25 |
| 3.7 Datanalyse.....  | 27 |
| 3.8 Begrensninger ved studiet.....                                   | 27 |
| 4 Studieområde.....  | 29 |
| 4.1 Kart over området .....  | 29 |
| 4.2 Bilder av Innherredsvegen .....                                  | 30 |
| 4.3 Beskrivelse og tolkning av området.....                          | 42 |
| 5 Analyse.....   | 44 |
| 5.1 Prosessen med regulering av Innherredsveien. ....                | 44 |
| 5.1.1 E6 Øst og Gatebruksplan for Innherredsvegen 2006.....          | 44 |
| 5.1.2 Idedugnad 2007 .....   | 46 |
| 5.1.3 Dialogverksted og Gatebruksplan 2012.....                      | 48 |
| 5.1.4 Prinsippsak 2013.....  | 51 |
| 5.1.5 Innbyggerinitiativet 2015.....                                 | 52 |
| 5.2 Miljøgate.....   | 53 |
| 5.2.1 Mål for og forventninger til miljøgate .....                   | 54 |
| 5.3 Brukermedvirkning .....  | 63 |
| 5.3.1 utfordringer til produktiv deltagelse .....                    | 66 |
| 5.4 Fremtidens by og Shared space.....                               | 69 |
| 6 Konklusjon .....   | 71 |
| 7 Kilder.....  | 73 |
| Vedlegg .....  | .  |
| Vedlegg 1: Intervjuguide .....                                       | .  |
| Vedlegg 2: Saksprotokoll E6/Rv 706 Innherredsveien, prinsippsak..... | .  |



## Tabell og figurliste

**Tabell 2.1:** Typologi for allmenn deltagelse i relasjon til kooperativ administrasjon av naturressurser (Zachrisson, 2004).

**Figur 2.1:** Former for deltagelse (Arler, 2008)

**Figur 4.1:** Trondheim (Google maps, 2015)

**Figur 4.2:** Innherredsveien (Google maps, 2015)

**Figur 4.3:** Rundkjøring ved Bakke bru (Eget foto)

**Figur 4.4:** Kryss ved Nonnegata (Eget foto)

**Figur 4.5:** Bussholdeplasser ved Solsiden (Eget foto)

**Figur 4.6:** Banner på veggen til Innherredsvegen 7 (Eget foto)

**Figur 4.8:** Veg opp mot rundkjøringen ved Solsiden (Eget foto)

**Figur 4.9:** Veggen østover fra rundkjøringen ved Solsiden (Eget foto)

**Figur 4.10:** Plakat i vinduet til næringslokale ved Innherredsvegen 52 (Eget foto)

**Figur 4.11:** Gjerde langs veggen (Eget foto)

**Figur 4.12:** Tomme næringslokaler på sørsiden av veggen (Eget foto)

**Figur 4.13:** Stengt adkomst fra Nedre Møllenberg gate (Eget foto)

**Figur 4.14:** Treningsstudio og klesbutikk på sørsiden av veggen (Eget foto)

**Figur 4.15:** Innherredsvegen 59 og inn i krysset ved Mellomvegen (Eget foto)

**Figur 4.16:** Bussholdeplass ved Innherredsvegen 59 (Eget foto)

**Figur 4.17:** Veggen mellom Innherredsvegen og Lademoparken (Eget foto)

**Figur 4.18:** Graffiti på veggen av Innherredsvegen 67A (Eget foto)

**Figur 4.19:** Kryss ved Stadsingeniør Dahls gate (Eget foto)

**Figur 4.20:** Veggen øst fra Stadsingeniør Dahls gate (Eget foto)

**Figur 4.21:** Rosendal teater i Innherredsvegen 71 (Eget foto)

**Figur 4.22:** Stor og avansert fotgjengerundergang (Eget foto)

**Figur 4.23:** Veggen østover fra Thomas V. Westens gate mot Rønningsbakken (Eget foto)

**Figur 4.24:** Fotgjengerovergang med signalregulering ved Saxenborg allé (Eget foto)

**Figur 4.25:** Veggen østover fra Persaunvegen (Eget foto)

**Figur 5.1:** Gatesnitt med to kjørefelt (Statens Vegvesen, 2006)

**Figur 5.2:** Midtstilt kollektivfelt ved Solsiden (Statens Vegvesen, 2013b)

**Figur 5.3:** Midtstilt kollektivfelt ved Buran (Statens Vegvesen, 2013b)

**Figur 5.4:** Sidestilt kollektivfelt ved Rosendal (Statens Vegvesen, 2013b)



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Innherredsveien strekker seg fra avkjøringen fra E6 på Rotvoll og inn til Bakke bru i sentrum av byen. Veggen har i moderne tid vært Trondheims hovedinnfartsåre fra øst, og har vært sterkt trafikkert. Ombyggingen av strekningene fra Bakke bru/strandveien – Strindheim i Innherredsveien til en miljøgate inngikk som en planforutsetning for prosjektet E6 Trondheim til Stjørdal. Prosjektet omfattet en bygging av en firefelts tunell mellom Møllenberg og Strindheim, som skulle medføre at Innherredsveien ble avlastet for mye av trafikken den var belastet med (Trondheim Kommune, 2012). Strindheimstunnellen ble åpnet 24. juni 2014 (Statens Vegvesen, 2014a), men snart ett år senere har man fortsatt ikke kommet ordentlig i gang med ombyggingen.

Vegen er fortsatt en stor barriere og lokale forhold og hensyn til beboere har ikke vært prioritert tidligere. Forholdene ved veggen blir beskrevet som følger (Trondheim Kommune, 2012):

- Dårlige forhold for myke trafikanter
- Dårlig kvalitet på bussholdeplasser
- Dårlig tilgjengelighet på tvers og inn i sidegater
- Dårlig sykkeltilbud
- Ulykker langs hele strekningen
- Støv- og støyproblemer
- Nedslitt bydel

På tross av protester fra beboere i Østbyen og fra fagmiljø, i både planprosess og i media opplever beboere i Østbyen at de ikke har blitt hørt når formannskapet i byen har vedtatt prinsipper for utformingen av Innherredsveien (Trondheim Kommune, 2015). I formannskapets behandling av gatebruksplan for Innherredsveien i 2012 (Trondheim Kommune, 2012) og prinsippsak behandlet i 2013 (Trondheim Kommune, 2013) mener innbyggerne at faglige høringsinstanser og lokale interesser er overkjørt. Innbyggerne opplever at avgjørelsene tas i lukkede rom og at de ikke har blitt sikret lokal medvirkning i tråd med kommuneplanens samfunnsdel (Trondheim Kommune, 2015).

## 1.2 Valg av tema og studiets formål

Miljøgaten i Innherredsveien er et veldig aktuelt tema som har engasjert mange personer og saken har vært profilert i Adressavisen over lang tid. I tillegg til at saken har vært oppe i media har den også skapt engasjement som har fått utløp gjennom arrangerte debatter om temaet i forbindelse med kulturfestivaler (Trondheim Calling, 2015), og saken har også vært en av de mest drivende faktorene for at Lademoen velforening har gjenoppstått (Aune, 2014). Min interesse for temaet kommer fra en interesse for en rettferdig, bærekraftig og effektiv byutvikling som sikrer innbyggerne en god livskvalitet, medbestemmelse i sitt nærmiljø, og tillitt til de politiske prosessene.

Med dette studiet ønsker jeg å undersøke nærmere hva en miljøgate er, hva den kan være, hvilke forventninger nærmiljøet har til en miljøgate, og hvordan man kan sikre dets involvering i planleggingen av gaten på en god måte. For å gjøre dette vil jeg med støtte i teori om gateutforming, landskapsadministrasjon og deltagelse undersøke hvordan den politiske behandlingen av saken har vært ved hjelp av dokumentanalyse, ved å foreta observasjoner i Innherredsveien og intervjuere personer som har et engasjement for saken.

## 1.3 Problemstilling

Problemstillingen for dette studiet har jeg formulert som følger: *«I hvilken grad kan de foreliggende planene for Innherredsveien kalles en miljøgate, og i hvilken grad har brukervedvirkningen vært vellykket i planleggingen av gaten?»*

## 1.4 Studiets oppbygning

I dette studiet vil jeg først presentere teori om hva konseptet miljøgate går ut på og hvilke målsetninger man har med en slik gate, samt teori rundt brukervedvirkning i landskapsadministrasjon. Etter denne delen vil et metodekapittel gjøre rede for de metodiske strategiene og vurderingene i forbindelse med studiet. Videre vil studiet gå nærmere inn på studieområdet og en beskrivelse av dette før en analysedel vil beskrive prosessen med reguleringen av Innherredsveien med tanke på utformingen som er bestemt og hvordan man har tatt brukere med i prosessen med planleggingen av vegen. Til slutt vil et konkluderende kapittel besvare problemstillingen direkte og tilby noen betraktninger med tanke på studiets resultater og resultatenes overførbarhet til lignende problemstillinger for andre steder.

## 2 Teori

### 2.1 Miljøgate

I dette kapittelet vil jeg ta for meg teori på hva en miljøgate er for noe. Jeg vil først presentere to fremtidsbilder på den tette og den spredte by. Deretter vil jeg gjøre rede for noen historiske perspektiver på utviklingen av gater i byer og to ulike fremtidsbilder av byen, så vil jeg gå nærmere inn på hva en miljøgate innebærer og forskjellen på en veg og en gate. Til slutt vil jeg presentere teori på såkalte «Shared space»-prinsipper for gateutforming.

#### 2.1.2 Fremtidsbilder - Den tette byen og den spredte byen

I sin bok «Byens Veier – Lokal transport og arealpolitikk» presenterer Andreas Hompland to fremtidsbilder av byen, den tette by og den spredte by (Hompland, 2001). Den tette by er et avgrenset byområde med konsentrerte aktiviteter og lite privatbilisme. En tett by får man hvis befolkningen har urbane preferanser og politikken som føres er basert på offentlige reguleringer. I den tette by legges det størst vekt på hensynene til energiforbruk og kollektive fellesløsninger. I en tett by oppleves det urbane mangfoldet og verdiene, kulturen og fritidsaktivitetene som attraktivt. Etterspørselen etter små og kostbare urbane boliger er derfor høy, også fordi man klarer seg uten privatbil. I den tette fremtidsbyen vil nye tekniske løsninger gjøre kollektivtransporten mer behagelig og effektiv, blant annet med skinnegående kollektivtrafikk. Utviklingen av en tett by er avhengig av å være sterkt plan- og politikk-drevet. Harde virkemidler som presser gjennom løsninger gjør det mulig å tenke langsiktig og gi «myke» resultater. Den tette byen er avhengig av at private eiendomsutviklere har økonomisk interesse av å trekke i samme retning som politiske myndigheter. Den tette byen innebærer å bygge og bo tettere, noe som reduserer energiforbruket, den tette byen er derfor det miljøvennlige alternativet i forhold til energibruk. I den fremtidige tette byen måles ikke kollektivtransport på om den er bedriftsøkonomisk lønnsom, men på om den gir økt livskvalitet til byboerne og en samlet samfunnsøkonomisk gevinst. Viljen til å satse på kollektivtransport innebærer i den tette by at å klare seg uten egen bil i det daglige blir en del av den urbane friheten. I forhold til sosiale skiller fører den attraktive tette byen til at de velstående setter sitt preg på den sentrale byen mens de ytterste delene av byen i større grad forfaller (Hompland, 2001). Den spredte byen er en by med høy fremkommelighet for privatbilisme. Vegen som fører til en spredt by er at bykjernen blir mindre attraktiv som bosted, og at det er rikelig tilgang på arealer for utbygging. I den spredte byen legges den overordnede vekten på

markedsløsninger og individuelle preferanser. Når bykjernen blir mindre attraktiv er det idealet om det gode liv på landet i grønne omgivelser som vinner frem. Folk kan bo på landet og pendle eller ha hjemmekontor. Det er relativt billig å bo stort og romslig, men det er dyrt å reise fordi avstandene er store. Nye tekniske løsninger brukes i den fremtidige spredte byen til å gjøre privatbilismen mindre forurensende og mindre skadeutsatt. Den spredte byen fremstår som rik på naturkvaliteter. Investeringer i vegsektoren blir i økende grad finansiert av brukerne gjennom bompenger og lignende, derfor får man bedre veger og en enda mer spredt by. Privatbilismen blir en del av friheten i det spredte byområdet. Når de velstående foretrekker å bo i landlige omgivelser vil bysentrum i større grad forfalle (Hompland, 2001).

### 2.1.2 Historiske perspektiver

Når man bedriver fysisk planlegging er målet gjerne å skape en fysisk forutsetning som imøtekommer samfunnets ulike behov. Disse behovene har endret seg betraktelig fra før den industrielle revolusjon og til i dag. De historiske prosessene som bysamfunnene har vært igjennom har omfattet politiske, økonomiske, kulturelle og teknologiske krefter som til sammen har bidratt til å forme byenes fysiske miljø. Kvaliteten på det sosiale livet i byene har gjennom historien vært sensitive for disse ulike endringskreftene (Lillebye m.fl., 2014). Under modernismen og etter arkitekten Le Corbusiers visjoner skulle de tradisjonelle gatene i byer erstattes med urbane motorveger som ga god tilgjengelighet mellom de forskjellige områdene i den funksjonsdelte byen (Lillebye m.fl., 2014). Premissene for utforming av transportårer i byene ble diktert etter bilens fremkommelighet og trafikksikkerhetsperspektiver som var gjeldende på den tiden. Le Corbusier så på gaten som en teknologisk innretning som hadde til hensikt å frakte mennesker fra ett sted til et annet, mellom ulike boligområder og handelsområder som utgjorde en funksjonalistisk by. Med andre ord var ikke de arkitektoniske og sosiale aspektene ved en gate noe tema (Lillebye m.fl., 2014).

På 1950 og 1960-tallet hadde arkitekter og transportplanleggere en felles tilnærming til byutvikling. De hentet sine ideer fra funksjonalistiske planleggingsideologier, og utarbeidet strategier for å implementere biltrafikk i den modernistiske byen (Lillebye m.fl., 2014). Boken «Traffic in Towns» av Colin Buchanan er en av de mest klassiske eksemplene på dette: Hvor bilens transportareal og annen arealbruk som bolig, næringsvirksomhet og transportareal for gående, ble fysisk separert fra hverandre på en gjennomgående måte. Disse prinsippene var i stor grad begrunnet i trafikksikkerhet, da fotgjengere og biler skulle holdes adskilt for å hindre

ulykker (Buchanan, 1963). Denne måten å planlegge byer på var ikke uten motstand, som kom allerede på slutten av 1950-tallet. I løpet av 1970-tallet ble debatten synlig da arkitekter og vegingeniører ikke lenger hadde en sammenfallende målsetning i forhold til å planlegge byer og urbane transportanlegg. I Statens Vegvesen fulgte to prosjekter opp kritikken mot den segregerte og funksjonalistiske tilnærmingen: Miljøgateprosjektet og 1993-utgaven av «Håndbok 017, veg- og gateutforming» (Lillebye m.fl., 2014). Etter at bilsalget ble frigitt i Norge i 1960 så man for seg en eksplosiv økning i bilparken og i biltrafikken, og planleggerne sto dermed overfor en stor utfordring i forhold til å løse problemene det ville føre med seg. Prinsippene som blant annet Buchanan la til grunn ble også retningsgivende for hvordan bilen skulle innpasses i byen, til dels med ekstreme utslag i enkelte planer og tegninger (Lillebye m.fl., 2014). Den norske arkitekten og filosofen Christian Norberg-Schulz har beskrevet resultatet av den urbane vegutbyggingen med prioriteringen av bilens fremkommelighet og separering av trafikk som har preget norske byer og tettsteder etter 1960, som «stedstapet» (Lillebye m.fl., 2014) Steders identitet har blitt skadelidende til fordel for bilen. Et større fokus på stedsidentitet ble mer synlig i planleggingen på 1990-tallet da Statens Vegvesen lanserte Miljøgateprosjektet. Målsetningen med dette prosjektet var å la byens fysiske og funksjonelle forutsetninger være premiss for utformingen av hovedtransportårer gjennom steder.

### 2.1.3 Veg, gate og miljøgate

Så, hva er egentlig en miljøgate? Først og fremst kan man si at det er en gate, og ikke en veg. Det finnes flere forslag på hva som skiller en gate fra en veg. Et seminar i Vegdirektoratet i 1990 beskrev det slik: «*Veger forbinder steder, gaten er stedet*» (Lillebye m.fl., 2014). I den engelske vegmanualen *Manual for streets* er gaten definert slik: «*A street is defined as a highway that has important public realm functions beyond the movement of traffic ... Most highways in built up areas can therefore be considered as streets*» (Young & Jones, 2010). Den danske dikteren Piet Hein ordlegger seg slik (Lillebye m.fl., 2014):

«*Når husene ligger hver for sig, så kalder man gaden for en vej.*

*Når husene danner en fasade, så kalder man vejen for en gade»*

Uansett hvilken definisjon man benytter er det enighet om at vegen i hovedsak har en funksjon, mens gaten har veldig mange. Mens vegens funksjon er å være en transportåre er gaten en sosial, kulturell, kommersiell arena. En veg ligger i utgangspunktet i et åpent naturlandskap eller tradisjonelt kulturlandskap preget av spredt bebyggelse og utformingen av vegen blir

bestemt av vegfunksjonen, trafikkmengden og landskapsmessige forhold. Blir vegen spesielt dominerende i landskapet kan man beskrive det som et transportlandskap. Atskillelesprinsippet skal legges til grunn i utformingen av veg, noe som betyr at sykkel og gangtrafikk har anlegg som er fysisk adskilt fra motorisert trafikk (Lillebye m.fl., 2014). En gate derimot kjennetegnes ved den primært befinner seg i et urbant kulturlandskap preget av bygninger som danner vegger i gaterommet. Vegetasjon og gatemøblement kan også fungere som vegger i slike gaterom. Begrepet «Streetscapes» brukes på engelsk og refererer til landskaper som består av asfalt eller for eksempel brostein, vegmøblement, vegetasjon og bygninger langs vegkanten. Når et slikt «Streetscape» blir designet på en god måte blir gaten en bekvemmelighetssone og et attraktivt handelssted for det omkringliggende boligområdet (Fukahori & Kubota, 2003). Trafikken i gatenettet er blandet med ulike brukergrupper og transporttyper. Forskjellen mellom en veg og en gate var en forutsetning for planlegging av byer fra oldtiden til funksjonalismens gjennombrudd på 1930-tallet, men etter dette har gater stort sett vært planlagt ut fra prinsipper for veganlegg. Denne type planleggingsstrategier har bidratt til å skape et område mellom by og land som er vanskelig å definere, men gjerne kalles «urban sprawl» i USA (Lillebye m.fl., 2014). Fra 70-tallet av begynte man å se på tøffere tiltak for fartsdemping på nasjonale gjennomfartsveger og Sidsel Sandlien fra Statens Vegvesen utarbeidet tre strategier for gjennomkjøring: A – Omkjøring, B – Gjennomkjøring på bilens premisser og C – Gjennomkjøring på stedets premisser. Strategi C er det som etter hvert utviklet seg mot det vi i dag kaller en miljøgate (Bølviken, 2014).

Plandirektør Sven Anton Holmsen innførte betegnelsen «miljøprioritert gjennomkjøring» i Norge. Konseptet var hentet fra Danmark der miljøgateprosjekter hadde blitt kalt «miljøprioritert gjennomfart». Disse miljøprioriterte gjennomfartene var ofte tenkt som midlertidige tiltak mens man ventet på opprettelse av omkjøringsveger, men mange av gatene fungerte så bra at de ble stående som miljøgater og gjør det fortsatt. I Norge erstattet man etter hvert begrepet «miljøprioritert gjennomkjøring» med begrepet Miljøgate (Bølviken, 2014). Statens Vegvesens Miljøgateprosjekt ble lansert på 1990-tallet, og inkluderte fem prøveprosjekt i Stryn, Rakkestad, Os, Batnfjordsøra og Hokksund. Disse prosjektene fokuserte på stedsutvikling med utgangspunkt i stedets særegne identitet. I de fire første prosjektene ble en begrenset strekning av vegen bygget om til miljøgate for å dempe trafikken, mens situasjonen i Hokksund var noe annerledes. Der ble nemlig riksvegen avlastet for gjennomgangstrafikk, og gjort om til lokalgate (Bølviken, 2014). Dette innebærer en utvidelse av konseptet miljøgate utover Sandliens strategi C – Gjennomkjøring på stedets premisser, til en kombinasjon av



strategi C og strategi A – Omkjøring. Senere har også miljøgateprosjekter i Grong, Strømmen og på Melhus fulgt et slikt eksempel (Bølviken, 2014). Dette er delvis i strid med definisjonen av miljøgate som den står i Håndbok N100 Veg og gateutforming: «*Begrepet miljøgate blir som regel brukt om hovedveger gjennom mindre tettsteder som på en kortere strekning blir bygget om til en gate*» (Vegdirektoratet, 2014). Håndboken sier at begrepet som regel blir brukt om hovedveger, noe en avlastet veg ikke lenger kan sies å være. På grunn av denne uklarheten i definisjonen har evalueringer av miljøgateprosjekter differensiert to underkategorier av miljøgater, den ene kategorien er den opprinnelige betydningen av begrepet, og kalles «miljøprioritert gjennomkjøring», og den andre kategorien kan kalles «tiltak på avlastet veg» (Bølviken, 2014). Innherredsvegen er et prosjekt som i så fall befinner seg i sistnevnte kategori, da den er avlastet av Strindheimstunellen. Eksistensen av en «Tiltak på avlastet veg»-variant av konseptet Miljøgate stiller også spørsmål til hva forskjellen på en miljøgate og en gate er. I det følgende vil jeg se litt nærmere på selve utformingen av en miljøgate.

Håndbok N100 Veg og Gateutforming legger ikke veldig mange føringer på hvordan utformingen av en miljøgate skal være, men noen punkter er det. For det første spesifiseres målet med ombyggingen til miljøgate: «*Målene med ombyggingen er å ta mer hensyn til lokalmiljøet ved å bedre framkommeligheten for gående og syklende, bedre parkeringsforholdene, bedre trafikksikkerheten og bidra til et triveligere tettsted*» (Vegdirektoratet, 2014). Videre sier håndboken at fartsgrensen bør være 30-40 km/t på grunn av blandingen av trafikantgrupper og at trafikanter skal gis signaler om at man nærmer seg en miljøgate gjennom utformingen av vegen inn mot tettstedet, og de foreslår en rundkjøring til formålet med fartsdemping (Vegdirektoratet, 2014).

Når det gjelder utformingen på selve miljøgaten pekes det på at strekninger med fartsgrense på 30 eller 40 km/t ikke bør overstige 5-800 meter, og at en smal kjørebane på 5,5-6,5 meter avgrenset med kantstein vil være nødvendig for å begrense farten i trafikken. Fartsdumper eller andre fartsregulerende elementer vil være nødvendig for å begrense farten der kjørebanen er bredere enn dette. Rennesteinsfelt, gatemøbler, belysning, trær og busker skal brukes for å skape et gatemiljø hvor trafikantene holder farten lav. Avhengig av lokale forhold kan parkering legges langs gaten eller på egne parkeringsplasser. Det pekes på at parkering langs kantsteinen hvor biler står parkert store deler av dagen virker fartsdempende på trafikken. Håndboken anbefaler videre fortau som løsning for gående, mens syklende kan benytte kjørebanen eller et parallelt lokalvegnett dersom dette finnes. Hvis årsdøgnstrafikk (ÅDT) eller gjennomsnittlig døgntrafikk overstiger 8000 – 10 000 kjøretøy vil miljøgater gi dårlig framkommelighet for

syklister og man anbefaler i så fall egne løsninger som for eksempel sykkelfelt i slike tilfeller (Vegdirektoratet, 2014).

I «Miljøgater 2014 – En statusrapport» gjennomfører Trine Bølviken en evaluering av seks miljøgateprosjekter (Bølviken, 2014). 3 evaluerte prosjekter i Vollen, Harran og Sokna passer i den tradisjonelle «Miljøprioritert gjennomkjøring» -kategorien av miljøgater, mens de tre prosjektene i Grong, Strømmen og Melhus ligger under «tiltak på avlastet veg» -kategorien, på samme måte som Innerredsvegen. Bølviken mener det er uklart om disse prosjektene passer inn under miljøgatebegrepet.

Erfaringene fra disse miljøgateprosjektene viser at hvert sted har opplevd et løft. Selv om de overordnede problemene og målene for miljøgateprosjektene i stor grad er sammenfallende, er løsningene og prosjektene varierte. Miljøgateprosjektene er blitt gjennomført på steder som er forskjellige i forhold til størrelse, bebyggelse og andre forutsetninger. Man ser likevel at en sammenligning mellom situasjonen før og etter miljøgateprosjektene generelt viser et løft for alle stedene (Bølviken, 2014). Forskjellige miljøgateprosjekter vil ha forskjellige ambisjoner, ut i fra om det er et lite tettsted som opplever fraflytning, eller om det forventes befolkningsvekst. Gjennomgangen av prosjektene viser også at prosjektets rammer er avgjørende for hvor stor påvirkning et miljøgateprosjekt har for stedet. Særlig i prosjekter med stor avstand mellom fasadene er det en fordel å planlegge for hele arealet i mellom. I mange av prosjektene viser det seg at brukermedvirkning i prosessen kan påvirke prosjektet positivt. Brukermedvirkning har med hell vært en del av både overordnede avgjørelser som valg mellom omkjøring eller gjennomkjøring, og i avgjørelser knyttet til estetikk og utforming. En av de viktigste observasjonene fra evalueringen er at brukermedvirkning har en positiv effekt på resultatet av prosjektet, og at brukermedvirkning bidrar til å ta de riktige valgene for stedet. Evalueringen mener derfor det burde oppfordres til brukermedvirkning i miljøgateprosjekter. En annen viktig observasjon i evalueringen er at de fleste miljøgatene fortsatt har rester av landevegsutforming, som kan påvirke den motoriserte ferdsele til å gå raskere enn ønsket. Det er derfor viktig med fartsregulerende tiltak (Bølviken, 2014).

### 2.1.6 Shared Space

Shared space er en metode å planlegge trafikkarealer på som har noen av de samme målene i forhold til miljøvennlig bytransport som en miljøgate har, men med litt andre, og mer radikale virkemidler. Mens en miljøgate baserer seg på at forskjellige typer trafikanter har sine egne

kjørefelt, sykkelfelt og gangfelt, baserer Shared space seg på at alle trafikantgrupper integreres og ivaretas på samme areal (Myrberg m.fl., 2008). Tanken bak strategien er å planlegge gater og kryss uten skilter, reguleringer og separering av trafikanter i tid og rom slik at trafikantene selv er nødt til å skape et samspill seg imellom gjennom øyekontakt og varsomhet. Målsetningene er å skape gater og kryss som er estetisk verdifulle og egner seg til både opphold, handel og forflytning (Myrberg m.fl., 2008).

Shared space tar altså utgangspunkt i en sosial adferd heller enn en trafikantadferd. Det vises til at for eksempel en synlig tilstedeværelse av en skole og lekende barn har større innvirkning på bilisters hastighet enn det et skilt har (Myrberg m.fl., 2008). Trafikktryggheten i Shared space-løsninger bygger på en «utrygghetsfølelse» hos trafikantene som er nødt til selv å analysere forholdene og ha et godt samspill med de andre trafikantene. Regulering, skilting og merking kan på sin side skape en falsk trygghetsfølelse, og når trafikantgruppene skilles innsnevres blikket til trafikantene, hastigheten på trafikken øker og folk tar mindre hensyn til hverandre (Myrberg m.fl., 2008). En annen effekt ved mindre regulering av trafikantgruppene er at man ved å fjerne lyskryss og regulerte fotgjengeroverganger fjerner elementer som stykker opp og ødelegger flyten i trafikken. Med shared space vil fotgjengere og syklist krysse gaten når det oppleves som trygt, og motorkjøretøy slipper å stoppe helt opp når det ikke er noen som går over krysset eller gaten.

I Norge kjenner vi boligater der hvor trafikken beveger seg på de myke trafikantenes premisser som gatetun. Man kan se på shared space som en videreføring av prinsippene i et gatetun til de mer sentrale delene av gatenettet. Utfordringen ligger i at disse gatene har mer sammensatte funksjoner med kollektivtrafikk, varelevering, sykkeltrafikk og fotgjengere (Myrberg m.fl., 2008). Shared space kan også utføres på et torg eller tidligere kryss, eller i en gate. Man kan ta konseptet helt ut og ha ingen som helst markering eller styring, eller man kan ta i bruk en begrenset og forsiktig markering der hvor det er hensiktsmessig, som å fremheve enkelte ganglinjer eller å bruke pullerter, blomsterkasser eller annen møblering til å lede den motoriserte trafikken til en viss grad. I alle tilfeller er shared space avhengig av at farten i trafikken er lav, og at det er en viss mengde fotgjengere tilstede i forhold til mengden motorisert trafikk (Myrberg m.fl., 2008).

Erfaringer fra shared space-prosjekter i kryss i Europa viser at Shared space i all hovedsak fungerer etter sin intensjon (Myrberg m.fl., 2008). Brukerne oppfatter gjennomgående stedene med shared space som vakrere enn før ombygging, og det har blitt mer aktivitet og folkeliv på

plassen. Trafikkulykkene har blitt færre og mindre alvorlige. Nestenulykker kan man dermed ikke si mye om da de gjerne ikke blir registrert. Hastigheten på trafikken går ned når man etablerer shared space-plasser, og samspillet mellom trafikantgruppene fungerer fordi man oppnår øyekontakt når hastigheten er lav. Erfaringer viser også at trafikksikkerhet og opplevd trafikksikkerhet er i et motsetningsforhold. Særlig rett etter at prosjektene blir ferdigstilte oppleves shared space-plasser som utrygge, men denne opplevde utryggheten er også en del av strategien for å få mindre ulykker, noe shared space-prosjektene lykkes med. Synshemmede, funksjonshemmede og eldre er de som opplever mest problemer med shared space. Mangel på signalregulerte gangfelt, ledelinjer og kontrastmarkeringer kan oppleves som spesielt utfordrende for disse gruppene (Myrberg m.fl., 2008). Det er derfor veldig viktig at man tar hensyn til dette i utformingen av et shared space-prosjekt.

Forutsetningene for at et kryss utformet etter shared space-prinsipper skal fungere oppsummeres i evalueringen med følgende: «*Et hurtig trafikknnettverk bør være på plass for at et langsomt trafikknnettverk med shared space skal fungere*», «*Krysset bør ligge sentralt i byen, der det er viktige målpunkter og virksomheter i nærheten – det bør finnes en merverdi i å oppsøke stedet*», «*Det bør vurderes tiltak i tilgrensende gater i tillegg til selve krysset som bygges om*», og «*Det må være tilstrekkelig med myke trafikanter og det bør finnes en balanse mellom biler og fotgjengere*» (Myrberg m.fl., 2008).

## 2.2 Landskap og demokrati

Den Europeiske landskapskonvensjonen (ELK) definerer landskap på denne måten: «*a "Landscape" means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors*». Definisjonen tar høyde for en forståelse av landskap som noe dualistisk, i det at landskapet rundt oss både består av de fysiske og ofte målbare omgivelsene våre og et «sted» som folk oppfatter, blir tilknyttet til, og tolker på forskjellige måter (Arler, 2008). Denne forståelsen av steder stammer fra den kinesiske geografen Yi-Fu Tuan og hans verk «*Space and place: The perspective of experience*» (Tuan, 1977). Tuan var en «såkalt naturgeograf» som senere konverterte til humanistisk geografi, og han hadde således meget gode forutsetninger for en god innsikt i denne dualiteten. Når man ser på et landskap som et såkalt sted i så måte, blir landskaper meningsfylte enheter som ikke kan måles av en frakoblet observatør på samme måte som for eksempel høydemeter, areal, eller trafikk. Både lokale beboere og besøkende oppfatter landskapet med bakgrunn i sine tidligere

opplevelser og sin kunnskap, og det er dermed en sterk subjektiv komponent som fyller stedet med mening og innhold for hver enkelt. Formuleringen «et område, som oppfattet av folk» (min oversettelse) antyder også at det er alle gruppers perspektiver som skal inkluderes, ikke bare meningene til den akademiske eller politiske eliten (Jones, 2007). Allerede i denne definisjonen av hva et landskap er kan man altså se at et demokratisk syn ligger til grunn for konvensjonen, dens intensjon og formål.

I artikkel 5c av konvensjonen heter det at «*Each Party undertakes ... to establish procedures for the participation of the general public, local and regional authorities, and other parties with an interest in the definition and implementation of ... landscape policies*» (Council of Europe, 2000a) og i ELKs tilhørende forklarende rapport spesifiserer man videre: «*Landscape is an issue which affects the whole population and care for the landscape requires collaboration between a wide range of individuals and organisations*» (Council of Europe, 2000b). Her blir det klart at konvensjonen mener en forutsetning for god landskapsadministrasjon innebærer at man tar høyde for hele befolkningens behov og ønsker for *sitt* landskap. Dette er i tråd med det tidligere beskrevne synet på landskap som et kulturelt fenomen, like mye som et fysisk. I spørsmål om for eksempel effekter av klimaforandringer kan alle være enig om at det finnes en gruppe eksperter som er spesielt egnet for å vurdere disse. Men hvis vi ser på landskaper som steder og prøver å identifisere deres mest verdifulle elementer for å kunne definere landskapskvalitetsmål, så er det ikke like klart hvem ekspertene er (Arler, 2008). Fordi vi alle har våre egne følelser om landskapet og våre omgivelser er vi på en måte alle eksperter på vårt eget landskap. Hvis alle er «eksperter» og vi alle har noe å bidra med i avgjørelsesprosessen, må demokrati være det eneste rette verktøyet for jobben. Men, demokrati er ikke en enkel øvelse. Det innebærer flere forskjellige og noen ganger motsettede verdier og kan bli organisert på flere forskjellige måter.

Finn Arler presenterer i sin artikkel «A true landscape democracy» (Arler, 2008) 3 forskjellige måter å tenke demokrati på i forbindelse med landskapsadministrasjon: Personlig frihet og selvbestemmelse, medbestemmelse og deltagelse, og objektivitet og upartiskhet. Forståelsen av demokrati som frihet og selvbestemmelse er en forståelse de som kaller seg liberale er tilhengere av. For disse er selvbestemmelsesretten og den private sfære en verdi som overgår alle andre eventuelle verdier og forståelser av det gode. Generelt sett mener de at enkeltmennesket vet best hva som er bra for han eller henne. Privat eiendom og det frie marked er sterke verdier i en slik form for demokratiutøvelse. Man kan også forsvare selvbestemmelsesretten fra et argument for selvutvikling (Arler, 2008). Medbestemmelse og

deltagelse ser på demokratiet som arena hvor avgjørelser gjøres sammen. De viktigste aspektene ved en slik demokratiutøvelse er deltagende rettigheter som for eksempel retten til å stemme, retten til å bli hørt, retten til å bli tatt seriøst i offentlige forhandlinger og avgjørelser osv. Man kan forstå medbestemmelse og deltagelse som at alle burde ha eksakt samme innflytelse fordi folks oppfatning av verdier er subjektive, eller man kan se på det som at det viktigste med medbestemmelse og deltagelse er den allmenne deltagelsen i det felles anliggende, gjensidig læring og personlig utvikling. I det tilfellet ser man på personlige preferanser ikke som fakta, men heller som foreløpige antagelser og forslag som mest sannsynlig vil bli forandret og raffinert gjennom en sosial læringsprosess. Fordelen med en deltagende modell, som også er påpekt i landskapskonvensjonen, er at hvis folk får en aktiv rolle i forhold til avgjørelser som blir gjort vil det være lettere for dem å identifisere seg med og føle seg tilknyttet landskapet de lever i (Arler, 2008).

Når det gjelder objektivitet og upartiskhet-forståelsen av demokratiet er hovedpoenget at felles avgjørelser burde alltid tas i forhold til de beste argumentene, og at demokratiet er en garantist for dette fordi demokratiet ivaretar en åpen offentlig debatt med ytringsfrihet og rettferdige bestemmelsesprosesser. I denne sammenhengen ser man ikke på subjektive preferanser som viktige, uansett hvor mange som deler de. Demokratiet ses her på som et middel for det første for at argumenter skal trumfe «rå makt», betalingsevne eller eksklusive eierrettigheter når politiske avgjørelser skal tas, og for det andre skal disse argumentene upartisk adressere hele befolkningen, og ikke bare en spesielt privilegert del av den.

Forskjellige forståelser for demokratiet kan føre til at konflikter i landskapsadministrasjonssaker blir større enn de trenger å være eller muligens uløselige, og de kan være med å bestemme hvorfor, hvordan, hvem, hvor og når offentlig deltagelse i landskapsadministrasjonen realiseres. Nettopp disse spørsmålene vil vi se nærmere på i det følgende.

### 2.2.1 Hvorfor ha allmenn deltagelse?

I ELKs tilhørende forklarende rapport kan man lese at konvensjonens overordnede mål er å etablere et ekte landskapsdemokrati (Council of Europe, 2000b), noe de da ser på som et kriterium for å realisere formålene i ELK. Men hvorfor ønsker man allmenn deltagelse i landskapsadministrasjonen mer spesifikt? Michael Jones peker på 6 konkrete grunner til

allmenn deltagelse: Demokratisering, legitimitet, informasjonsutveksling, konflikthåndtering, heterogenitet og sosial rettferdighet (Jones, 2007).

Demokratisering er et mål med den allmenne deltagelsen i seg selv. En landskapspolitikk som bare involverer eksperter og administratorer som også gjerne er spesialister, vil resultere i et landskap som er «tredd over hodene» på allmennheten, på samme måte som landskap i tidligere tider i langt større grad var produsert av og for en elite (Prieur & Dourousseau, 2006). Den typen administrasjon av landskap kan beskrives som et «top down» -demokrati. På den andre siden blir et demokratisk system styrket når allmenheten i større grad kan delta i avgjørelser som blir tatt (Jonsson & Lundquist, 2006). En forutsetning for et friskt demokrati er at demokratiet kontinuerlig (gjen)produseres gjennom demokratiske handlinger, og jo mer deltagelse man har, jo mer eierskap får folk til beslutningsprosessene de er en del av. I så fall kan man med rette heller snakke om et «bottom up» type demokrati.

Sosiologen Max Weber kopler makt og autoritet gjennom begrepene legitimitet og legitimering. Som Weber ser det, har den person makt som har mulighet til å sette sin vilje igjennom i en sosial relasjon selv under motstand. Autoritet er ifølge Weber det samme som legitimert makt, en «plikt til å adlyde» som ikke vekker motforestilling, fordi den anses rettmessig (Knudsen, 2014). I forhold til gatebruk er det relevant å se på for eksempel hvem som har legitim bruk av gaten. Legitimiteten til syklist og bilist i en gate står for eksempel ofte i et konfliktforhold. Når vi snakker om at allmenn deltagelse fremmer legitimitet viser man til at når folk blir hørt, sett og behandlet med respekt, vil legitimiteten til de endelige avgjørelsene øke. Dette ble blant annet observert av den svenske forskeren Anna Zachrisson (Zachrisson, 2004) i forbindelse med undersøkelser på samarbeid i naturressursforvaltning. Ved å involvere lokale ressurser i administrasjonen av landskap kan man nyttiggjøre seg lokal stedkunnskap og sosiale normer for å utarbeide godt tilpassede regler og sanksjoner, som oppleves som rettmessig. Lokale institusjoner er godt egnet til å reagere på sosial tilbakemelding, men på den andre siden er koordinasjon med høyere nivåer ofte vanskelig. Derfor kan det være nyttig med sentrale organer som kan koordinere andre former for støtte som økonomiske insentiver og teknisk assistanse (Zachrisson, 2004). Når folk samarbeider skapes tillit mellom mennesker, og avgjørelser oppleves som rettmessige og legitime når folk har deltatt i formuleringen av mål og kriteriene for avgjørelsesmekanismene (Jonsson & Lundquist, 2006).

Informasjonsutvekslingen som vil foregå når mennesker deltar i samarbeid om landskap fører til at kunnskap og bevissthet om landskap forbedres på begge sider av bordet. På en side lærer

allmenheten om landskap av autoritetene og ekspertene. På den andre siden gir samarbeidet autoritetene et innblikk i allmenhetens kunnskap, verdier, synspunkter og oppførsel, og gir autoritetene en mulighet til å bruke denne forbedrede oversikten over oppfattede problemer til å finne bedre og mer tilpassede løsninger (Jonsson & Lundquist, 2006). Å dele kunnskap er viktig når det ikke finnes en enkelt «riktig» forståelse, slik det er med landskap (Jones, 2011). Informasjonsutvekslingen er heller ikke nødvendigvis bare toveis, men kan gå på tvers av yrkesgrupper, kjønn, politisk tilhørighet eller andre potensielle skillelinjer i forståelsen av, og syn på landskap.

I forlengelsen av dette ser man hvordan deltagelse kan hjelpe til med å løse eller arbeide seg gjennom konflikter, gjennom å gi personer eller grupper med forskjellige interesser muligheten til å lære motparten bedre å kjenne. Konflikter kan bli redusert når forskjellige aktører møtes for å diskutere sine forståelser og problemer (Jones, 2011). Det kan tenkes at denne effekten forsterkes ved at samarbeidet foregår over lengre tid.

Det siste aspektet som må nevnes som en grunn til å implementere offentlig deltagelse, er promotering av heterogenitet og sosial rettferdighet. ELKs definisjon av landskap som et område som det oppfattes av folk, og anerkjennelse av landskaper som et uttrykk for mangfoldet av folks delte kulturelle arv, antyder at heterogenitet er regnet som en verdi. Aksept for heterogenitet innebærer også en form for sosial rettferdighet som innebærer å anerkjenne viktigheten av landskaper til alle innbyggere og at allmenn deltagelse skal være nettopp allmenn, uten å diskriminere.

### 2.2.2 Hvordan skal man implementere allmenn deltagelse?

Da vi nå har etablert en bakgrunn for hvorfor man ønsker allmenn deltagelse i landskapsadministrasjonen er det videre naturlig å se på hvordan man skal implementere deltagelse. Det første spørsmålet som reiser seg er i hvilken grad allmenheten skal delta. Hvor effektivt allmenn deltagelse er vil være avhengig av i hvilken grad autoritetene vil tillate eller være interessert i en ekte involvering av borgerne og forskjellige interessegrupper (Jones, 2007). For eksempel viser jordbruksforskeren Jules N. Pretty til at deltagelse er et av kriteriene for suksess for utviklingsprosjekter (Pretty, 1995). Hans studier assosierer deltagelse med økt mobilisering av interessenters eierskap til politikk og prosjekter, økt effektivitet, større gjennomsliktighet og ansvarlighet, økt myndiggjøring av de fattige og svakt stilte, og økt kapasitet for læring og handling. På en annen side kan deltagelse være noe som blir henvist til



bare i navn, og ikke implementert som noe med en reell innflytelse i prosessen. I så fall kan man snakke om et slags «skinn-demokrati», eller et «fjern-demokrati», altså at man har et demokrati, men det er så langt unna og vanskelig tilgjengelig at det ikke er reelt. Autoriteter trenger folkets støtte, men de kan også frykte at allmenhetens deltagelse gjør prosjekter mindre kontrollerbare, mindre presise og bidrar til tidskrevende prosesser. Hvis denne frykten får overvinne ønsket om demokratisk styring vil tilliten svekkes og autoritetene fremmedgjør publikum (Pretty, 1995).

Anna Zachrisson laget en typologi for forskjellige nivåer av deltagelse i relasjon til medbestemmelse av naturressurser, som presenteres i tabell 2.1 (Zachrisson, 2004). Den samme tabellen er gjengitt i forfatterens egen oppgave i geografisk fagfilosofi våren 2015 (Kleven, 2015).

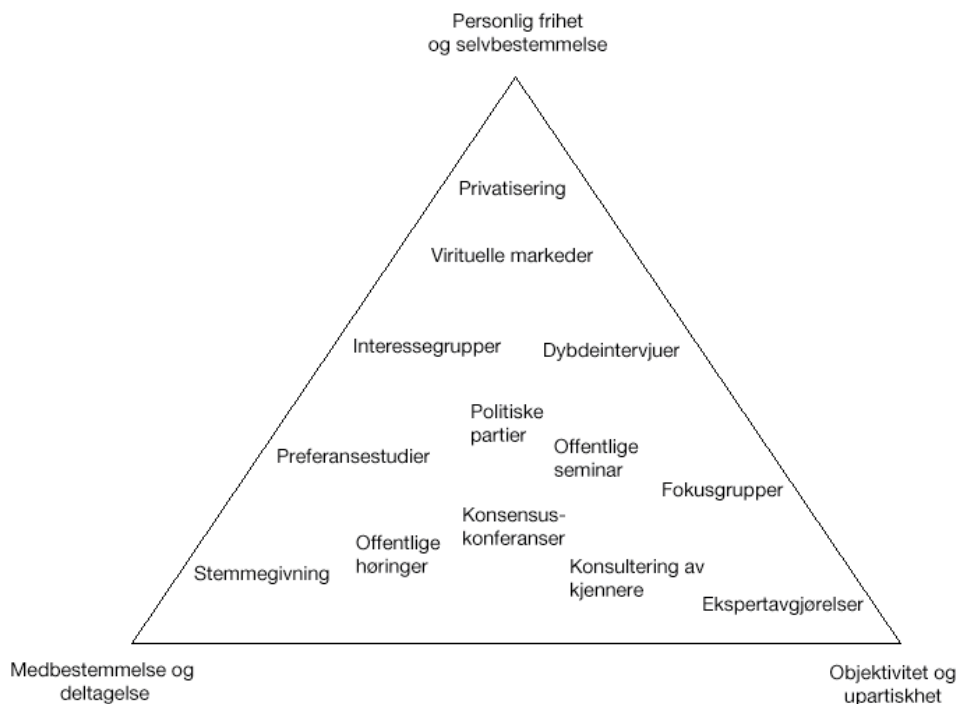
Det laveste nivået er informering, hvor samfunnet bare får presentert hvilke avgjørelser som er tatt. Konsultasjon er det neste steget, hvor man har kontakt med samfunnet men ikke nødvendigvis hører på hva de sier. Over dette har man samarbeid, hvor man innhenter lokal kunnskap, på myndighetenes premisser. Kommunikasjon er et nivå hvor man har toveis informasjonsutveksling og lokale anliggender er til stede i planer. Rådgivende komitéer innebærer et visst partnerskap i avgjørelsene som blir tatt, man jobber sammen for felles mål, men avgjørelser tatt sammen er fortsatt ikke bindende for myndighetene. Deltagelse i forvaltningsstyret innebærer at samfunnet får mulighet til å delta på den faktiske utviklingen og implementeringen av planer. Dette nivået markerer et skille ved at lokale innspill skal tas hensyn til, og ikke bare være rådgivende. Et partnerskap er et forhold mellom to jevnlike parter. Dette innebærer et institusjonisert og formelt anerkjent rammeverk for felles råderett, og at kontroll over prosjekter blir delegert til samfunnet der hvor dette er hensiktsmessig og mulig. Det høyeste nivået av deltagelse er samfunnskontroll. I et slikt scenario vil samfunnet selv ta avgjørelser uavhengig av myndighetene eller med svært liten involvering av myndighetene.

Det er ikke slik at ett av nivåene for deltagelse er det «rette» nivået, men som vist til av Pretty er det avgjørende for effektiviteten av deltagelsen at den er reell. Autoriteter og borgere kan ha forskjellige meninger om hvilket nivå av deltagelse som er det beste, og det vil variere fra sak til sak med tanke på hvilket type landskap det er snakk om. Man er også avhengig av at allmenheten har mulighet og kapasitet til å delta for at det skal kunne fungere å innlemme den i landskapsadministrasjonen på en meningsfull måte.

**Tabell 2.1 Typologi for allmenn deltagelse i relasjon til kooperativ administrasjon av naturressurser (Zachrisson, 2004).**

| <b>Typer av deltagelse</b> | <b>Karakteristikk</b>  |
|----------------------------|--|
| 1. Informing               | The community is informed about decisions already made, one way communication between government and the community.  |
| 2. Consultation            | Start of face-to-face contact, community input is heard but not necessarily heeded (usually involved late in the decision-making process); limitation of involvement continues to be set by the government agency. |
| 3. Co-operation            | The community starts to have input into management, and local knowledge is solicited; community members are involved at a low level as assistants or guides, still limited by the management agency's agenda.      |
| 4. Communication           | Start of two way information exchange; local concerns begin to enter management plans; joint management actions may take place without joint jurisdiction over the resource.                                       |
| 5. Advisory committees     | Partnership in decision-making starts; joint action on common objectives, local communities have advisory powers only; decisions are non-binding.  |
| 6. Management boards       | The community is given the opportunity to participate in developing and implementing plans; local input plays more than just an advisory role.   |
| 7. Partnership             | Partnership of equals, joint decision-making is institutionalized and formally recognized; control is delegated to the community where feasible.   |
| 8. Community control       | The community can make decisions independent of government or with very limited government involvement; most or all of the management power is delegated to the community for local resources.                     |

Det finnes mange praktiske måter å involvere allmenheten på, avhengig av hvilke demokratiske verdier eller prinsipper man setter høyest, som forklart tidligere med Arlers tre grunnleggende demokratiske verdier, og avhengig av hva man ønsker at deltagelsen konkret skal bidra med. Arler har laget en illustrasjon hvor han distribuerer forskjellige verktøy man kan bruke for deltagelse, basert på hvilke verdier de best korresponderer med, som kan ses i Figur 2.1.



(Arler, 2008).

### Figur 2.1: Former for deltagelse.

Figuren viser tre grunnleggende sett med demokratiske verdier med forskjellige avgjørelsesmekanismer eller påvirkningsmekanismer distribuert i figuren i henhold til disse verdiene. (Arler, 2008).

Alle disse avgjørelsesmekanismene eller deltagelsesmekanismene har sine styrker og svakheter, og kan passe i enkelte saker eller for enkelte grupper, mens de kan fungere dårlig for andre landskap eller interessenter. Hvis man er klar på hva man ønsker ut av deltagelsen er det enklere å velge hvilke mekanismer man ønsker å ta i bruk og det vil være større mulighet for at man får det ønskede resultatet av deltagelsen. Noen av mekanismene er egnet til å favne bredt for å få mange menneskers syn på saken, som preferansestudier, konsensuskonferanser og stemmegivning. Andre er mer egnet til å tilegne seg dybdekunnskap om en mer konsentrert

gruppe interessenter, som for eksempel interessegrupper, dybdeintervjuer og konsultasjon av kjennere. Det er vanskelig å forestille seg at det finnes noen form for demokratisk modell som inkluderer alle, og da melder spørsmålet seg om hvem som deltar, og hvem som ikke gjør det. Det vil vi se nærmere på nå.

### 2.2.3 Hvem skal delta?

ELK sier spesifikt at deltagelse innebærer å inkludere den allmenne befolkningen, lokale og regionale autoriteter og andre aktører med en interesse i definisjonen og implementeringen av landskapspolitikk (Council of Europe, 2000a). Denne brede inkluderingen av så å si alle berørte og interesserte antyder at alle har rett til å bli hørt. Administratorer, profesjonelle og vanlige folk. Kvinner, menn, barn, bosatte, besøkende, borgere, innvandrere og etniske grupper. Dette kan by på prinsipielle utfordringer. (Jones, 2007).

Hvis man skal inkludere alle vil det være en utfordring å utvikle prosedyrer og demokratiske modeller som tar hensyn til, og blir oppfattet som rettferdig, av både majoriteten og minoriteter. Det er for det første et behov for å anerkjenne behovene til de med fysiske begrensninger (Jones, 2007). Et eksempel er blinde, som ikke erfarer landskapet gjennom synet men gjennom sine andre sanser. Fordi de sanser omgivelsene på en annen måte opplever de problemer og verdier i landskapet på en annen måte, og er spesielt sårbare for hindringer i landskapet. En annen gruppe som har utfordringer i så måte er de som sitter i rullestol og blir hindret av elementer i landskapet som fungerer som barrierer for rullestolens mulige utfoldelse. Behovene til mennesker med slike utfordringer kan noen ganger være i direkte konflikt med den funksjonsfriske majoriteten av befolkningen sine behov.

En annen utfordring er å definere og beskytte det lokale samfunnets interesser og verdier samtidig som man anerkjenner interessene til andre grupper av interessenter utenfor det lokale samfunnet (Jones, 2007). Det er vanlig å skille mellom såkalte «innsidere» og «outsidere», og med det antyde at de på innsiden har en større rett til å bli hørt enn de på utsiden. Det er dog nødvendigvis ikke klare skiller mellom hvem som er innsidere og hvem som er outsiders. Besøkende i et landskap har forskjellige grader av tilknytning til landskapet som omgir dem. Turister har ofte en kortvarig tilstedeværelse i et landskap, men kan komme tilbake nettopp fordi de ser verdier i landskapet de besøker, og er på den måten en direkte konsument av landskapet som betaler for de verdiene de setter pris på. Pendlere kan ha en sterk tilknytning til sitt arbeidssted selv om de ikke har fast bostedsadresse i det aktuelle området. Hytteeiere er

forbrukere av et opplevd rekreasjonslandskap men mangler stemmerett i kommunen hytten befinner seg i med mindre de melder flytting dit. Med tanke på at man i dagens informasjonsteknologiske samfunn i dag kan ta med seg jobben på hytta, og mange eldre bor mer på hytta enn på sin registrerte bostedsadresse, kan man stille spørsmål ved om de har nok innflytelse i det landskapet de lever i (Olsen, 2011).

Relatert til denne problemstillingen er spørsmålet om innvandreres innflytelse på landskapet. Ofte vil relativt nylige innvandrede grupper av mennesker som bosetter seg i byer samle seg i spesielle områder av byen og sette sitt preg på omgivelsene sine på måter som oppfattes både positivt og negativt av den mer etablerte «innfødte» befolkningen (Jones, 2007). Lovlige innvandrere blir gjerne fullverdige borgere med stemmerett etter hvert og setter sitt preg på landskapet med å bringe med seg deler av sin kultur. Fremvekst av elementer som oppleves som fremmede, for eksempel moskeer, kan likevel oppleves som utfordrende for lokalbefolkningen. Gjestarbeidere, ulovlige innvandrere og flyktninger mangler ofte rettigheter. En radikal tolkning av ELK ville bety at disse gruppene også skal bli hørt i saker som omhandler de fysiske omgivelsene som omgir dem.

Grunneiere har gjerne spesielt sterke interesser for landskapet eiendommen befinner seg i, og endringer i landskapet kan påvirke dem sterkere enn andre grupper. Spørsmålet er om de dermed burde ha mer å si enn de som ikke har eiendom i landskapet. Siden de påvirkes mer av endringene kan man si at de burde ha mer å si, men på en annen side kan man hevde at det er like viktig å høre på de som ikke har like mye ressurser, slik at man ikke bygger opp under en elitistisk landskapsadministrasjon som systematisk tilgodeser en elite til fordel for de mindre ressurssterke. Et begrep det ofte henvises til i sammenhenger hvor lokale interessenter er motstander av utbygging av det som oppleves som negative elementer i landskapet og på et sted er NIMBY, eller «Not in my back yard». Selv om en by har behov for fengsel, sosialboliger og trafikale gjennomfartsårer så er det ingen som ønsker disse funksjonene utbygget i umiddelbar nærhet av der de bor (Kaplan m.fl., 2009). Der slike funksjoner og elementer med negative eksterneffekter som for eksempel støy og lukt som en gjennomfartsåre innebærer allerede er til stede, kan det være lett å rettferdiggjøre å fortsette å ha den på samme sted fordi de som bor der er «vant» til å ha det der, mens en NIMBY-protest kan oppstå hvis man flytter funksjonen til et annet sted.

#### 2.2.4 utfordringer for produktiv deltagelse.

Michael Jones oppsummerer 5 ulike problemstillinger knyttet til utfordringene med utviklingen av prosedyrer for allmenn deltagelse (Jones, 2011).

Den institusjonelle dynamikken i deltagelse må overveies, med fokus på legitimiteten av forskjellige typer av deltagelse og maktrelasjonene involvert. Det er viktig å avdekke hvem som setter premissene for deltagelse og hvem som har definisjonsmakt. Videre må man tenke på hvordan man beskytter prosessen fra manipulering, og hvordan man vurderer representativiteten til de deltagende interessentene. Relatert til dette er spørsmålet om hvem som blir inkludert og hvem som har en tendens til å bli utelatt.

Videre er det viktig å tenke over kostnad og nytte-dimensjonen ved deltagelse. I hvilken grad representerer deltagelsen en kostnad, og i hvilken grad representerer den en investering? Hvordan kostnaden og nytten av deltagelse oppfattes kan ha stor betydning for hvordan og i hvilken grad allmenheten får delta. Deltagelse kan oppfattes av autoriteter som noe som skaper forsinkelser i planleggingen og innebærer store kostnader. På en annen side kan kostnadene ved å ikke sikre effektiv deltagelse være høyere på sikt hvis det bidrar til langvarige protester, konflikter og fremmedgjøring av allmenheten, men de kan også være vanskeligere å observere direkte.

Et tredje aspekt er spenningen mellom lokale versus ikke-lokale interessenter. Såkalte innsidere som opplever et landskap som «deres» på bekostning av outsiders kan ha større forventninger om å bli hørt med bakgrunn i at de ser på seg selv som eksperter på sitt eget landskap og at de er mer direkte berørt av endringer. De lokale kan også ofte ha en dyp og taus kunnskap om historien til landskapet og landskapets spesielle karakteristikk. Samtidig kan det være en fare for å romantisere lokal kunnskap. Lokale samfunn er viktige men ikke de eneste legitime interessentene. Besøkende, turister, pendlere, innvandrere osv. kan også ha familietilknytning, eiendom og emosjonell tilknytning til et sted og kan ha sterke meninger om landskapsforandringer. Landskapsspesialister i akademia og offentlige administratorer kan ses som outsiders som gjerne har sterke meninger om landskapsforandringer basert på deres faglige bakgrunn eller yrkeserfaring. Alle disse gruppene er relevante ifølge ELK. utfordringen er å finne en deltagende prosess som balanserer de ulike interessene til de ulike gruppene.

Videre er det utfordringer knyttet til å kombinere et overveiende demokrati med et representativt demokrati. Hvordan kan en bred allmenn deltagelse bli gjort kompatibel med avgjørelsesansvaret til valgte representanter? Selv om man har deltagende prosesser hvor

nærmiljøet får sagt sitt, er det ikke sikkert at deres meninger reflekteres på en god måte i sluttproduktet når avgjørelsen tas. Representanter kan i varierende grad ta høyde for forskjellige synspunkter når de tar sine avgjørelser. Valgte representanter kan være interessert i å forsone ulike forventninger og megle mellom motstridende synspunkter, men hvordan dette blir gjort kan spille en rolle, og påvirke allmenhetens oppfattelse av rettferdighet. Det er også en utfordring å få allmenheten involvert i diskusjoner om landskap på et tidlig stadium, slik at de som tar avgjørelser får et bredt spekter av synspunkter å forholde seg til før avgjørelser blir tatt og før implementering av landskapspolitikken har nådd så langt at effektiv og reell allmenn deltagelse ikke lenger er mulig.

Til slutt er det en sentral utfordring knyttet til å utarbeide disputtløsende prosedyrer. Mange konflikter kan ikke løses med diskusjon og debatt, selv om alle blir hørt. En form for megling vil ofte være nødvendig. Oppgaven med å forhandle mellom partene kan løses av meglere som nyter bred respekt og ikke oppfattes å ha noen egeninteresse, og dermed kan veie fakta og foreslåtte løsninger. Den profesjonelle planlegger må gjerne bære byrden av å forhandle mellom deres interesser, men det er opp til politikerne eller domstolene å avsi dom (Kaplan m.fl., 2009). I den grad partene vinner noe og taper noe kan man tenke seg forskjellige kompensasjonsordninger, for eksempel kan en oppgradering av annet utemiljø eller en reduksjon i kommunale avgifter bote på byrden av å fortsatt ha en gjennomfartsåre i nærmiljøet. Men ulike grupper er ulikt berørt, og forskjellige kompensasjonsordninger kan tilgodese forskjellige grupper svært ulikt.

## 3 Metode

### 3.1 Metodisk strategi

Jeg vil i dette studiet bruke en tilnærming basert på prinsipper for case-studier, og bruke flere forskjellige metoder for datainnsamling for å kartlegge Innherredsveiens tilstand i dag, prosessen med å utforme og regulere planer for miljøgatens fremtid, og nærmiljøets forventninger til miljøgatens utforming og sin egen deltagelse i utformingen av den. For å gjøre dette vil jeg bruke observasjon for å beskrive vegens tilstand i dag, jeg vil gjennomføre en dokumentanalyse av saksprotokoller fra bystyret og formannskapet i tillegg til relevante dokumenter for behandlingen av saken, støttet av intervju med en fagperson og en politiker, og til slutt gjennomføre intervjuer med nærmiljøet i form av privatpersoner som har engasjert seg i saken og representanter for næringslivet i nærområdet. I det følgende vil jeg beskrive disse metodiske tilnærmingene mer utførlig.

### 3.2 Case-studie

Denne oppgaven er designet som en case-studie. Alle case-studier deler en motivasjon om å utlede en nær og dyp forståelse om en enkelt eller et mindre antall caser (Bromley, 1986). Yin definerer case-studier som en empirisk studie om samtidfenomener, satt i en reell kontekst, spesielt når skillene mellom fenomen og kontekst ikke er klare (Yin, 2009). Case-studier tar altså utgangspunkt i at å studere konteksten og andre komplekse forhold relatert til en eller flere caser er nødvendig for å forstå caset. Dette innebærer at case-studier ikke fokuserer på isolerte variabler men tar opp et bredere spekter av tema for å forstå konteksten til et fenomen. Relevant data i en case-studie vil da også komme fra flere kilder. En case-studie egner seg altså godt når forskningsspørsmålet er av deskriptiv eller forklarende art, som: Hva skjer? Samtidig er case-studier mindre egnet til å studere spørsmål som for eksempel hvor ofte noe skjer eller hvor mange som mener noe, da det vil være mer naturlig å bruke for eksempel spørreskjema for å utforske disse spørsmålene (Yin, 2012).

Det finnes i utgangspunktet fire typer case-studier, avhengig av om du ønsker å studere et enkeltcase eller flere caser, og om en har en ren holistisk tilnærming eller innebygde undercaser innenfor en overstående holistisk case (Yin, 2012). Med tanke på denne oppgavens begrensninger i tidsressurser og omfang har jeg valgt å studere et enkelt holistisk case.

Et case-studie som starter med noen teoretiske proposisjoner vil være enklere å implementere enn et som ikke har noen teoretiske perspektiver (Yin, 2012), og teorien som er presentert



tidligere i denne oppgaven setter en ramme for min case. Teorien tilbyr perspektiver jeg kan måle mitt case mot, og styrker dermed reliabiliteten og validiteten til eventuelle funn og tolkninger, noe jeg vil komme tilbake til. Det er likevel viktig at man er forberedt på å eventuelt forkaste sine opprinnelige perspektiver hvis man opplever at virkeligheten ikke stemmer overens med teorien.

### 3.3 Observasjon

Jeg vil foreta en observasjon av Innherredsveien dokumentert med egne bilder til et kapittel hvor jeg beskriver studieområdet. Hensikten med et kapittel som tar for seg studieområdet er både å lokalisere oppgavens avgrensede fokus, og å beskrive områdets karakter. Tolkningen av bildene vil være en del av en metodetriangulering for å oppnå reliabilitet i studiet (Yin, 2009), noe jeg vil komme tilbake til senere. Observasjonen av området vil altså ikke ha menneskene som oppholder seg eller beveger seg gjennom området som hovedfokus, så spørsmål om hvorvidt man er en passiv observatør eller deltager, og om man er en skjult eller åpenbar observatør er ikke spesielt relevant. Noen tolkninger av handlinger og hendelser kan likevel være aktuelt.

### 3.4 Dokumentanalyse

Store mengder av informasjonen jeg vil tilegne meg gjennom dette studiet vil jeg finne i dokumenter av forskjellige slag i form av rapporter, utredninger og politiske dokumenter som beskriver forskjellige utfordringer, løsninger, og hvilke valg som er gjort. Jeg vil foreta en kontekstuell innholdsanalyse av disse dokumentene ved å søke etter innhold som kan belyse de to forskningsspørsmålene mine knyttet til gatens utforming og brukervedvirkningen som er dokumentert og beskrevet. Det er viktig å være klar over hvilken type informasjon slike dokumenter kan gi, og hvilken informasjon den ikke kan gi. Dette vil variere mellom de forskjellige typene dokumenter jeg gjennomgår. Generelt kan det være mangel på begrunnelser og tanker bak de valgene man har gjort for utformingen av gaten, og for hvorfor man har tatt hensyn til brukeres ønsker eller ikke. Hensikten med dokumentanalysen er likevel først og fremst en empirisk undersøkelse som har til hensikt å avdekke de faktiske forhold mer enn meningen bak dem. Samtidig har jeg gjennomført en rekke intervjuer for å undersøke nærmere hva nærmiljøet og andre relevante personer mener om utformingen og deltagelsen i utformingen av gaten, noe jeg vil beskrive nærmere i det følgende.

### 3.5 Intervju

En sentral metode for produksjon av kunnskap om fenomenet jeg studerer vil i denne oppgaven være semistrukturerte intervjuer av nøkkelpersoner tilknyttet prosessen og diskursen rundt den potensielle miljøgaten i Innherredsveien i Trondheim. Grunnen til at jeg ønsker å bruke denne metoden er fordi den er godt egnet til å fremskaffe informasjon om hensikter, tolkninger og forventninger hos aktørene jeg studerer. Intervjuer er ifølge Kevin Dunn (Dunn, 2005) verbale utvekslinger hvor en person prøver å få frem informasjon fra en annen person. Det er i hovedsak tre typer intervjuer: Strukturerte, ustrukturerte og semistrukturerte (Dunn, 2005). Semistrukturerte intervjuer er sannsynligvis en av de aller mest brukte formene for kvalitative metoder (Kitchin & Tate, 2000). Denne formen for intervjuer har til en viss grad en forutbestemt orden men er fortsatt åpen for fleksibilitet i måten spørsmål blir adressert av informanten.

Når man skal gjennomføre intervjuer må man foreta en rekke valg. For å sikre at man får den informasjonen man er ute etter må man sikre at dialoger tilpasses problemstillingen, og for å sikre dette er det viktig å være bevisst på hva valgene man gjør har å si for produktet man kan forvente. Det første valget man må ta er hvem man skal intervjuer, det andre er om man skal ha individuelle intervjuer eller gruppeintervjuer og det tredje er hvilken type dialog man skal legge opp til. Til sist må man lage en plan for gjennomføringen av selve intervjuet (Postholm & Jacobsen, 2011).

For dette studiet så har jeg intervjuet til sammen 6 personer. Disse personene er henholdsvis en kvinne fra velforeningen Lademoen Vel, en mann som har vært aktiv med å drive aksjonsarbeid på sosiale medier, en næringsdrivende mann, en mannlig beboer med barn fra området, en mann som jobber som ingeniør i Miljøpakken, og en politiker som har vært involvert i saken. De fire første er alle representanter som kan regnes som primærinformanter da de bor i området som er påvirket av saken, mens de to siste er såkalte nøkkelinformanter i form av at de sitter på en annen type kunnskap enn den lokale, og at de ikke selv er direkte berørt av saken. De har alle hatt et personlig engasjement i saken og dermed har god kunnskap om emnet og har gjort seg opp meninger om både utformingen av gaten og brukermedvirkningen som har funnet sted i forbindelse med utformingen av den. Det er altså foretatt et såkalt skjønsmessig utvalg. Dette er i tråd med de øvrige forskningsstrategiene jeg legger til grunn. Jeg er ikke ute etter et representativt utvalg som man skal kunne bruke til å generalisere til en større populasjon på statistisk grunnlag, men ute etter en dypere forståelse av fenomenet jeg undersøker. Dette fordrer at jeg søker kunnskap hos nøkkelpersoner som ut i fra en kvalitativ vurdering kan gi størst innsikt i temaet. Jeg har videre valgt å gjennomføre individuelle intervjuer. Dette er det

flere årsaker til. For det første er jeg interessert i å få frem den individuelle opplevelsen av situasjonen hver og en av mine nøkkelinformanter har. Dermed ser jeg det som formålstjenlig å ikke la de ulike informantene påvirke hverandre direkte i forskningssituasjonen. Hvis flere informanter uavhengig av hverandre kan henvisne til like observasjoner og synspunkter kan dette styrke reliabiliteten og troverdigheten til forskningsprosjektet. For det andre er personene jeg intervjuer i stor grad kompetente intervjuobjekter som ikke vil ha noe problem med å formulere sine meninger og oppfatninger, noe som gjør at behovet for flere «sparringspartnere» og strategier for å få intervjuobjekter i tale som innebærer at flere informanter er samlet, er begrenset. Intervjuene er gjennomført på forskjellige steder, i stor grad valgt av informantene selv for å gjøre intervjuene så bekvemme som mulig for informantene og for at de ikke skal ta for mye av deres tid. Dette er en strategi jeg har valgt for å få tilgang til så mange av informantene jeg ønsker å inkludere som mulig.

Intervjuskjemaet som er brukt i forskningsprosessen er det samme for alle informantene, men intervjuene som er gjennomført har likevel fortont seg i stor grad forskjellig ut i fra hvilke aspekter ved saken hver informant har vært mest interessert i å snakke om. For nøkkelinformantene fra Miljøpakken og fra opposisjonspartiet i byrådet har hovedfokuset henholdsvis vært på utformingen av gaten for førstnevntes del og den demokratiske prosessen for sistnevntes del. Intervjuskjemaet er vedlagt i [Vedlegg 1].

### 3.6 Reliabilitet og validitet

Metodene jeg har valgt for å produsere kunnskap om min case er valgt for å få på plass en empirisk redegjørelse av foreliggende forhold og den demokratiske prosessen i reguleringen av Innherredsvegen, og å få frem meninger til folk og prosessene som operer i den sosiale konteksten de er en del av. Når to eller flere personer er samlet i en intervjusituasjon med hensikt å produsere kunnskap om et tema foregår det en såkalt intersubjektiv kunnskapsproduksjon. Intersubjektivitet innebærer at to eller flere subjekter deler en enighet om noe (Tranøy, 2009). Den flytende og individuelle formen for datainnsamling gjør at resultatene ikke kan replikeres, bare støttes av lignende studier eller komplementære teknikker (Valentine, 2005). Altså kan man ikke trekke en statistisk generalisering ut av kunnskap produsert gjennom intervjuer, da man ikke vil kunne få identiske resultater om en annen forsker gjennomfører intervjuer med de samme personene en annen gang. Dette gjelder for øvrig generelt for case-studier som studerer et enkelt case eller et lite antall caser (Yin, 2012). Spesielt

vil forskere med et positivistisk syn kritisere intervjuer for at den intervjuende forskeren vil påvirke forskningsobjektene, og at de som intervjuer subjektene ikke kan være objektive. Fra et humanistisk perspektiv derimot kan man argumentere for at det ikke finnes noe som heter objektivitet i samfunnsfaglig forskning, og at all forskning er eksplisitt eller implisitt påvirket av erfaringer, mål og tolkninger gjort av den som har valgt og utarbeidet forskningsdesignet (England, 1994). Case-studier har da heller ikke som mål å tilby en statistisk generalisering. I fraværet av en statistisk reliabilitet og muligheter for generalisering er det dog rom for en analytisk reliabilitet eller analytisk generalisering, som er passende i en case-studie (Yin, 2012). Analytisk generalisering er avhengig av å bruke en studies teoretiske rammeverk for å etablere en logikk som kan overføres til andre situasjoner (Yin, 2012). Det innebærer å konseptualisere en påstand om hvordan forskningsresultatene har orientert sammenhengene mellom et sett med konsepter, teoretiske konstruksjoner og et hendelsesforløp, for så å anvende det samme teoretiske proposisjonene til å implisere andre forhold utenfor studien hvor lignende konsepter, konstruksjoner eller sekvenser kan være relevant.

Lincoln og Guba har identifisert fire kriterier for å etablere stringens i kvalitativ analyse (Lincoln & Guba, 1985). Disse er kredibilitet, overførbarhet, pålitelighet og bekreftbarhet. Kredibilitet er definert som den autentiske representasjonen av erfaring, og er et spørsmål om studiets validitet. Kredibiliteten til de data man har produsert styrkes blant annet gjennom en såkalt kvalitativ metodetriangulering (Lincoln & Guba, 1985). En metodetriangulering innebærer å bruke flere metoder for å samle informasjon og produsere kunnskap, slik at man kan se om de forskjellige metodene frembringer korrelerende data og dermed med større sikkerhet kunne påstå om noe har skjedd eller ikke (Yin, 2012). Min case-studie vil bruke både observasjon, analyse av dokumenter og intervjuer for å oppnå en slik metodetriangulering. Trianguleringen av metoder kan likevel ikke sies å være en test for validiteten, men bidrar til å gjøre studiet robust og omfattende. En annen måte å øke kredibiliteten på er å ha et langvarig engasjement med studiet, slik at lærer seg å forstå kulturen, den sosiale settingen og fenomenet man studerer (Lincoln & Guba, 1985). Med tanke på at forfatteren av dette studiet har bodd i området over lengre tid er det uten tvil funnet sted et langvarig engasjement. Baksiden ved dette er at når man er så tett på fenomenet man studerer kan man ta med seg noen forutinntatte oppfatninger om hvordan ting er som man oppfatter som åpenbart, og ikke trenger å forklares. Overførbarhet er definert som hvorvidt studiets funn har noen verdi utenfor den spesifikke studiet som er gjennomført. For å kunne vise til overførbarhet er det viktig at man har en såkalt tykk beskrivelse, altså at man beskriver fenomenet som undersøkes i detalj (Lincoln & Guba,

1985). Dette har jeg etterstrebet gjennom en detaljert gjennomgang av prosessen med utforming av gaten i kronologisk rekkefølge, i tillegg til en detaljert observasjon av området. Pålitelighet er definert som minimeringen av idiosynkrasier i tolkningen som er gjort og kan sikres gjennom at man har en ekstern revisjon av både forskningsprosessen og studiets produkt, som undersøker hvorvidt funn, tolkninger og konklusjoner er støttet av forskningsdataene (Lincoln & Guba, 1985). Dette vil bli gjort i forbindelse med evalueringen av masteroppgaven. Bekreftbarhet referer til i hvilken grad skjevhet, motivasjoner eller interessene til forskeren påvirker resultatene i studien (Lincoln & Guba, 1985). Bekreftbarheten kan også styrkes gjennom en ekstern revisjon eller gjennom trianguleringsstrategier med tanke på metoder, men også med kilder og teori. I forhold til kildetriangulering har dette studiet noen mangler, som jeg vil komme tilbake til.

### 3.7 Datanalyse

Dataanalyse i case-studier kan ta flere former, og det finnes ingen klar oppskrift man kan ta i bruk (Yin, 2012). Min analyse vil basere seg på data produsert gjennom observasjon, dokumentanalyse og intervjuer. For observasjonsdelen innebærer det å beskrive og tolke materialet som er produsert. For dokumentanalysens del vil jeg fokusere på å konstruere en kronologisk gjennomgang av de dokumenter jeg har anskaffet, for å gi et detaljert bilde av prosessens gang. Datanalysen av gjennomførte intervjuer vil starte med en transkribering og en systematisk organisering av produsert data, i form av sitater og narrativer i hensiktsmessige kronologiske og tematiske matriser. Hensikten med å konstruere en kronologisk fremstilling av materialet er å identifisere eventuelle bruddpunkter hvor noe forandrer seg da dette kan vise hvilke hendelser som har vært avgjørende (Yin, 2012). Hensikten med en tematisk systematisering er å identifisere konsensus, uenighet eller nyanser mellom de forskjellige informantene, og gjøre materialet enkelt å knytte opp mot teorien på de forskjellige temaene de uttaler seg om. Ved å tolke materialet som er innsamlet gjennom intervjuer sammen med det empiriske grunnlaget i observasjonen og dokumentanalysene jeg har gjennomført er målet å gjennomføre en analyse som med høy kredibilitet.

### 3.8 Begrensninger ved studiet

Denne masteroppgaven består av 30 studiepoeng. Det innebærer at tiden og ressursene som er til rådighet for forskeren er noe begrenset. Begrensningene er med på å sette rammer for hva som er realistisk å gjennomføre i forbindelse med forskningsprosjektet. Man kan alltid tenke

seg at flere informanter og flere metoder for dataproduksjon vil gjøre forskningen mer solid, men man må som forsker likevel forholde seg til de begrensningene rammene setter og gjøre det beste ut av de ressursene man har. En umiddelbar svakhet i dette utvalget er at det kun er en kvinne blant informantene, og at kjønnsfordelingen derfor er meget skjev. Det er også en overvekt av menn blant de som aktivt har involvert seg i denne saken fra nærmiljøets side, slik at det har vært lettere å få tak i flere menn. Jeg har også prøvd å komme i kontakt med flere kvinner som vil stille opp på intervju uten å lykkes med dette. Det forandrer likevel ikke det faktum at det hadde vært ønskelig med flere kvinner som informanter.

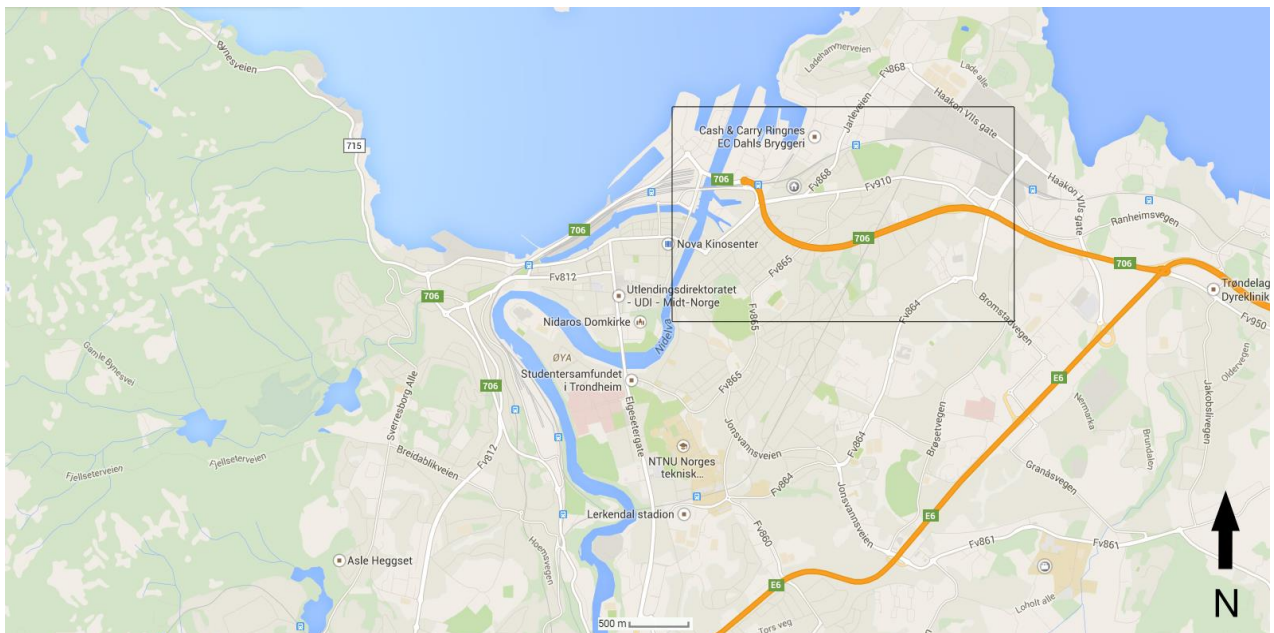
Videre er alle som har villet uttale seg om saken personer som har involvert seg i den fordi de i større eller mindre grad er kritisk enten til den utformingen av gaten som er forespeilet eller til brukermedvirkningen som har vært i saken. Forfatteren hadde til hensikt å intervju et par politikere som støttet den vedtatte utformingen, og noen som var kritisk, men kun en kritisk politiker har besvart forfatterens henvendelser. Dette er uten tvil en svakhet ved studiet, da det kan gi et skjevt bilde, og det går utover bekreftbarheten i studiet at trianguleringen av kilder er noe manglende. Samtidig kan man ikke tvinge folk til å delta i slike studier, særlig fra en mastergradsstudent, så man er prisgitt de informantene som velger å stille opp. Det er også et poeng at den vedtatte utformingen av gaten og de formene for brukermedvirkning som har funnet sted i mer eller mindre grad er dokumenterte, og kan analyseres på bakgrunn av dette, med de begrensninger en dokumentanalyse har. Det er heller ikke politikernes forventninger til en miljøgate og brukermedvirkning som har vært mitt fokus i dette studiet, men heller nærmiljøets dvs. beboernes oppfatning av saken.

For dette studiet kunne man valgt å gå dypere inn i de grunnleggende aspektene ved forskjellige måter å tolke landskap på, eller forskjellige forståelser av sted, men i forhold til oppgavens omfang mener jeg ikke at det var mulig å bruke plass på dette i dette studiet. Samtidig kunne man sett for seg at en studie som dette om bymiljø kunne tatt opp David Harveys teori sosial rettferdighet (Harvey, 1973) og hvilke effekter utformingen av Innherredsveien kan ha i forhold til dette, eller teori om det offentlige roms rolle. Jeg har imidlertid valgt å fokusere på konsepter om miljøgate, shared space og deltagende landskapsadministrasjon og i arbeidet med studiet har det vist seg at det var mer enn nok å forholde seg til.

## 4 Studieområde

I dette kapittelet vil jeg presentere det aktuelle studieområdet. Jeg vil først presentere området ved hjelp av kart og bilder med korte beskrivelser av hva man ser på bildene, på en nøktern og empirisk måte. Bildene er mine egne og tatt i rushtid, fra klokken 15, en fredags ettermiddag. Bildene starter ved Bakke bro i vest, og beveger seg gradvis mot Sirkus shopping i øst, der planene for nedbygget veg ender, og Strindheimstunellen starter, se figur 4.2. Med tanke på at studieområdet på mange måter er selve studieobjektet i denne oppgaven, og at tolkningen av området slik det fremstår i dag er en betydelig del av forståelsen for og tolkningen av en eventuell ny løsning, finner jeg det likevel også hensiktsmessig å presentere en tolkning av det aktuelle området i dette kapittelet. Det er normalt sett ikke noe man ville hatt med i et kapittel om studieområde, men i dette case studiet mener jeg på grunn av det overnevnte at dette er den mest logiske fremgangsmåten.

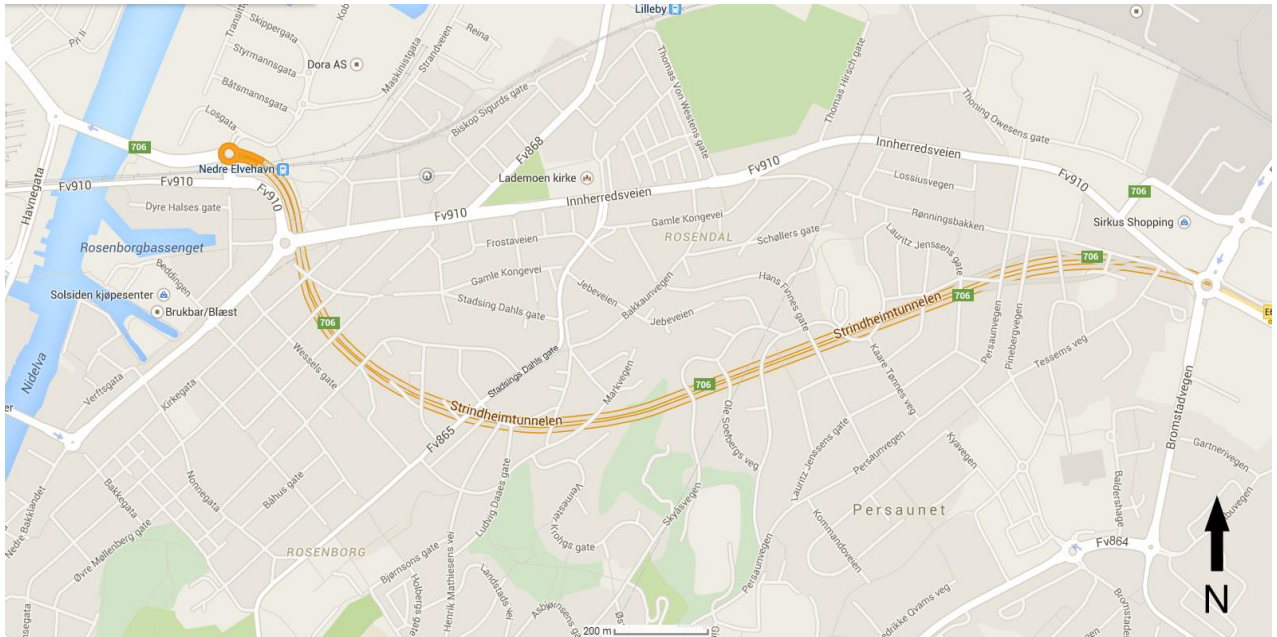
### 4.1 Kart over området



**Figur 4.1: Trondheim.**

Trondheim sentrum med utsnitt av studieområde.

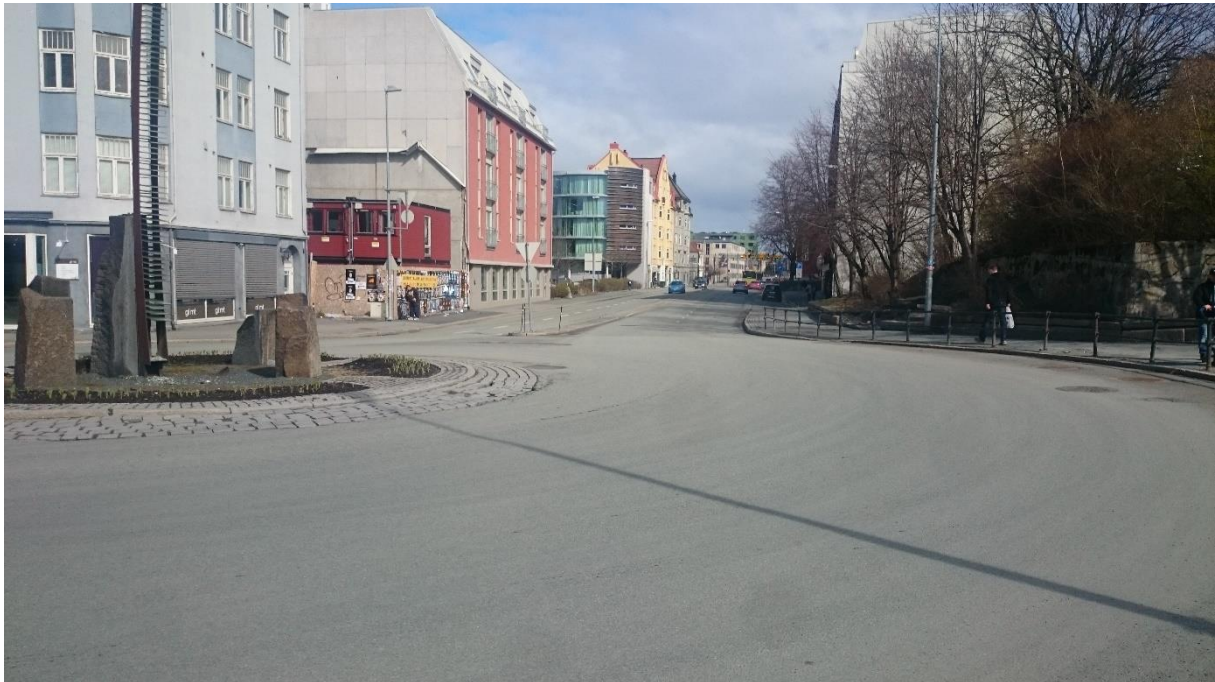




**Figur 4.2: Innherredsveien.**

Innherredsvegen fra rundkjøringen ved Bakke bru i (sør)vest på kartet til rundkjøringen ved Sirkus shopping i øst. Strindheimstunnelen er markert i oransje.

#### 4.2 Bilder av Innherredsvegen



**Figur 4.3: Rundkjøring ved Bakke bru.**

Gjerde mellom kjørebane i rundkjøringen og fotgjengerfelt. Fire kjørefelt.





**Figur 4.4: Kryss ved Nonnegata.**

Mot sør. Til sammen fem feltbredder inkludert venstresvingsfelt og avkjøring til høyre.



**Figur 4.5: Bussholdeplasser ved Solsiden.**

Til sammen 5 feltbredder inkludert venstresvingsfelt inn til Solsiden og busslomme for buss.



**Figur 4.6: Banner på veggen til Innherredsvegen 7.**

Industribygget, som huser blant annet Kunstakademiet i Trondheim. Banner hengt opp av næringsdrivende i bygget.



**Figur 4.7: Fotgjengerovergang ved Solsiden.**

Nærings- og boligområde. Lysregulering og liten midtrabatt. Fire kørefelt og ubetjent busslomme. Svært nedslitte fortau og liten plass mellom trapp og veg.





**Figur 4.8: Veg opp mot rundkjøringen ved Solsiden.**

Fotgjengerovergang med lysregulering og midtrabatt. Smale fortau mot bygningene på nordsiden, og til dels svært brede fortau på sørsiden av veggen.



**Figur 4.9: Veggen østover fra rundkjøringen ved Solsiden.**

Bred midtrabatt mellom til sammen fire kjørefelt. Midtrabatt og gjerde på nordsiden av veggen er nylig utbygd sammen med Strandveiparken nord for veggen. Kirkegata langs husrekken på sørlig side av veggen er avsperrert for adkomst til Innherredsvegen.



**Figur 4.10: Plakat i vinduet til næringslokale ved Innherredsvegen 52.**

Del av aksjonskampanje mot fortsatt firefelts veg. Vinduet er støvet ned og skittent. Grafikk laget av næringsforeningen.



**Figur 4.11: Gjerde langs vegen.**

Her fra rundkjøringen ved solsiden og opp mot Mellomvegen. Tomme næringslokaler på nordsiden av vegen med dårlige adkomstforhold.





**Figur 4.12: Tomme næringslokaler på sørsiden av vegen.**

Nedstøvede og skitne butikkvinduer. Plakaten tilhører en sykkelbutikk som lå her for ikke lenge siden. Ingen gjerder på denne strekningen.



**Figur 4.13: Stengt adkomst fra Nedre Møllenberg gate.**

På sørsiden av vegen, bilde tatt mot vest. Fire kjørefelt med dobbel sperrelinje



**Figur 4.14: Treningsstudio og klesbutikk på sørsiden av vegen.**

Gjerde skiller fotgjengere og trafikk og gir dårlig adkomst til næringslokalene.



**Figur 4.15: Innherredsvegen 59 og inn i krysset ved Mellomvegen.**

Midtrabatt og til sammen seks feltbredder. Bunnpris på nordlig side av vegen og Idrettsbingo på sørlig side. Gjerder på begge sider av vegen.





**Figur 4.16: Bussholdeplass ved Innherredsvegen 59.**

Svært smalt fortau på nordlig side og svært bredt men nedslitt fortau på sørlig side av veien. Gjerder på begge sider. Signalregulert kryss like etter busstoppet.



**Figur 4.17: Grusveg mellom Innherredsvegen og Lademoparken.**

Trekker på hver sin side av en egen gangveg danner en allé på nordlig side. Sørlig side har svært smalt fortau. Fire feltbredder med dobbel sperrelinje i midten.





**Figur 4.18: Graffiti på veggen av Innherredsvegen 67A.**

Bestillingsverk fra Sameiet. Maleriet viser en vekt med en bygning med mange etasjer, privatbil og sort røyk samt en buss på den ene vektskålen, og en person som vanner, en hund og en person med barnevogn langs en tofelts gate med et tre.



**Figur 4.19: Kryss ved Stadsingeniør Dahls gate.**

To felt ut og to felt inn av Innherredsvegen på sørlig side av veggen og adgang til parkering på nordlig side av veggen.





**Figur 4.20: Veggen øst fra Stadsingeniør Dahls gate.**

Fem feltbredder inkludert venstresvingsfelt mot Stadsingeniør Dahls gate i vestlig kjøreretning. Bussholdeplass og til dels svært smale fortau på sørlig side av veggen og åpne butikklokaler med noe bredere fortau på nordlig side av veggen.



**Figur 4.21: Rosendal teater i Innherredsvegen 71.**

Bussholdeplass og busslomme rett utenfor teateret. Ingen større arealer for besøkende.





**Figur 4.22: Stor og avansert fotgjenger og sykkelundergang.**

Ved krysset til Thomas Von Westens gate, lysregulering i kryss på bakkeplan. Benyttes i svært liten grad.



**Figur 4.23: Vegen østover fra Thomas Von Westens gate og mot Rønningsbakken.**

Fire kjørefelt, og en egen fotgjenger og sykkeltrasé adskilt fra vegen med en trerekke.





**Figur 4.24: Fotgjengerovergang med signalregulering ved Saxenborg allé.**

Her går vegen fra fire til to felt og dobbel sperrelinje opphører. Fortauet fortsetter inn på en egen gangveg for fotgjengere og syklister adskilt fra kjørefeltene med en skillevegg.



**Figur 4.25: Vegen østover fra Persaunvegen.**

For øyeblikket ett kjørefelt ut av byen og to felt inn mot byen. Her foregår en utbygging av nye bussholdeplasser og et gangfelt adskilt med buffer.

### 4.3 Beskrivelse og tolkning av området

Samlet viser bildene et landskap jeg vil karakterisere som et transportlandskap, med det mener jeg at landskapet bærer preg av at hovedfunksjonen er transport, og at det da altså i mye større grad er snakk om en veg med dette ene formålet, heller enn en gate med flere formål. Kjørefeltene tar opp nesten alt areal mellom husene, og fortauene på hver side er gjennomgående veldig smale. Vegene og fortauene er også til dels dårlig vedlikeholdt. Dette er et inntrykk informantene mine deler med meg. En beboer ved Innherredsvegen beskriver det slik: *«Det jo en utrolig bred asfaltstripe som brukes i veldig liten grad, for det er jo veldig lite biler etter åpningen av tunnelen, så jeg oppfatter den veldig som en barriere i bydelen. Og den jo så bred at det gir lite fortau som gjør det veldig utrivelig langs vegene»*. Feltbredden i Innherredsvegen varierer fra 2 felt fra Saxenborg og til Falkenborg som sett i figur 4.24, til opptil 6 feltbredder inkludert venstresvingfelt og busslomme ved Burankrysset som sett i figur 4.15. En dobbel sperrelinje er til stede ved mesteparten av strekningen og understreker vegpreget. En beboer som er næringsdrivende i området kommenterer hvordan han opplever at vegene deler opp bydelene og bydelen i seg selv: *«Sånn som det er nå, så er det jo en gjennomfartsåre, som er en miljøsynder. Man ser jo hvordan det ser ut, husene er nedstøvet og den deler opp Lademoen og Møllenberg og den deler også opp Lademoen»*. De få menneskene man kan se på bildene er alle på veg et sted. Noen går langs fortauene som på figur 4.14, noen venter ved lyskryss som i figur 4.24, og noen venter på buss ved bussholdeplassene som i figur 4.6, men ingen oppholder seg i området uten at de skal noe sted. Slik sett er landskapet også et transportlandskap for fotgjengere. Det er heller ingen fasiliteter langs vegene som innbyr til opphold i dette området. Unntaket er Lademoparken som er noe adskilt fra vegene med et gjerde, busker og to trekker. En informant er spent på hvordan den første sommeren etter at tunnelen åpnet for fullt kommer til å bli: *«Men jeg synes det blir mer spennende mot sommeren og våren når man begynner å bruke parken igjen hvordan støyen er og sånt»*. Med mindre trafikkstøy kan det tenkes at Lademoparken blir et mer populært oppholdssted enn før, da man ikke opplever like mye forurensning fra bilene i form av lyd og lukt.

Næringsdrift langs vegene er varierende. Fra Bakke bro og forbi Solsiden er de fleste lokalene i drift. Her finnes blant annet noen restauranter, noen kunstbutikker, utsalg for sexleketøy, gullbørs, brudekjolebutikk, og lampeforretning. Altså er dette ikke typiske nærbutikker men varehandler for en større del av byens befolkning. Ingen av de benytter seg av noe område ut mot vegene. Det er det heller ikke plass til. Noen kjedebutikker og en kafe ligger også opp mot Innherredsvegen ved selve Solsiden kjøpesenter, men disse vender seg bort fra vegene i stor grad

mht. inngangsparti. Fra rundkjøringen ved Solsiden og opp til krysset ved Stadsingeniør Dahls gate er næringsdriften svært begrenset, selv om det er mange gode lokaler for næringsdrift på denne strekningen. Mange lokaler står tomme, slik man ser på figur 4.11 og 4.12. Vinduene er skitne og nedstøvet av støv fra vegen, og har ikke blitt vasket eller vedlikeholdt på lang tid. Bunnpris ved Burankrysset vender ikke mot vegen, men er nok bedriften med høyest omsetning i området. På andre siden av gaten ved Innherredsveien 59 har man en bingo hall og noen kontorer, som sett i figur 4.15. Dette bygget har også noe bredere fortau utenfor lokalene, men det kan stilles spørsmålsteget om bingo drift er det man ønsker på en slik «hedersplass» som dette bygget har potensiale til å være. Beboeren som har vært aktiv på sosiale medier sier det slik: *«Mye over halvparten av næringsarealene langs gaten står jo tomme og av de som ikke står tomme så er de utleid til virksomheter som ikke er noe publikumsgenererende, ikke gir særlig med penger til huseier og ikke tilfører bydelen noe bymiljøgevinst»*. Begrepet bymiljøgevinst slik informanten uttrykker det oppfatter jeg å være i tråd med de målene som er spesifisert for en miljøgate, med bedre forhold for myke trafikanter og økt byliv og trivsel. Fra Stadsingeniør Dahls gate og opp til Rønningsbakken er det drift i de fleste lokalene på nordsiden av vegen. Her er også fortausbredden større, og gjør at det er bedre forhold for å drive forretning her. På sørsiden av vegen har man Rosendal Teater, som tidvis har stått brakk og ellers har slitt med økonomien selv med tilskudd.

Trafikken er nærmest påfallende liten med tanke på at bildene er tatt i rushtid. Til sammen teller jeg ca. 60 biler og 8 busser på bildene. Det er absolutt ingen kø å observere og det er heller ikke mer opphopning av biler ved lyskryss enn 3-4 biler, som uansett kommer med på neste grøntsignal. De siste tellingene som er tilgjengelig fra Statens Vegvesen er fra 2014. Den årlige dagstrafikken (ÅDT), som er gjennomsnittstrafikk per dag gjennom et år, er her registrert med 12700 kjøretøy fra rundkjøringen ved Bakke bro til Nonnegata, 11500 fra Nonnegata til rundkjøringen ved Solsiden, 9000 fra rundkjøringen ved Solsiden til Mellomveien, 6500 fra Mellomveien til Stadsingeniør Dahls gate, 6700 fra Stadsingeniør Dahls gate til Thomas von Westens gate, 6700 fra Thomas von Westens gate til Thomas Hirsch gate, og 5500 fra Thomas Hirsch gate til Persaunvegen. Andel lange kjøretøy varierer fra 13 til 19% og er i all hovedsak busser (Statens Vegvesen, 2014b). Disse tellingene har man kun årstall på, og ikke dato for, og det kan ikke fastslås om disse tallene er reelle per i dag eller ikke, blant annet fordi diverse vegarbeid i store deler av dette året kan ha påvirket trafikken i den ene eller den andre retningen. De gir likevel en god pekepinn, og jeg vil komme tilbake til vurderinger av trafikken senere i studiet.

## 5 Analyse

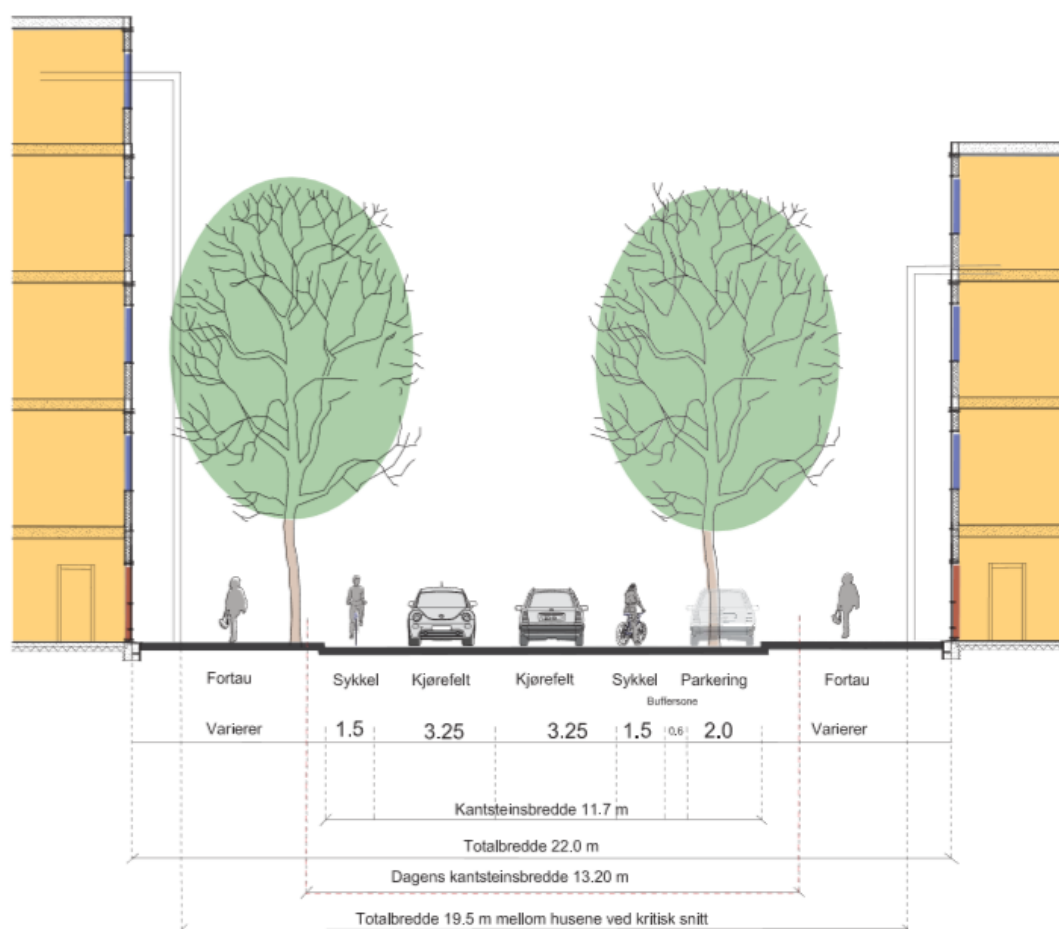
### 5.1 Prosessen med regulering av Innherredsveien.

I dette kapitlet vil jeg gjøre en kontekstuell dokumentanalyse med en kronologisk gjennomgang av prosessen med reguleringen som skal legge grunnlaget for den fremtidige utformingen av Innherredsveien. Dokumentene som blir gjennomgått er referater fra de politiske behandlingene som er gjort og tilgjengelige relevante dokumenter som utgjør bakgrunnen for disse behandlingene. Analysen vil fokusere på synspunkter som kommer frem om hva en miljøgate bør eller skal være og hva som skal prioriteres i en slik gate, i tillegg analyseres det i hvilken grad nærmiljøet og beboere i området har fått deltatt i planleggingen. Sammen med dette har jeg foretatt to intervjuer med en fagperson ansatt hos miljøpakken i Trondheim kommune og en opposisjonspolitiker som har vært involvert i prosessen, som kan bidra til å kaste lys på utviklingen av saken og de vurderingene som er gjort.

#### 5.1.1 E6 Øst og Gatebruksplan for Innherredsvegen 2006

Den 23. November 2006 ble reguleringsplanen for Strindheimstunellen vedtatt gjennom prosjektet E6 Øst. Prosjektet har nå endret navn til E6 Trondheim – Stjørdal (Statens Vegvesen, 2015). Reguleringsplanen legger der noen forutsetninger for hvordan arbeidet med Innherredsveien skal fortsette. I bestemmelsene til reguleringsplan for E6 Nidelv bru – Grilstad heter det at planer for ombygging av avlastet veg, altså Innherredsveien, skal lages samtidig med byggeplaner for ny E6-Øst og at ombyggingen av avlastet veg skal skje etter at ny E6 er ferdigstilt (Statens Vegvesen, 2006). I følge min informant i Miljøpakken har planen en klar rekkefølgebestemmelse om at man skal bygge om, og få avlastet vegen. I forbindelse med denne prosessen utarbeidet Statens Vegvesen sammen med Reinertsen og Selberg arkitektkontor en gatebruksplan som tar for seg ulike mulige løsninger i gateutsnittet. De anbefaler i hovedsak en løsning med 2 kjørefelt, langsgående parkering og 2 sykkelfelt som sett i figur 5.1.

Figuren viser to sykkelfelt og langsgående parkering og beplantning i buffersone. Dette er i tråd med tidligere vedtak om Innherredsveien i Odelstingsproposisjon Nr. 76 (2000-2001) der det heter at «... I planføresetnadene for ny Ev 6 Trondheim Stjørdal inngår delfinansiering av miljøtiltak og nedbygging av Innherredsvegen og Mellomvegen frå fire- til tofelts veg etter at ny Ev 6 er ferdig ...» (Samferdselsdepartementet, 2003, s. 18).



(Statens Vegvesen, 2006)

**Figur 5.1: Gatesnitt med to kjørefelt.**

Om en løsning med 3 kjørefelt, hvorav 1 er svingefelt/kollektivfelt bemerker rapporten: «Hvis en krever kollektivfelt også etter at gjennomgangstrafikken er vekk så vil en kun oppnå på partier mindre oppstramminger i forhold til dagens situasjon. Miljøkrav om kollektivfelt ødelegger lett ønske om miljøgate og miljøgevinstene til bydelene. [...] Det er viktig å sikre at fortau holdes på en bredde på 3 meter eller mer» (Statens Vegvesen, 2006, s. 13). Gatebruksplanen fra 2006 tar også for seg gående og syklende-trafikk, kryssløsninger, økonomiske og tekniske forhold. Min informant i Miljøpakken kommenterer: «Dette er det som kom ut av den politiske behandlinga i 2006 ... Det kan minne litt om et av de alternativene som kommer senere med mer lokalmiljø og handel, og å åpne opp litt. Det er relativt grundig det som blir gjort i 2006. Mye trafikkberegninger og sånn, kapasitet, og byutvikling».



Fra møtet med velforeningene kom det ifølge rapporten blant annet frem følgende synspunkter til planarbeidet (Statens Vegvesen, 2006): Det er viktig at trafikksikkerheten blir ivarettatt, med lav fart og gjennomkjøring forbudt utenom for kollektivtrafikken, det er viktig med gateparkering, det er et ønske om at vegen over Nyhavna skal ta mer trafikk, det vil si avlaste Innherredsveien og det er et ønske med mest mulig åpning av sidegater, blant annet for adkomsttrafikk.

### 5.1.2 Idedugnad 2007

I 2007 ble det arrangert en idédugnad og et medvirkningsseminar i regi av Statens Vegvesen om Innherredsveien med 32 deltagere hvor man diskuterte Innherredsveiens karakteristikk, utfordringer, og mulige løsninger. I hovedsak var deltagerne personer med tilknytning til Trondheim kommune eller Statens Vegvesen, supplert med representanter for beboere og brukere, og BOTSFOR som er et nettverksforum fra vegdirektoratet med fokus på byer og tettsteder. Jeg har ikke kunnet identifisere nøyaktig hvilke avdelinger kommunens representanter kom fra og hvilken faglig bakgrunn de hadde, men det er naturlig å anta at de hadde forskjellige typer kompetanse. Deltagerne ble delt inn i seks grupper som hver for seg besvarte oppgavene som ble gitt på idédugnaden. Referater fra denne idédugnaden er noe jeg har fått tilgang på og innsyn i som personlig kommunikasjon gjennom en informant, og er ikke offentlig tilgjengelige dokumenter.

Den første oppgaven var å beskrive hva som karakteriserer Innherredsveien. Gruppene svarte at Innherredsveien har en barrierevirkning for nærmiljøet, både sosialt, fysisk og visuelt. De beskrev vegen som grå, kald, ukoselig, støvete og støyende. En gruppe beskriver gaten som «*direkte utrivelig*». Gruppene pekte videre på at det var for mye trafikk i forhold til gatesnitt og at bilen eier gata. Biltrafikken beskrives å «renne som en stri elv». Vegen er en utpreget viktig transportåre og prioritert til gjennomkjøring. Fortauene beskrives som for smale, og forholdene oppleves gjennomgående dårlig for fotgjengere og syklende. Lokale forhold som næringsliv, tilgjengelighet og opphold for barn og beboere oppleves som nedprioritert. En gruppe peker på at «*det var en trivelig gate for 25+ år siden*», men at lite er gjort siden da. Totalt sett tegnes det et bilde av en utrivelig gate hvor biltrafikken prioriteres til fordel for alt annet, samtidig som det også påpekes at gaten har et uforløst potensiale.

Dette er i tråd med de observasjonene jeg selv har gjort meg og kan ses i tidligere kapittel hvor studieområdet er spesifisert, beskrevet og illustrert. Bildene viser et landskap der den brede



vegbanen dominerer og plassen som er avsatt til gående, syklende og næringsliv er svært begrenset. Landskapet kan beskrives som et transportlandskap der trafikken er gitt en maksimal prioritering og gjennomferdsel i en bydel som er til dels sterkt preget av trafikken i og støy og støv-forurensning som gjør det til et lite innbydende område å oppholde seg i. Vegens potensiale består først og fremst av at byggene langs vegen har gode muligheter for næringsliv i 1. etasje i store deler av vegstrekningen, i tillegg til at den relativt brede vegbanen på enkelte strekninger kan tenkes å brukes til andre formål enn tradisjonelle trafikkfelt for gjennomfart.

Den andre oppgaven var å beskrive utfordringene man må løse og hvordan man skal bruke gaten når trafikken fra Innherredsvegen er overført, samt hvordan man skal overføre trafikken (til Strindheimstunellen). Gruppene mener at beboerne må få fortau og møteplasser tilbake. Gaten må gjøres mer attraktiv for opphold og virksomheter. De spør etter tiltak som gjør det lettere å drive næring som forretninger og kaféer som kan være attraktive oppholdssteder. For beboerne må det bli triveligere å bo og ferdes. For å oppnå dette vil man ha mere grønt i gaten, sikre fremkommelighet for gående og syklende, og «*få trafikkmengden ned på bydelens premisser*». Samtidig som det må tilrettelegges for næring, boende, gående og syklende legges det vekt på at «*kollektivtrafikken må sikres effektiv og god fremkommelighet og tilgjengelighet*». Beboerne og brukerne fokuserte mest på at trafikkmengden måtte ned, med fokus på trafikkstyring og sikkerhet, uten at det er spesifisert hvilken type trafikkstyring de ønsker. De ønsket at gjennomgående kollektivtrafikk legges i tunellen. Videre ønsket de tilgjengelighet på tvers av Innherredsveien og åpning av lukkede gater, samtidig som de fokuserte på universell utforming og redusering av støy og støv. Kommunens representanter hadde «*mennesket i sentrum*», «*å gjenskape gata*», og «*å temme all motorisert ferdsel*» som fokus. Vegvesenet på sin side satte opp redusert fremkommelighet for bil, trafikk sikre løsninger, tilgjengelighet på tvers og attraktivt gaterom for myke trafikanter som mål. Alt i alt er gruppene i stor grad enige om hva som er utfordringene og målene for en ny gate, selv om prioriteringene gruppene i mellom varierer noe. Få trafikkmengden ned og bedre forholdene for beboere og næringsdrivende samtidig som kollektivtrafikken får god fremkommelighet er målene alle er enig i. Det er verdt å merke seg at beboerne ønsket å legge gjennomgående kollektivtrafikk i den nye Strindheimstunellen og at de så det som et mål å åpne tilgjengeligheten på tvers av Innherredsveien. Dette kan ses som et ønske om å redusere barriereeffekten Innherredsveien har i nærmiljøet per dags dato, også for biler. De stengte sidegatene bidrar til et trafikkskapende gatenett, som Statens Vegvesen peker på i sin gatebruksplan fra 2006: «*I tillegg har den stivbeinte trafikksaneringen på Lademoen og Møllenberg medført et unødvendig stivt og*

*trafikkskapende gatenett. Med fjerning av uønsket gjennomgangstrafikk kan mange av dagens sidegater reåpnes for å avlaste Møllenberg og Lademoen for uønsket intern gjennomgangstrafikk. (Kirkegata og Østersundsgate)»* (Statens Vegvesen, 2006, s. 5). De stengte sidegatene bidrar altså både til en kompliserte ankomstløyper for beboere og til en uønsket gjennomgangstrafikk i sidegatene.

Etter at målene hadde blitt spesifisert ble gruppene bedt om å foreslå mulige løsninger. Tre av seks grupper mener to kjørefelt på hele strekningen er en forutsetning, da helt uten egne kollektivfelt. De tre andre gruppene mener det burde være tre kjørefelt i vest, og to kjørefelt i øst. En gruppe spesifiserer deling ved Thomas von Westens gate og en gruppe ved Lademoen kirke. Alle gruppene foreskriver en åpning av sidegater. To av gruppene fremhever bredere fortau som et tiltak, og to grupper ønsker egne sykkelfelt i Innherredsveien mens en gruppe ønsker å styre sykkeltrafikken utenfor Innherredsveien. En gruppe setter opp en prioritering med kollektivtrafikken som første prioritering, og boforhold som andre prioritering. Andre tiltak som blir nevnt er gjennomkjøring forbudt for privatbiler, uteområder ved Buran, og å unngå venstresving i 2-felts veg.

### 5.1.3 Dialogverksted og Gatebruksplan 2012

En omfattende prosess ble så startet opp av Statens Vegvesen hvor det ble utarbeidet 4 alternativer hvor man rendyrket forslag for hver enkelt trafikantgruppe, henholdsvis buss, sykkel, gående, og lokalmiljø og handel. De fire forslagene dannet så grunnlaget for et dialogverksted 2. februar 2012. Her samlet man mange sentrale aktører i form av fagpersoner, beboergrupper og interesseorganisasjoner for å diskutere en ny utforming av Innherredsveien og redusere alternativene fra fire til to. Tilbakemeldingene i alle gruppene som deltok, igjen seks i tallet, var forventninger til en betydelig miljøforbedring og nedbygging av vegen til to-tre kjørefelt (Trondheim Kommune, 2012). Overskuddsareal kunne da enten bli brukt til sammenhengende sykkelveg med fortau, utvidede fortau for plassdannelse og grøntanlegg, eller løsninger som innbefattet gateparkering. De fleste gruppene ønsket å åpne sidegater for å bedre tilgjengeligheten for beboerne i området. Ingen av gruppene i dialogverkstedet ønsket et gjennomgående eget kollektivfelt i begge retninger i en ny utforming av Innherredsveien, men det ble poengtert at bussene burde bli prioritert med egne felt inn mot kryss og at deres fremkommelighet burde bli sikret ved tilfartskontroll. En tilfartskontroll innebærer at bussene

prioriteres med egen grønnfase ved lyskryss mens biltrafikk holdes igjen. Det ble også foreslått av flere grupper at en andel av bussene burde benytte Strindheimstunellen.

Statens Vegvesens representanter stilte seg i møtet undrende til at gruppene hadde så stor tro på at en kunne oppnå en så stor trafikkreduksjon at kollektivtrafikken fikk god fremkommelighet med kun to kjørefelt i Innherredsveien. De uttrykte også skepsis til både framkommelighet og trafiksikkerhet ved en storstilt åpning av sidegater. Med bakgrunn i dette og at Innherredsveien ble utredet som superbussstrasé ble det besluttet at man skulle se nærmere på et eget superbussalternativ i tillegg til et miljøgatealternativ.

Egenskapene til superbussstrasé (BRT – Bus Rapid Transit) som er relevant for utformingen av Innherredsveien inkluderer: Færre stasjoner (500-800 meter mellom holdeplassene), egne og tydelige busstraséer som er mest mulig atskilt fra andre kjørefelt, prioritet i signalanlegg, rundkjøringer og kryss, gjennomsnittshastigheter opp mot 30 km/t og høy standard på ventearealer for publikum. Tankegangen bak konseptet sammenfattes ofte til *«Tenk bane- Bygg buss»* (Miljøpakken, 2013). Ideen om et superbusskonsept i Trondheim ble lansert i en mulighetsstudie fra 2010 (Asplan Viak, 2010). Min informant i Miljøpakken kommenterer: *«det jeg fant i 2010 som egentlig ga litt føringer var den første superbussutredningen. En sånn mulighetsstudie. Det var der det med midtstilt kollektivfelt kom inn»*. Denne ble ikke spesielt godt mottatt av faginstanser som vurderte den ifølge informanten: *«Alle faginstanser var vel negative. Litt av problemet med det her er jo at det er bare en skisse der man ser, her kan kollektivtrafikken kjøre midt igjennom, det er kult for det gjør de i utlandet. Men de går ikke så nøye til verks, når man ser på detaljene, vil det fungere i praksis, får man plass til det, og hvor skal holdeplassene være?»*. Hensikten i bussalternativet er å optimalisere vegen for kollektivtrafikkens fremkommelighet. Hovedgrepet var da å beholde egne kollektivfelt på strekningen for å sikre denne fremkommeligheten på en fortsatt god måte, eller forbedre fremkommeligheten. I forhold til løsninger for sykkel innebærer dette alternativet at hovedruten for syklende opprettholdes i sidevegnettet, blant annet over Møllenberg. Vegbredden kan i dette alternativet reduseres med ett kjørefelt på sørsiden i østlig retning på strekningen Mellomveien – Stadsingeniør Dahls gate. Gjenvunnet areal foreslås benyttet til å etablere tilfredsstillende fortausbredder og eventuelt en smal grønn buffersone. Bruk av tilfartskontroll ved ny busstasjon ved Buran sikrer fremkommelighet her. Ellers vil gaten med dette forslaget ha tilnærmet likt gatetverrsnitt som i dag. Dette innebærer at det fortsatt gjennomgående vil være svært smale fortau fra Solsiden til Thomas Von Westens gate.

Miljøgatealternativet innebærer først og fremst å redusere antallet gjennomgående kjørefelt fra fire til to. Plassen som vinnes tilbake fra vegen vil da brukes til å etablere sykkelveg i Innherredsveien med fortau og fortausutvidelser, og noe parkering. Alternativet åpner også for beplantning langs gaten i langt større grad. Den største muligheten for miljøgevinst finner man ifølge saksutredningen i delparsell 2, fra rundkjøringen på solsiden til Thomas von Westens gate. Området blir beskrevet å ha stort potensiale for handel og annet næringsliv i bygningene som ligger opp mot Innherredsveien. Det er også her Innherredsvegen har det dårligste tilbudet til gående og syklende i form av smale fortau, stor avstand mellom gangfelt for kryssing av vegen og kronglete forbindelse for syklist. Samtidig pekes det på at vegen her oppleves som en markant barriere gjennom aktuelle skolekretser og boligområdet. Hovedspørsmålet til dette alternativet er om forslaget tilfredsstillende forventningene om like god eller bedre framkommelighet for bussene.

Rådmannen uttalte i saksfremlegg for Gatebruksplan Innherredsveien i 2012 at disse foreliggende løsningsforslagene må betraktes som mulighetsstudier som synliggjør maksimal prioritering for enten buss eller sykkel/fotgjengere og ikke som alternativer som man skal velge mellom. Han mener at alternativene slik sett kan være gode utgangspunkter for å sette sammen kombinasjoner for ulike strekninger. Rådmannen mener hovedmålet er å finne løsninger hvor gaten fremstår som en miljøgate som får miljøforbedringer gjennom bedre forhold for myke trafikanter, mindre støy og støv-belastning, flere kryssningspunkter og bedret sykkeltilbud i gaten, samtidig som bussene sikres en like god framkommelighet som før. Han mener videre at det er fullt mulig å etablere løsninger med en kombinasjon av delvis kollektivfelt og tilfartskontroll som gjør det mulig for bussene å kjøre sammen med biltrafikken på delstrekninger uten vesentlig forsinkelse også i rushtidene. Rådmannens vurderinger og anbefalinger fører til at formannskapet 16.10.2012 anbefaler at to alternativer vurderes i det videre arbeidet med gatebruksplan for Innherredsveien (Trondheim Kommune, 2012).

Alternativ 1 innebærer at delstrekning 1 fra Bakke bru til Solsiden i størst mulig grad avsettes til gjennomgående kollektivfelt i begge retninger. Dette vanskeliggjør gode løsninger for sykkeltilbud i gaten, som må lokaliseres i andre gater. For delstrekning 2 fra Solsiden til Thomas von Westens gate må det søkes kompromisser fra foreliggende alternativer, som fortsatt sikrer god framkommelighet for buss. Sykkeltilbud kan her legges langs gaten. Det blir presisert at delstrekning 2 er strekningen som har størst potensiale for økt byliv og næringsvirksomhet, at videre arbeid må finne løsninger som ivaretar dette. For delstrekning 3 fra Thomas von Westens gate til Falkenborgvegen opprettholdes gatetversnittet i Alternativ 1

hovedsakelig som i dag, men optimaliseres for ny holdeplass, flere og bedre kryssningspunkter samt akseptable fortausbredder. Samtidig presiseres det at fremtidig opparbeidet gate skal ha fartsregulerende tiltak (Trondheim Kommune, 2012).

Alternativ 2 innebærer at det på hele strekningen opparbeides midtstilt superbusstrasè, tilrettelagt for en eventuell bybane, og med kjørefelt for bil i høyre felt. Det opparbeides også fortau langs vegen for å gi mulighet til økt aktivitet og bedre bruk av første etasje i bygningene som ligger opp mot Innherredsveien. Sykkelveger legges utenfor selve Innherredsveien. Videre foreskriver Alternativ 2 at man utreder forslag til hvordan man kan beholde enkelte venstresvingfelt samtidig som det etableres midtstilt trasé for bussen, og at det skal vurderes hvorvidt det er hensiktsmessig at deler av busstrafikken skal benytte Strindheimstunellen for å redusere trafikkbelastningen i den nye miljøgaten og sikre høy hastighet på deler av busstilbudet (Trondheim Kommune, 2012).

#### 5.1.4 Prinsippsak 2013

De to alternativene utgjorde så sammen med forprosjektet grunnlaget som reguleringsplanen for Innherredsveien bygget videre på. Det ble besluttet å benytte regulering av vegen for å sikre en medvirkningsprosess innenfor en kjent prosedyre og for å sikre hjemmelsgrunnlag for å sikre tiltak. Varsel om reguleringsplanarbeid ble sendt ut i april 2013 og man fikk da inn 37 merknader. Av disse 37 merknadene har 24 av de en preferanse i Alternativ 1. 2 innspill har Alternativ 2 som preferanse og 13 innspill var avventende, forkastet begge alternativene eller var nøytrale til valg av alternativ (Trondheim Kommune, 2013). Den observante leser vil merke seg at disse høringsinnspillene til sammen blir 39. Hvorvidt dette er på grunn av at noen av innspillene havner i flere kategorier eller om det er en tellefeil er usikkert, men det er i hvert fall tallene som er oppgitt i den politiske behandlingen av saken (Trondheim Kommune, 2012). Busselskapet AtB var blant de som hadde Alternativ 2 som preferanse. Merknadene som kom inn handlet om trafikk sikkerhet, forventninger om at miljøgaten Innherredsveien skulle bety bedre forhold for fotgjengere og syklister, kritikk av en reduksjon i antall bussholdeplasser og behov for riving av hus og fjerning av trær i Alternativ 2. Sør-Trøndelag fylkeskommune, som er fremtidig vegeier og kollektivansvarlig anbefalte Alternativ 1 (Trondheim Kommune, 2013). Statens Vegvesen utpeker også i sin anbefaling som er datert 29.05.2013 Alternativ 1 som det mest gunstige. I sin anbefaling fremholder de at ut i fra en totalvurdering av måloppnåelse bør Alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging, mens Alternativ 2 gir ikke akseptabel

måloppnåelse (Trondheim Kommune, 2012). En av de viktigste innvendingene går på trafiksikkerhet. Statens Vegvesen mener det er stor tvil om det er mulig å gi Alternativ 2 en trafiksikker utforming innenfor det tverrsnittet Innherredsvegen har i dag. De påpeker også at en sykkelveg langs Innherredsveien vil gi syklister som uansett vil bruke Innherredsveien som trasé en sikrere trasé i Alternativ 1 enn i Alternativ 2. Spørsmål om finansiering og fremdrift peker også i retning av Alternativ 1 da Alternativ 1 er betraktelig billigere og kan bygges ut etappevis. Videre taler også målet om bedre forhold for byliv og sosiale møteplasser for Alternativ 1 da dette alternativet i større grad gir mulighet til å benytte et utvidet gaterom foran Frostaveien 2 ved Burankrysset, i tillegg til å generelt tilby bredere utforming av fortauer enn Alternativ 2 gjennomgående gir mulighet for. Alternativ 2 tilbyr på sin side en marginalt bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken enn Alternativ 1, men begge alternativene gir bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken enn dagens situasjon på grunn av færre antall holdeplasser og ingen store avviklingsproblemer i den nye situasjonen.

Formannskapet velger etter høringen å vedta en løsning som kombinerer både Alternativ 1 og Alternativ 2. De ønsker at Alternativ 2 med midtstilte kollektivfelt legges til grunn for strekningen Bakke bro til Mellomvegen mens Alternativ 1 med sidestilte kollektivfelt legges til grunn for strekningen Stadsingeniør Dahls gate til Strindheim. På strekningen fra Mellomveien og Stadsingeniør Dahls gate ønsker de at man opprettholder dagens situasjon, med fire felt og sidestilte kollektivfelt. De gjør også en rekke andre vedtak med tanke på utformingen av vegen og løsninger for trafikken og syklister, og vedtaket er vedlagt denne oppgaven [Vedlegg 2].

### 5.1.5 Innbyggerinitiativet 2015

Misnøye med løsningen som ble valgt kom formelt til orde gjennom et innbyggerinitiativ som ble tatt opp i bystyret i Trondheim 26.02.2015. Innbyggerne sier der at formannskapet uten lokal medvirkning eller offentlig debatt har gått bort fra sitt løfte om nedbygging av Innherredsvegen. Innbyggerne vil at spørsmålet om Innherredsvegen som miljøgate blir tatt opp på nytt av bystyret, med en åpen og tilgjengelig prosess i tråd med kommuneplanens samfunnsdel og prinsipper om lokal medvirkning. Innbyggerne mener at folkehelse, lokalmiljø og deltagelse må ligge til grunn for arbeid med en reguleringsplan for Innherredsveien. For å sikre lokalmiljøet god medvirkning i prosessen og at alternativer blir konsekvensvurdert med henblikk til det som er viktige faktorer for fotgjengere, syklister, lokalt bymiljø og næringsliv mener innbyggerne at planarbeidet må forankres i et planprogram med en helhetlig utforming

av Innherredsveien. De kritiserer den demokratiske prosessen som har vært, og mener prinsipper for utforming av Innherredsveien som fraviker tidligere vedtak om miljøgate ikke kan behandles av et formannskap der de fleste avgjørelsene om trafikk tas i Miljøpakkens lukkede rom (Trondheim Kommune, 2015).

## 5.2 Miljøgate

Med bakgrunn i teorien om hva som gjør en miljøgate så vil man ha store problemer med å argumentere for at den vedtatte utformingen av Innherredsvegen teknisk sett er en miljøgate. Det er vedtatt forskjellige løsninger for forskjellige deler av Innherredsvegen, men de fleste tekniske aspektene i forhold til utformingen av en miljøgate er like for hele strekningen og kan diskuteres generelt og samlet.

Først og fremst er det på det rene at Innherredsvegen ikke faller inn under den opprinnelige definisjonen av miljøgate som var for gjennomkjøring på stedets premisser. Siden Strindheimstunnellen har avlastet vegen med en omkjøringsstrategi er altså Innherredsvegen en annen type miljøgate som kombinerer omkjøring og gjennomkjøring. I en av Statens Vegvesens håndbøker står det som nevnt i teoridelen at begrepet miljøgate som regel blir brukt om hovedveger gjennom mindre tettsteder som på en kortere strekning blir bygget om til en gate. Dette introduserer flere problemer for Innherredsvegen som miljøgate. For det første er ikke lenger Innherredsvegen en hovedveg når Strindheimstunnellen har overtatt den funksjonen, og for det andre er ikke Trondheim og Lademoen et mindre tettsted men en i norsk sammenheng relativt stor by og en bydel. Det finnes likevel andre eksempler på miljøgater som kombinerer omkjøring og gjennomkjøring på stedets premisser, som i evalueringer av miljøgater har fått navnet «tiltak på avlastet veg» som en underkategori av miljøgater. Formuleringen «som regel» gjør også at det åpnes for at det ikke kun er disse type gater som kan være miljøgater, og siden det finnes miljøgater som ikke er hovedveger kan man vel heller ikke kategorisk utelukke at miljøgater kan være gater i større byer.

Når det gjelder feltbredden i den vedtatte utformingen av vegen er denne gjennomgående planlagt til å være fire feltbredder, for å få plass til egne superbusstraseer i tillegg til biltrafikkens kjørefelter. Dette er åpenbart problematisk i forhold til konseptene om miljøgate, av flere grunner. Rent spesifikt sier Statens Vegvesen om utforminger av miljøgater at de ikke burde være bredere enn 5,5-6,5 meter. Fire feltbredder og eventuelle venstresvingfelt og midtrabatter vil langt på veg overstige dette, og noen steder mer enn doble denne bredden.

Der hvor kjørebanelen er bredere enn dette anbefales det at man tar i bruk fartsregulerende tiltak som fartsdumper eller andre fartsregulerende tiltak i kjørebanelen for å begrense farten i trafikken. Ingen slike tiltak er beskrevet i vedtaket om utformingen av Innherredsveien. Det er også forståelig at man ikke ønsker rene fartsdumper i en gate hvor bussen skal ha god fremkommelighet. Det finnes derimot mange andre tiltak man kan gjøre for å redusere fart, blant annet nevnes det i håndboken parkering langs vegen som et tiltak, noe som heller ikke foreskrives i vedtaket. I forhold til å bremse farten inn mot miljøgaten anbefaler håndboken rundkjøringer. Disse er tilstede hvis man kommer fra byen og kjører østover, både ved Bakke bro og ved Solsiden, men er ikke tilstede hvis man kommer fra øst og kjører mot byen. Det er heller ingen vedtak på at man skal introdusere slike rundkjøringer her. I vedtaket for utforming har man foreskrevet en ombygging av rundkjøringen på Solsiden hvor bussen kjører midt igjennom rundkjøringen. Hensikten med dette er uklar men man kan anta at effekten av å bremse farten i rundkjøringen dermed avtar, for bussenes del.

Utover det at det konseptuelt er uklart hvorvidt Innherredsveien passer inn under begrepet miljøgate gjør vegbredden og mangelen på fartsregulerende tiltak samlet at det er vanskelig å se hvordan man kan argumentere for at vedtaket for utforming kan forsvares som en miljøgate. Likevel kan det være interessant å se på i hvilken grad den vedtatte utformingen oppfyller noen av de samme målene som en miljøgate har, og det vil jeg gjøre i neste kapittel.

### 5.2.1 Mål for og forventninger til miljøgate

Som nevnt i teoridelen er målene med en miljøgate å ta mer hensyn til lokalmiljøet ved å bedre fremkommelighet for gående og syklende, bedre parkeringsforholdene, bedre trafiksikkerheten og bidra til et triveligere tettsted. For å vurdere hvorvidt, og i hvilken grad den vedtatte utformingen av Innherredsveien vil bidra til disse målene vil jeg vurdere den vedtatte løsningen og illustrasjoner av denne sammen med mine egne observasjoner i Innherredsveien, uttalelser fra mine informanter i nærmiljøet og relevante vurderinger gjort av fagfolk.

Løsningen fra Bakke bro til Mellomveien baserer seg på Alternativ 2 og foreskriver midtstilte kollektivfelt langs denne strekningen. Illustrasjoner av løsningen ved Solsiden og ved Buran kan ses i figur 5.2 og figur 5.3. Løsningen for Mellomveien til Stadsingeniør Dahls gate er å videreføre dagens situasjon med fire felt og sidestilte kollektivfelt og innebærer således ingen



endringer. Løsningen fra Stadsingeniør Dahls gate til Strindheim baserer seg på Alternativ 1 og kan ses i figur 5.4.



**Figur 5.2: Midtstilt kollektivfelt ved Solsiden.**



**Figur 5.3: Midtstilt kollektivfelt ved Buran.**

Strekningen fra Bakke bro til Mellomvegen som baserer seg på midtstilt kollektivfelt er den delen av gaten som har mottatt mest kritikk, både fra fagfolk og fra nærmiljøet. For det første innebærer løsningen delvis en enda bredere gate enn det som har vært tilfelle inntil nå, og gir dermed enda mindre plass til fotgjengere og syklister enn før. Dette er direkte i strid med målsetningene for en miljøgate, og er et aspekt som også nærmiljøet fokuserer på som viktig i sine uttalelser. Noen av beboerne presiserer at de ikke er prinsipielt imot fire felt i veggen, men

at det må tas hensyn til de som ferdes til fots og med sykkel. For eksempel uttaler beboer: «*Hele poenget med miljøgate er jo at det skal være en gate tilpasset fotgjengere og de som bor der ... Gjerne sykkelveg og bredere fortau. Det er ikke knyttet opp mot to eller tre eller fire felt, men brukervennligheten for de som bor der, de som benytter seg av området og bor i området*». På spørsmål om hva man ønsker av en ny Innherredsvei uttaler informanten fra Lademoen vel: «*Brede fortau, god fremkommelighet også om vinteren for fotgjengere i hvert fall, og syklist*». En beboer mener fire kjørefelt er helt uforenelig med en tilpasning til området og uttaler: «*Hensynet til de som ferdes til fots og med sykkel får du ikke med fire felt. Hvis man mener man kan få til det med fire felt så har man ikke vært å sett hva som faktisk er situasjonen langs gaten. Det er jo et hån å si at man skal ha slike mål men fire felt*». Min informant i miljøpakken kan også fortelle at vegbredde er direkte korrelerende med dårligere trafiksikkerhet: «*Vi har jo undersøkelser som sier at for hvert ekstra felt man må krysse så dobles ulykkesrisikoen omtrent*».

Som man kan se i Figur 5.2 og 5.3 er det ikke god plass til syklist og gående på sidene av vegen. I trafiksikkerhetsrevisjonen av vedtaket, som innebærer en systematisk og uavhengig granskning av trafiksikkerhetsforhold for alle trafikantgrupper i en veg- eller trafikkplan (Sørensen, 2009) pekes det på at fortauet på deler av strekningen vil være så lite som 1,5 meter, noe som vil være svært problematisk når syklende og gående møtes, og når folk står og venter på bussen like ved slike trange passasjer (Nilsen, 2013). Revisjonen viser også til at løsningen som er valgt med midtstilte kollektivfelt og holdeplasser ute i kjørebanelen gjør at man har redusert bredden på både kjørefelt, fortau og holdeplasser i forhold til det som er krav og anbefalte løsninger i vegnormalene (Nilsen, 2013). En av informantene tenker som tidligere nevnt spesielt på situasjonen om vinteren, som i Trondheim ofte innebærer veldig mye slaps, da vegen også saltes grundig. Når bilene kjører forbi, i relativt god fart, så spruter dette opp på fortauene og de som går der. Vintersituasjonen blir også tatt opp av trafiksikkerhetsrevisjonen, som mener at man for å sikre fremkommelighet om vinteren med den bredden på fortauene som er vedtatt i så fall må legge varme i fortauene fordi de ikke kan ryddes maskinelt for snø og is.

Bredden på vegen oppleves også som en barriereeffekt for nærmiljøet. En av informantene uttaler det slik: «*Den tydeligste barriereeffekten i Innherredsvegen tror jeg er vegpreget, det transportårepreget. Det er 4 felts motorveg med gjerder rundt, som hindrer både fotgjengere og det naturlige livet i en bydel som Lademoen*». Med tanke på dette er alternativ 1 som er valgt fra Stadsingeniør Dahls gate og til Strindheim en forbedring av dagens situasjon fra Rosendal

og opp Rønningsbakken, selv om fortausbredden på sørsiden av veggen på denne strekningen ikke er forbedret. Her har man redusert feltbredden til 3 bredder, som sett i figur 5.4.



**Figur 5.4: Sidestilt kollektivfelt ved Rosendal.**

Her er også forholdene for syklistene forbedret ved at man har introdusert en sykkelveg, markert i rødt på bildet. Dette innebærer også at forholdene for gående blir bedre da de slipper å konkurrere med syklistene om fortauet, som er rimelig bredt på nordsiden av veggen. Det åpner også muligens for at de næringsdrivende langs veggen kan ta i bruk noe av dette fortauet for å vende seg mer ut mot gaten.

At Alternativ 2 er valgt som løsning helt frem til Mellomveien er noe spesielt da inndelingen i parceller tidligere var basert på en parsell fra Bakke bro til rundkjøringen ved Solsiden, en fra rundkjøringen til Rosendal og en fra Rosendal til Strindheim. Flere av beboerne som er intervjuet har en viss forståelse for at strekningen ved Solsiden kan ha egne løsninger og egne behov men mener en sammenhengende løsning burde gå fra Solsiden og til Rosendal. Det er også dette området som blir utpekt som det viktigste området med tanke på byliv og potensiell næringsdrift av mine informanter. «I hvert fall fra parken og ned er kanskje det som er det viktigste å få til næringsliv og møteplasser, tror jeg» sier en beboer, mens en annen setter dette i sammenheng med at bussene burde gå i tunnelen, og eventuelt hvor de kjører videre derfra:

*«Jeg mener jo at bussene bør kjøre i tunnelen, at to tredjedeler av bussene burde kjøre i tunnelen. Så er det jo et spørsmål om når den bussen kommer ut på Nyhavna, hvor skal den da gå? Hvis den da skal kjøre ned Innherredsvegen, og ikke via Sentralstasjonen,*

*så kan man jo se på den strekningen av Innherredsvegen som en bit. Men jeg mener at fra Solsiden og opp til Sirkus kjøpesenter så bør det være en utforming».*

*(Beboer i Innherredsveien)*

Løsningen ved Burankrysset peker seg spesielt ut som en dårlig tilpasning til stedet. Utformingen innebærer at bussene her skal skifte over fra midtstilt kjørefelt til sidestilt kjørefelt. Trafikksikkerhetsrevisjonen av vedtaket som innebærer en systematisk og uavhengig granskning av trafikksikkerhetsforhold for alle trafikantgrupper i en veg- eller trafikkplan (Sørensen, 2009), ble gjennomført i 2013 og finner en rekke problemer med løsningen som er valgt (Nilsen, 2013) for dette krysset. At kollektivtrafikken og privatbilene skal skifte felt i krysset innebærer at de ikke kan få grønt lys samtidig, og at i de periodene signalreguleringen er ute av drift vil trafikksituasjonen være svært farlig og føre til ulykker med hardt skadde som resultat minst en gang i året. Det pekes også på at biltrafikken må ha mye av konsentrasjonen rettet mot annen biltrafikk det skal vikes for, og at det derfor vil være lett å overse gangtrafikken særlig øst i krysset (Nilsen, 2013). Noen informanter er også spesielt bekymret for dette, og en av de uttaler: *«Det blir jo et utrolig komplisert kryss. ... Det største ankepunktet er jo da når det lyskrysset er ute av drift. Hva vil skje da? Man kan se for seg at det blir totalt kaos, og det skjønner jeg godt».* Videre peker løsningen her seg spesielt ut fordi dette er en av de områdene som er pekt på både hos Vegvesenet og hos nærmiljøet som et av områdene med mest potensiale for byliv, opphold og næringsdrift. Dette krysset ligger nemlig rett opp mot Lademoparken, som er godt besøkt, og dette krysset er dermed et område hvor det er betraktelig med fotgjengere som beveger seg gjennom og rundt. I direkte tilknytning til krysset er også nærområdets eneste matvarehandel som naturlig nok genererer en del trafikk. Krysset har også et flott bygg i Innherredsvegen 59 som er meget egnet for næringsdrift men som ikke får forløst sitt potensiale slik krysset er i dag, og vil ha enda dårligere forutsetninger for det med en utforming og løsning som er skissert i dette vedtaket. En av informantene mener at dagens utnyttelse av bygget som bingo hall er et tegn på hvor dårlig forholdene næringsdrivende er i området: *«Også har du det aller fineste lokalet der har du bingo. Bingo er helt greit det men det trenger ikke å ha hedersplassen. Det er bestandig et dårlig tegn når du har bingo i første etasje, da betales det ikke nok i husleie hvis de kan være der og ha de fineste lokalene».* En annen informant fremhever Burankrysset på denne måten: *«Men jeg tenker at krysspunktene her, kunne vært bedre torg da. Bedre byrom, i en god miljøgate. For en miljøgate inneholder også flere punkter som er treffpunkter for mennesker tenker jeg, mer menneskestøy enn trafikkstøy tror jeg en miljøgate inneholder».* Med en løsning med et slikt systemskifte i dette krysset kan man

vanskelig se for seg noe byliv i dette krysset, og i den grad mennesker oppholder seg i eller på veg gjennom krysset vil det tidvis være direkte farlig.

Et moment med tanke på trafikksikkerhet som ikke kommer frem av noen offisielle behandlinger eller dokumenter men som informantene mine forteller om, er at nedgangen i trafikk som følge av åpningen av Strindheimstunnellen fører med seg en økt trafikkrisiko på grunn av høyere fart på motorkjøretøyene og at fotgjengere i større grad oppholder seg i gata. Mangelen på trafikk sammen med at det er fire kjørefelt gjør at bilister og andre motorkjøretøy tidvis kjører over fartsgrensen på strekningen, eller raskere enn det som er forsvarlig forholdene tatt i betraktning. Når man har firefelts veg uten noen biler som ligger foran inviterer dette tilsynelatende bilistene til å kjøre fortere. Dette gjør seg dårlig i kombinasjon med at fotgjengere i langt større grad enn tidligere krysser vegen akkurat hvor de vil, nettopp fordi det ikke er noe trafikk, og de opplever det som uproblematisk å krysse gaten utenfor signalregulering eller fotgjengerfelt. En beboer som bor nære vegen har merket seg at adferden til motortrafikken har endret seg: *Ja nå kjører folk fortere og det har jeg merket, at det er jo faktisk 50 og 30 forbi oss på slutten der. Men der er det en og annen, særlig motorsykler, som bare durer av gåre*». Informanten fra Lademoen Vel kommenterer at undergangene ikke oppleves som nødvendige: *«det er veldig lett å krysse gaten på bakkeplan, jeg går ikke undergangene lenger*». I lys av dette kan man tenke seg at det ville vært hensiktsmessig med noen fartsregulerende tiltak i gaten, som for eksempel en automatisk trafikkkontroll. En informant bruker krysset ved Rønningsbakken til å illustrere hvordan fotgjengerovergangene fungerer dårlig, da signalanleggene er tilpasset en langt større trafikkmengde enn det man har i dag:

*«For å få flyten i trafikken der så måtte man jo stå å vente i et minutt. Hvis ikke ville det ha levret seg straks noen trykket på. Og det er jo mye folk som går av bussen der, og de skal jo over ... Nå trykker jo folk på, også kommer det ikke noen biler, også går de over likevel*».

*(Beboer ved Innherredsvegen)*

Den brede vegen i kombinasjon med mangelen på biler gjør også at vegbredden oppleves som meningsløs av beboerne, som en av de formulerer det: *«Altså, jeg gremmes jo hver gang jeg krysser den fordi det er jo så lite biler at det er en meningsløs bruk av byareal*», på samme måte som det oppleves som meningsløst å vente på grønn mann når det ikke er noen biler i vegen. Det er en klar og velkjent sammenheng mellom fart og alvorligheten av ulykker, som gjør at man sammen med beboernes beskrivelser kan anta at man med et slikt trafikkbilde vil oppleve

mer alvorlige ulykker enn før, så lenge ingen andre tiltak introduseres for å redusere farten. Statens Vegvesen mente i sine beregninger i Forprosjekt Gatebruksplan Innherredsveien at trafikken ville «halveres» etter at Strindheimstunnellen åpnet. De faktiske tallene de operer med er at trafikken vil minke fra et snitt på 14600 ÅDT, til et snitt på 8400 ÅDT (Statens Vegvesen, 2013a), noe som ikke fullt ut er en halvering. Gjennomsnittet for målingene i 2014 viser et snitt på 8300 ÅDT, og er således veldig nærme det snittet man opererer med i beregningene sine. Går man nærmere inn på tallene for forskjellige delstrekninger viser det seg likevel at beregningene skiller seg ganske kraftig fra de målingene som ble gjort i 2014. For mens beregningene på strekningen fra 2013 spår en ÅDT på 7100 fra Bakke bro til Solsiden viser målingene fra 2014 en ÅDT på denne strekningen på hele 12100. Forholdet mellom beregningene i 2013 og målingene i 2014 er motsatt for resten av strekningen. Fra Solsiden til Thomas von Westens gate er ÅDT fra beregningene i 2013 på 9600, mens de reelle målene fra 2014 viser en ÅDT på 7400. På strekningen fra Thomas von Westens gate til Persaunvegen er ÅDT fra beregningene i 2013 7900, mens ÅDT fra målingene i 2014 er 6100. Forskjellen mellom beregningene og målingene er således på henholdsvis 2200 og 1800 på disse strekningene (Statens Vegvesen, 2013a, 2014b). Min informant i Miljøpakken kan fortelle at det ikke er uvanlig at Statens Vegvesens beregninger for trafikk i Trondheim overvurderer trafikkmengden:

*«Generelt har Vegvesenet operert med litt høye tall i Trondheim, for de har ikke alltid hatt gode tellinger. De har kun fremskrevet gamle tellinger, og da har de en fast vekstrate på trafikk som sier at trafikken øker med et par prosent hvert år. Men vi har jo snudd denne trenden i Trondheim så vi har ikke hatt noen vekst, vi har hatt nedgang i sentrale strøk. Så derfor har de modellene gjerne vist alt for høye tall»*

*(Ingeniør, Miljøpakken)*

Beregningene fra forprosjektet i forhold til målingene i 2014 er altså for lave for området fra Bakke bro til Solsiden, og for høye for strekningen fra Solsiden til Persaunvegen. Det er naturlig å anta at disse beregningene i forprosjektet har vært med å påvirke hvilke løsninger som er valgt, og det er også en god forklaring på at man har valgt å ha sidestilte kollektivfelt helt frem til Mellomvegen, da trafikken er beregnet å være stor frem til Burankrysset.

Informantene synes det er vanskelig å anslå akkurat hvor mye trafikken har minket siden tunellen åpnet, men påpeker at den har minket betraktelig. På spørsmål om hvor mye trafikken har minket svarer en beboer som bor like ved Lademoparken: «Trafikken er mye mer enn



halvert. Selv når jeg kommer ut klokken kvart på 8 om morgenen når det skal være rushtid, så er det jo ikke noe rush. Det hadde klart seg helt fint med to felt». Vedtakene for utforming av Innherredsvegen foreskriver en rekke spesifikke tiltak i tillegg til hvilke alternativer som velges for de forskjellige strekningene. En rekke trafikkregulerende tiltak blir foreskrevet for å overføre mer trafikk til Strindheimstunellen og sikre fremkommeligheten til bussen. Disse tiltakene er som sett i [Vedlegg 2] en utstrakt bruk av tilfartskontroll. Med innføringen av slike trafikkregulerende tiltak vil trafikkmengden i Innherredsvegen bli ytterligere betraktelig redusert. Det er gjort beregninger på hvor mye trafikken vil reduseres med slike tiltak, som min informant i Miljøpakken kommenterer:

*«Her viser du at du kan få nesten all trafikk ned i tunellen. Man øker med over 3000 i tunellen, og det reduseres med 3000 i snitt i Innherredsveien, ved parken blir det nesten ikke noe trafikk igjen ... Med de trafikkreguleringene der så er det ikke noe behov for kollektivfelt. Da kan du bygge 2-felts, og da kan du få den miljøgaten som folk har forventning til».*

*(Ingeniør, Miljøpakken)*

Med utgangspunkt i målingene av ÅDT i 2014 vil en reduksjon på 3000 gi ca. 9100 ÅDT i snitt fra Bakke bro til Solsiden, 4400 ÅDT fra Solsiden til Thomas von Westens gate, og 3100 ÅDT fra Thomas von Westens gate til Persaunvegen. Det er vanskelig å si hvorvidt dette vil påvirke situasjonen med at biler kjører fortere på grunn av lite trafikk ytterligere i negativ retning da det selvsagt finnes grenser for hvor fort bilister tillater seg å kjøre inne i byen og samtidig vil forholdene i den nye gaten endre seg i tråd med de løsningene som er valgt. På strekningen som er vedtatt for midtstilt superbussstrasé er kjørefeltenes bredde redusert og det er holdeplasser i kjørebanelen, noe som vil minke preget av motorveg og senke farten. I denne sammenheng utgjør således midtstilte kollektivfelt ikke en forverring av dagens situasjon, men det er altså andre trafiksikkerhetsspørsmål forbundet med denne løsningen og spesielt med overgangen mellom forskjellige system (Nilsen, 2013). Fra Burankrysset og til Stadsingeniør Dahls gate skal dagens situasjon videreføres, og man vil altså i beste fall ikke forbedre situasjonen med tanke på fart og mennesker i kjørebanelen her. Sett sammen med de tidligere problemene med Burankrysset utgjør dette ytterligere en trafikkrisiko som ikke er tatt med i trafiksikkerhetsrevisjonen. For strekningen fra Stadsingeniør Dahls gate til Persaunvegen vil en reduksjon av den totale vegbredden og introduksjonen av et sykkelfelt sannsynligvis utbedre situasjonen noe i forhold til denne problemstillingen. For øvrig har ikke den vedtatte utformingen spesifisert noen

fartsregulerende tiltak. Uavhengig av farten på motortrafikken er det naturlig å anta at den brede vegbanen oppfattes som enda mer meningsløs blant beboerne jo mindre trafikken er, og at de med enda mindre biler vil krysse gaten utenfor signalregulering i enda større grad, særlig ved Burankrysset som er i direkte nærhet til Lademoparken og dagligvarehandelen. Den forespeilede trafikkmengden man får med utformingen som er vedtatt sammen med de trafikkregulerende tiltakene gjør at det må stilles store spørsmålstegn ved behovet for egne kollektivfelt, med unntak av strekningen fra Bakke bro til rundkjøringen ved Solsiden. Min informant i Miljøpakken kan informere om at det opereres med litt forskjellige verdier for hvor stor trafikken må være for at det skal være behov for kollektivfelt, men at det er normalt å si at det er behov for kollektivfelt når ÅDT er fra 8000-12000. Kun strekningen fra Bakke bro til Solsiden er i nærheten av en slik trafikkmengde, og resten av Innherredsvegen har med de vedtatte løsningene en trafikkmengde som er fra halvparten av dette og nedover. Som tidligere nevnt kan også beboerne jeg har intervjuet se at det er et behov for en løsning tilpasset kollektivtrafikken på denne strekningen, mens de synes resten av Innherredsveien burde få en enhetlig løsning.

Samlet sett oppnår den vedtatte løsningen i liten grad de målene man har for en miljøgate. Fremkommeligheten for fotgjengere og syklistene er forbedret på strekningen fra Stadsingeniør Dahls gate til Persaunvegen på grunn av eget sykkelfelt og en redusert bredde for motorkjøretøy. Ellers er forholdene for fotgjengere og syklistene den samme som før, eller forverret på deler av strekningen. Det er en rekke problemer knyttet til trafikksikkerheten med utformingen som er vedtatt, både der situasjonen er uendret, og der hvor man har midtstilte kollektivfelt. Samtidig peker Burankrysset seg ut som spesielt dårlig løsning med tanke på å bidra til et triveligere sted, da dette området har stort potensiale men er vedtatt som et kryss som ikke henvender seg til fotgjengere og næringsliv overhodet, men et komplisert trafikkkryss med ulykkespotensiale. Nærmiljøet hadde en klar forventning om at Innherredsvegen skulle bygges ned, men den vedtatte løsningen bygger bare ned vegen på en del av strekningen, og bygger ut vegen, til fordel for motorisert ferdsel og til ulempe for gående, syklende, byliv og næringsdrift. For øvrig er ingen parkering langs vegen planlagt i vedtaket, som også er et fartsregulerende tiltak og noe også nærmiljøet har etterspurt i forhold til blant annet varelevering.



### 5.3 Brukermedvirkning

Brukermedvirkningen som har funnet sted i planleggingen av Innherredsveien har som gjennomgangen av saken har vist, vært tosidig. På den ene siden har nærmiljøet vært tidlig inne i prosessen og fått uttrykt sine bekymringer og forhåpninger til en ny utforming av veggen, både gjennom eget initiativ, og som tidligere vist gjennom medvirkningsprosesser i form av idedugnad og dialogverksted. På den andre siden har nærmiljøet opplevd at deres ønsker og det de hadde blitt lovet har blitt nedprioritert og at politikerne ikke har tatt hensyn til deres innspill. I det videre vil vi se på hvordan prosessen har vært i lys av teorien som er presentert innledningsvis i studiet.

Idedugnaden fra 2007 og dialogverkstedet fra 2012 er eksempler på medvirkningsformer som kombinerer interessegrupper og konsultasjon av kjennere. Denne formen for medvirkning er som beskrevet i teoridelen godt egnet til å tilegne seg dybdekunnskap om et tema, og det viser også referatet fra Idedugnaden fra 2007. Her går man grundig til verks og definerer problemer, utfordringer og ser på mulige løsninger. Sammensetningen med fagfolk fra kommune og vegvesenet sammen med beboere gjør at man får den gjensidige læringsprosessen som er ett av målene med å ha brukerdeltagelse i utgangspunktet. Autoritetene får da muligheten til å lære om utfordringer og problemstillinger som nærmiljøet opplever som relevante i området, og de kan bruke denne kunnskapen til å finne bedre og mer tilpassede løsninger. Nærmiljøet får på sin side lære om tekniske og faglige vurderinger som setter rammer for hva man kan og ikke kan få til i Innherredsveien. Noen lignende dokumentasjon som den fra Idedugnaden i 2007 har ikke vært tilgjengelig for dialogverkstedet i 2012, men basert på uttalelser fra nærmiljøet var de samme aspektene til stede her også. Altså har nærmiljøet i disse tilfellene fått en aktiv rolle i forhold til planleggingen av utformingen av gaten, noe som bidrar til å øke engasjementet og tilknytningen til nærmiljøet sitt, i hvert fall så lenge deres innspill i planleggingen blir tatt videre med i avgjørelsene som blir gjort.

I forhold til Zachrissons typologi for grader av deltagelse i landskapsadministrasjon faller denne formen for deltagelse inn under nivå 3, «Co-operation», eller samarbeid (Zachrisson, 2004). Det innebærer at nærmiljøet har input i styringen, og at lokal kunnskap blir oppsøkt, men at dette skjer på forvaltningens premisser. Her legger de premissene i forhold til hva det skal snakkes om, hva som er målene for dialogen, og hvem som får være med i samarbeidet. En av informantene tilknyttet Lademoen vel, som ikke var med på disse møtene men har hørt om de fra de som var der beskriver hvordan hun har oppfattet møtet i 2007 slik:

*«Det var workshop for mange år siden i forbindelse med planleggingen av tunnelen. Det har jeg hørt om, og at det ble lagt frem med gode intensjoner og med alle tanker og ideer om miljøgate ble tatt imot veldig kjærkomment og som noe det virkelig skulle gås videre med. Dette var vel i regi av vegvesenet, og det var jo for inviterte, det var ikke for hvem som helst, så vidt jeg har skjønt»*

*(Informant fra Lademoen vel)*

Grunnen til at disse medvirkningsprosessene ikke kan sies å være i kategori 4; kommunikasjon, er at disse medvirkningsprosessene bare delvis blir tatt videre med i de politiske behandlingene som finner sted. I gatebruksplan fra 2012 introduseres det et konsept med midtstilt superbusstrasé som ikke har vært en del av dialogen mellom forvaltningen og nærmiljøet. Dette konseptet er det som i 2013 blir valgt for strekningen fra Bakke bro til Mellomveien. Fra Stadsingeniør Dahls gate til Persaunvegen velges et alternativ med sidestilte kollektivfelt som har noen elementer fra dialogen mellom forvaltning og nærmiljøet, i form av en egen sykkelveg. Deltagelsen for nærmiljøet i selve avgjørelsen med prinsippvalg for Innherredsvegen er at de får komme med innspill i høringen av saken. Offentlige høringer befinner seg på medbestemmelse og deltagelses-siden av Arlers demokrati-trekant, og er godt egnet til å favne bredt og få mange menneskers syn på saken, så lenge folk er klar over at høringen finner sted. Samtidig er også fagpersoner høringsinstans og man kan derfor også referere til konsultasjon av kjennere-strategien her. I høringen gir både nærmiljøet og faglige instanser uttrykk for at konseptet med midtstilt superbuss er sterkt uønsket, og at alternativet med sidestilte kollektivfelt er å foretrekke selv om også dette alternativet har mangler i forhold til de ønskene som tidligere har kommet til uttrykk med tanke på bredden på vegen. I Zachrissons typologi for grader av allmenn deltagelse plasserer høringen av prinsippvalg for Innherredsveien seg i kategori 2; Konsultasjon. På dette nivået har man kontakt mellom forvaltning og nærmiljø, og nærmiljøet blir hørt, men ikke nødvendigvis hensyntatt, og involveringen er på et sent tidspunkt i avgjørelsesprosessen, hvor man har utarbeidede konseptvalg å velge mellom. Opposisjonspolitikeren som var involvert i prosessen kommenterer deltagelsen i forbindelse med høringen slik: *«Formelt sett så er jo rollen til nærmiljøet at de er høringsinstans. Jeg tror det er vanskelig å peke på noen formelle forhold som ikke er ivaretatt når det gjelder involvering av nærmiljøet, men det er nok sånn at man i denne saken ikke har blitt hørt av flertallet i Trondheimspolitikken».*

Den næringsdrivende informanten i nærmiljøet påpeker også at deltagelsen var tilfredsstillende fra starten av, men at han føler myndighetene har ønsket mindre involvering fra nærmiljøet etter at konseptet om superbuss og midtstilte kollektivfelt ble introdusert:

*«Planen lå jo der. Så medbestemmelsen frem til da var jo bra. Men involveringen av nærmiljøet etter man gikk bort fra disse planene har jo ikke vært til stede i det hele tatt. Det har man ønsket å, egentlig feie under teppet. Det har jo vært ikke-eksisterende. Problemet var at man gikk bort i fra de planene som var. Og det tok jo tid før man oppdaget at det var tilfellet, for det var jo ikke noe man pratet høyt om. [...] Det virker som at de synes at det er ubehagelig å ha en demokratisk prosess, for den finnes jo ikke».*

*(Næringsdrivende ved Innherredsveien)*

Selv om det som min informant i det politiske miljøet i Trondheim formulerer det, er vanskelig å peke på noen formelle forhold som ikke er ivare tatt når det gjelder involvering av nærmiljøet, er det som det overstående sitatet og protesten i form av innbyggerinitiativet viser en utbredt misnøye med den medvirkningen nærmiljøet har hatt. Informanten fra Lademoen vel går så langt som å si: «Jeg tror ikke jeg ville kalt det en demokratisk prosess da.». Misnøyen med brukermedvirkningen kommer selvsagt til dels fra misnøyen med å ikke ha blitt hørt i den grad man hadde ønsket. Med en forståelse av demokrati som baserer seg på objektivitet og upartiskhet er det slik at subjektive preferanser ikke trumfer uansett hvor mange som deler de, og det er slik sett ikke i prinsippet problematisk at nærmiljøet ikke blir hørt om man har tatt hensyn til de beste argumentene. Likevel har jo nettopp flere faginstanser gått ut mot den løsningen som er vedtatt, og da er det et stort problem at de overveielsene som er gjort i forbindelse med vedtaket i stor grad ikke er redegjort for i den politiske behandlingen. Grunnen til dette er at flertallspartiene i bystyret i Trondheim har gått sammen i et samarbeidsforum kalt miljøpakkekameratene. Gjennom dette samarbeidet har de forhandlet seg frem til en løsning som blir vedtatt i prinsippvalgbehandlingen i 2013. Opposisjonspolitikeren som har vært informant for dette studiet beskriver prosessen slik:

*«I formannskapet så ble dette lagt frem på vegne av alle partiene som sitter i formannskapet og samtidig er en del av Miljøpakkegruppen, hvor de da uten å argumentere ytterligere kun la frem dette forslaget. Dette mener jeg er sterkt betenkelig, hvordan disse prosessene nå foregår. De tidligere debattene som har vært i det åpne rom og inkludert nærmiljøet og så videre, de blir tatt inn i denne såkalte miljøpakkegruppen hvor disse partiene sitter, uten noen form for innsyn, fordi det er*

*ikke et offentlig organ eller et offentlig møte, og så legger man frem et ferdigtygd og hestehandlet forslag i formannskapet, uten videre debatt».*

*(Opposisjonspolitiker)*

Dette har åpenbart påvirket den oppfattede legitimiteten til vedtaket. Selv om man i nærmiljøet kan ha forståelse for at deres meninger ikke alltid vil bli hensyntatt om det finnes gode argumenter for at det, vil man møte langt mindre forståelse så lenge disse argumentene ikke kommer til syne. Premisset for et demokrati hvor avgjørelser blir tatt med bakgrunn i de beste argumentene er jo nettopp at den åpne offentlige debatten hvor disse argumentene kan kontrolleres og eventuelt motstrides. En av beboerne oppfatter det slik:

*«I og med at det er miljøpakkesamarbeidet som styrer kontakten så er det jo egentlig unntatt demokratisk kontroll også. [...] Og gjennom det samarbeidet som formannskapet har forpliktet seg til så blir ikke ting behandlet ordentlig hverken i bystyre eller i formannskapet. Man har bare gitt en blankofullmakt gjennom formannskapet og så må man bare ta imot».*

*(Beboer ved Innherredsveien)*

Gjennom prosessen har man altså hatt samarbeid og deltagelse men så har man gått bort fra det man har diskutert sammen med nærmiljøet uten å argumentere for hvorfor man har tatt de hensynene man har tatt. Deltagelse har potensiale til å bidra til læringsprosesser, til å redusere konflikter og til å finne bedre tilpassede løsninger, men når deltagelsen som har funnet sted ikke har vært reell i forhold til de avgjørelsene som har blitt tatt, så har man ikke fått disse positive effektene på samme måte. Deltagelsen som har vært har nok bidratt til en viss læring hos nærmiljøet, men læringen har ikke vært av en slik karakter at den har økt forståelsen for de vedtakene som er gjort, fordi vedtakene som er gjort er basert på løsninger som ikke var diskutert i deltagelsesprosessene.

### 5.3.1 utfordringer til produktiv deltagelse

I teoridelen av studiet ble det presentert fem ulike problemstillinger knyttet til utfordringer for produktiv deltagelse.

Den første utfordringen var den institusjonelle dynamikken i deltagelsen. I denne saken har det helt klart vært problematiske aspekter ved den institusjonelle dynamikken, med tanke på at

avgjørelsene er tatt utenfor offisielle demokratiske fora, noe som gjør at legitimiteten til avgjørelsene svekkes og den demokratiske kontrollen uteblir. Dette innebærer at man har begrenset mulighet til å beskytte prosessen fra manipulering. I idedugnaden og dialogverkstedet som ble arrangert der nærmiljøet har fått deltatt er det Statens Vegvesen som har satt premissene for deltagelsen og hatt definisjonsmakt i prosessen. Her bestemmer de også hvem som får delta på disse møtene. I høringen av saken i de formelle politiske kanalene setter de formelle kravene til deltagelse premissene for deltagelsen, og alle er i utgangspunktet berettiget til å komme med høringsinnspill. Hvordan disse innspillene har blitt behandlet er det derimot vanskelig å si noe om, utover at det ikke har blitt tatt hensyn til majoriteten av dem.

Kostnad og nytte-dimensjonen ved deltagelse er også viktig å vurdere. I denne saken har deltagelsen tilsynelatende representert mer av en kostnad enn en nytte, i deltagelsen ikke har vært reell og man derfor ikke har fått de konfliktdependente eller legitimerende effektene en deltagelsesprosess kan ha. Nærmiljøet har opplevd at politikerne ikke ønsker deltagelse, og det er forståelig hvis man uansett ikke har tenkt å hensynta de innspillene man får. Ikke bare representerer deltagelsen da utelukkende en utgift, men den kan bidra til å øke konfliktnivået da brukerne blir mer involvert og lærer mer om saken og får et større engasjement for saken. Nettopp fordi man ikke har sikret en effektiv og reell deltagelse kan også likevel kostnadene forbundet med saken ha økt, med tanke på at det har ført til konflikter og fremmedgjøring av nærmiljøet, som opplever at de ikke blir inkludert på en måte som de har rett til. Spenningen mellom lokale og ikke-lokale interesser er interessant i forhold til denne saken da det handler om prioriteringer mellom kollektivtrafikk og nærmiljø. Hensynet til en effektiv kollektivtransport for de som bor i utkanten av byen vurderes da opp mot bymiljøet til de som bor i byen. I denne saken har nærmiljøet på Lademoen engasjert seg og delvis kommet til orde gjennom media og i politiske kanaler gjennom sitt innbyggerinitiativ i bystyret, og man har ikke sett noe lignende fra for eksempel pendlere eller andre grupper som kunne ha hatt motstridende interesser. I den grad autoritetene ikke har ønsket medvirkning fra brukere kan man se for seg at det er enklere for nærmiljøet å komme til orde enn de som bor lenger unna, fordi det er mer naturlig å mobilisere krefter og ressurser for det som skjer i din egen bakgård enn det som skjer lenger unna. Den næringsdrivende informant viser til at det ikke har vært lett å følge med på prosessen, selv om han har vært interessert og engasjert i saken: «*Ja, med høringene så må man kjempe litt for å få info om det selv. Det er ikke lett å holde seg oppdatert*». Det er ikke vanskelig å se for seg at når nærmiljøet har problemer med å holde seg oppdatert kan det være enda vanskeligere for de som ikke tilhører nærmiljøet. En av informantene sier det slik:

*«Vi kommer nok til orde om man er lokal eller ikke, om du tar det på en måte. Men jeg tror når ikke vi en gang har fått med oss en gang prosessesene vi som bor her, så tror jeg ikke folk som tar bussen gjennom her har fått det med seg, det tror jeg ikke [...] Jeg tror ikke det spiller så stor rolle hvor du bor og hvor du kommer fra. Det er heller hvor hardt du jobber for å komme frem med ditt synspunkt. Hadde du hatt en pendlerforening som jobbet for den bussen så hadde de kommet godt til orde de også, det tror jeg. Vi også har jo gjort det på eget initiativ, så sann sett hjelper det ikke å bo her».*

*(Representant for Lademoen vel)*

Selv om det er lettere å holde seg oppdatert hvis man bor i nærmiljøet, og at man derfor har bedre forutsetninger til å få uttalt seg opplever altså nærmiljøet at det hjelper lite all den tid de uansett ikke blir hensyntatt. Relatert til spørsmålet om lokale og ikke-lokale interesser er begrepet NIMBY som ble presentert i teorikapittelet. Begrepet brukes i utgangspunktet i saker hvor lokale interessenter er mot en utbygging av det som oppleves som negative elementer i nærmiljøet, men man kan også bruke begrepet i forhold til negative elementer som allerede er tilstede, slik som her i Innherredsveien. Man kan tenke seg at områder som allerede har en slik gjennomfartsåre som Innherredsveien vil fortsette å ha det fordi de er vant til situasjonen og dermed aksepterer den til en viss grad, mens andre områder som ikke har en slik gjennomfartsåre ville reagert med store protester dersom gjennomfartsåren skulle blitt flyttet til deres område. I de fleste NIMBY-saker så er det slik at et sted må disse negative elementene være, men lokalbefolkningen ønsker at det ikke skal være i deres bakgård. I forbindelse med Innherredsvegen stiller derimot saken seg litt annerledes da funksjonen som gjennomfartsåre er flyttet under bakken, og dermed ikke lenger befinner seg i noens hage. Likevel kan man tenke seg at begrensninger i Innherredsvegen oppleves som truende i forhold til trafikkbildet for folk som bor i gater i området rundt Innherredsvegen.

I saken om Innherredsveien har det vært utfordringer knyttet til å kombinere et overveiende demokrati med et representativt demokrati. Selv om det har vært deltagende prosesser hvor nærmiljøet har sagt sitt er ikke deres meninger reflektert på en for deres del tilfredsstillende måte i sluttproduktet når avgjørelsen ble tatt. De valgte representantene har mulighet til å forsone forventninger og megle mellom motstridende synspunkter, men hvorvidt dette er gjort og i hvilken grad og på hvilken måte man har vurdert motstridende synspunkter mot hverandre vet man lite om fordi vurderingene er gjort utenfor de formelle politiske fora. Hvordan forsoningen mellom motstridende synspunkter blir gjort har her spilt en rolle i å øke misnøyen

med resultatet og prosessen, slik at den ikke oppleves som rettferdig. Medvirkningen i idedugnaden og på dialogverkstedet var på et tidlig stadium i prosessen, men medvirkningen i forhold til de reelle løsningene som ble vedtatt kom på et sent stadium og var dermed vanskeligere å forsone med løsningene man ønsket fra politikernes side.

Dette kan også ses i sammenheng med utfordringer knyttet til å utarbeide dispuuttløsende prosedyrer. Man kan i denne saken se at prosedyrer med meglings mellom ulike argumenter og synspunkter på «bakrommet» er lite tillitsvekkende og dermed undergraver man legitimiteten i avgjørelsen som blir tatt. Interessenter er avhengig av å ha muligheten til å ettergå de forhandlingene som har funnet sted for å kunne vurdere hvorvidt meglings har vært rettferdig.

## 5.4 Fremtidens by og Shared space

Avslutningsvis kan det være interessant å se tilbake på perspektivene som ble tatt opp innledningsvis i dette studiet. Her ble det presentert to fremtidsbilder med to forskjellige typer byer. Den tette byen, og den spredte byen. I den tette byen oppleves det som attraktivt å bo i byen. En del av strategien for å få den tette byen innebærer å bruke sterke virkemidler i planlegging og politikk for å få myke løsninger med en god kollektivtrafikk. I dette studiet har vi imidlertid sett at en slik sterk politisk styring og satsing på kollektivtrafikk har resultert i et vedtak som ikke oppleves som mykt av nærmiljøet og som ifølge nærmiljøet hindrer en attraktiv utvikling av bydelen på Lademoen. Dermed ligger det i forhold til Andreas Homplands konsept om en tett by en intern motsetning mellom strategiene som skal skape denne byen i saken om Innherredsveien. Bydelen på Lademoen bærer et visst preg av forfall, og gjør det ikke attraktivt å bo eller investere i området, og tilgodeser heller kollektivreisende fra utkanten av byen. I så måte kan man se for seg at det gode livet på landet vinner terreng mot livet i den noe nedslitte bykjernen, og dermed heller bidrar til en spredt by, og når de velstående foretrekker å bo i landlege omgivelser vil effekten forsterkes og bysentrum forfalle i enda større grad.

Dette studiets omfang gjør at det ikke er rom for å gå så dypt til verks som det kreves for å kunne gjøre spesifikke anbefalinger med tanke på utforming av vegen. I teorikapittelet tok jeg likevel opp strategien med Shared space for å illustrere flere måter å tenke miljøprioritert trafikkplanlegging. Jeg har lyst til å se på noen aspekter med tanke på hvorvidt Shared Space kan være en løsning å se nærmere på som en mulig del av en endelig utforming av Innherredsveien. Informantene fra nærmiljøet rundt Innherredsveien har i varierende grad stilt seg positiv til konseptet med Shared space i Innherredsveien. Siden konseptet ikke er veldig

utbredt i Norge har det tidvis vært vanskelig å forklare hvordan dette kan fungere. Blant annet har noen uttrykt skepsis fordi de mener det tross alt må være en viss mengde trafikk i Innherredsveien, og at Shared space må passe bedre der hvor det ikke er noen gjennomfartsfunksjon. Dette gjenspeiler at man i Norge er mer vant med at trafikken beveger seg på de myke trafikantenes premisser i gatetun med lite trafikk, men Shared Space er altså ment å videreføre denne typen trafikk-løsninger i mer sentrale deler av gatenettet. Undersøkelser viser også at Shared space virker godt i gater med langt større trafikkmengder enn i Innherredsvegen, blant annet i Norrkjøping i Sverige med 13000 ÅDT, i Lyngby i København med 14000 ÅDT, og i Drachten i Nederland i et kryss med hele 22000 ÅDT (Hamilton-Baillie, 2008). Det er likevel ikke kun mengden trafikk som tilsier om gaten eller krysset er egnet for en Shared space-utforming. Forutsetningene fra Myrbergs evaluering fra 2008 listet opp disse kriteriene for et velfungerende Shared space-kryss: Et hurtig trafikknettverk bør være på plass, krysset bør ligge sentralt i byen med viktige målpunkter og virksomheter i nærheten, det må vurderes tiltak i tilgrensende gater, og det må være tilstrekkelig mengde med myke trafikanter og en balanse mellom biler og fotgjengere. Buran-krysset er stedet i Innherredsveien som peker seg mest ut som et egnet sted for Shared Space basert på disse kriteriene. For det første er et hurtig trafikknettverk på plass gjennom Strindheimstunnellen, for det andre ligger krysset sentralt i byen, og det har delvis viktige målpunkter og virksomheter i nærheten. Lademoparken ligger i direkte tilknytning til krysset, og tilbyr merverdi i å oppsøke stedet. Områdets matvarehandel ligger også nært opp mot krysset og bidrar til fotgjengaktivitet. I krysset ligger også bygget som av en informant blir beskrevet som hedersplassen i området som har et stort uforløst potensiale med tanke på uteservering og byliv, spesielt hvis man skaper en kobling mellom dette stedet og parken på andre siden av krysset. Mellomveien er den eneste tilgrensende gaten, og er allerede i dag nedbygget til en slags miljøgate, med fartsregulerende humper og parkering langs vegen som gjør at få bilister velger denne vegen inn mot byen. Punktet det kan stilles størst spørsmålstegn ved er om det er tilstrekkelig med myke trafikanter og en balanse mellom biler og fotgjengere i området. Det finnes ingen tall på antall gående i området, og det finnes heller ingen spesifikke forholdstall med tanke på hvorvidt Shared space kan fungere eller ikke. Likevel kan man se for seg at en helhetlig løsning med Shared space og en skikkelig satsing på å utvikle krysset for næringsdrift har potensiale til å gjøre stedet til et sted med mye folkeliv og aktivitet slik at denne balansen opprettholdes. Dette forutsetter selvsagt at krysset ikke benyttes til systemskifte for kollektivtrafikk og at man må være obs på utfordringene til syns- og bevegelseshemmede kan ha med en slik løsning.



## 6 Konklusjon

Problemstillingen for dette studiet var «*I hvilken grad kan de foreliggende planene for Innherredsveien kalles en miljøgate, og i hvilken grad har brukermedvirkningen vært vellykket i planleggingen av gaten?*». Studiet har vist at de foreliggende planene for Innherredsveien i svært begrenset grad kan kalles en miljøgate. Tre forskjellige utforminger er valgt for vegen, hvor den ene strekningen baserer seg på et eget sykkelfelt og sidestilt kollektivfelt, en strekning beholdes som vegen er i dag, og på en strekning bygges gaten ut for å legge til rette for midtstilte kollektivfelt. Bredden på vegen og mangelen på fartsregulerende tiltak gjør at ingen av strekningene faller trygt innenfor spesifikasjonene til en miljøgate. Strekningen fra Stadsingeniør Dahls gate til Persaunvegen som har en vedtatt utforming med sidestilt kollektivfelt og eget sykkelfelt er strekningen som i størst grad oppfyller noen av målsetningene med en miljøgate, i form av at den gir bedre forhold for fotgjengere og syklistene, da de ikke lenger må bruke samme areal. Det gir også større muligheter for næringsliv å ta i bruk arealet foran lokalene. Denne strekningen er også den som er mest i tråd med Innbyggernes forventninger til en miljøgate-utforming av Innherredsvegen, da deres forventninger samsvarer med målene for miljøgaten. Strekningen fra Stadsingeniør Dahls gate til Mellomveien som ikke har noen vedtatte endringer medfører naturlig nok ikke noen forbedring av dagens situasjon med tanke på bymiljøgevinstene man ønsker fra en miljøgate. Strekningen fra Mellomveien til Bakke bro som er planlagt med midtstilte kollektivfelt medfører en forverring av dagens situasjon med enda mindre plass til fotgjengere, syklende og byliv, og med betydelige trafiksikkerhetsmessige problemer. Deler av denne strekningen er utpekt av både fagpersoner og mine informanter som strekningen med mest potensiale for næringsdrift og byliv, og er i så henseende strekningen hvor den vedtatte utformingen skiller seg mest fra forventningene til nærmiljøet, selv om noen gjør unntak for strekningen forbi Solsiden kjøpesenter. Systemskifte fra midtstilt kollektivtrafikk til sidestilt kollektivtrafikk i Burankrysset ved Mellomveien er også en av de mest kritiserte aspektene ved den vedtatte utformingen, særlig med tanke på trafiksikkerhet.

Når det gjelder brukermedvirkningen i planleggingen av gaten har den vært tosidig. Lokale personer vært inkludert på et tidlig stadium i dialogprosesser hvor man har diskutert utfordringer, målsetninger og potensielle løsninger og utforminger. Slik deltagelse kan kategoriseres som samarbeid, og bidrar til gjensidige læringsprosesser for både forvaltningen og brukere samtidig som det øker engasjement og tilknytning til nærmiljøet for brukerne. I forbindelse med det politiske vedtaket for utformingen av vegen har kun en tredjedel av

Innherredsveien fått en utforming med elementer hentet fra disse samarbeidsprosessene, mens en annen del er vedtatt med en løsning som aldri har vært en del av brukermedvirkningen i planleggingen. I forbindelse med høringen forut for vedtaket ble utformingen med midtstilt kollektivfelt kritisert av en majoritet av innspillene, men denne utformingen ble likevel valgt for en del av Innherredsveien. Vedtaket som ble gjort ble fremforhandlet mellom majoritetspartiene i bystyret utenfor offentlige fora, og dette har bidratt til misnøye med den demokratiske prosessen i utformingen av vegen. Å kombinere et overveiende demokrati med et representativt demokrati er en naturlig utfordring for deltagelse, og de potensielle legitimerende og konfliktdempende effektene av deltagelse har i denne saken uteblitt mye på grunn av måten avgjørelsen blir tatt på, i tillegg til avgjørelsen i seg selv. Slik sett har ikke brukermedvirkningen i denne saken vært utpreget effektiv. Man har oppnådd positive effekter som gjensidig læring og engasjement for nærmiljøet blant brukerne, men disse positive aspektene har bidratt til å øke konfliktnivået fordi nærmiljøet ikke har oppfattet medvirkningen som reell og fordi avveiningen mellom ulike interesser er gjort utenfor demokratisk kontroll. Informantene peker på at det har vært vanskelig å følge saken og dermed også å engasjere seg i den, og det gjør nok at lokale interessenter har hatt noe bedre forutsetninger for å få uttalt seg enn andre grupper.

Primærinformantenes observasjoner i vegen tyder på at det er en økt ulykkesrisiko i vegen på grunn av at den reduserte trafikken medfører at biler kjører fortere og at flere fotgjengere krysser gaten utenfor signalregulering. I den grad det kan ta tid før ombyggingen av vegen finner sted, og på strekningen som man i vedtaket vil vente med å gjøre endringer på, bør det derfor vurderes om det er nødvendig med midlertidige fartsregulerende tiltak som for eksempel en automatisk trafikkontroll.

Det er begrensinger i studien i forhold til de informantene jeg har fått tilgang til da det ikke har lyktes forfatteren å få intervjuet politikere som har støttet den vedtatte utformingen og dermed hadde kunne tilbudt andre perspektiver enn de som er representert i studiet. Samtidig hadde det også vært ønskelig med flere kvinnelige informanter, i hvert fall med tanke på primærinformantene. Det er også begrensninger i forhold til teoretiske tilnærminger. Man kunne tenkt seg at et casestudie av denne typen kunne gått nærmere inn på Harveys teorier om sosial rettferdighet, eller gjort dypere analyser i forhold til sikkerhet med tanke på ulykkesrisiko, og oppfatninger av sosial trygghet. Dette er aspekter det kunne vært naturlig å se mer på i eventuelle videre studier på samme område eller samme tema.

## 7 Kilder

- Arler, F. (2008). A true landscape democracy. I E. B. Sven Arntzen (red.), *Humans in the land: the ethics and aesthetics of the cultural landscape* (s. 75-99). Oslo: Unipub forlag - Oslo academic Press.
- Asplan Viak. (2010). Mulighetsstudie - Superbuss i Trondheim.
- Aune, P. J. (2014). Starter Lademoen Velforening, *Bydelsavisa Strinda*. Hentet fra <http://bydelsavisastrinda.no/nyheter/starter-lademoen-velforening/>
- Bromley, D. B. (1986). *The case-study method in psychology and related disciplines*. Chichester, Great Britain: Wiley.
- Buchanan, C. (1963). *Traffic in towns*. London: Penguin Books.
- Bølviken, T. (2014). Miljøgate 2014 - En statusrapport *Statens vegvesens rapporter*: Statens Vegvesen.
- Council of Europe. (2000a). European Landscape Convention. ETS 176. Hentet 15.01.2015, fra <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/176.htm>
- Council of Europe. (2000b). European Landscape Convention: Explanatory report. ETS 176. Hentet 15.01.2015, fra <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Reports/Html/176.htm>
- Dunn, K. (2005). Interviewing. I Hay (red.), *Qualitative Research Methods in Human Geography* (s. 79-105). Melbourne: Oxford University press.
- England, K. (1994). Getting Personal: Reflexivity, positionality and feminist research. *The professional geographer*(46),s 80-89.
- Fukahori, K., & Kubota, Y. (2003). The role of design elements on the cost-effectiveness of streetscape improvement. *Landscape and Urban Planning*(63),s 75-91.
- Google maps. (2015). Kart over Trondheim og Innherredsveien. Hentet 01.05.2015, fra <https://www.google.no/maps/>
- Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment*, 34(2),s 161-181.
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. Baltimore, Md.: John Hopkins University Press.
- Hompland, A. (2001). *Byens veier: lokal transport- og arealpolitikk*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Jones, M. (2007). The European landscape convention and the question of public. *Landscape Research*, 32(5),s 613-633.
- Jones, M. (2011). European Landscape and Participation - Rhetoric or Reality? I M. J. Marie Stenseke (red.), *The European Landscape Convention: Challenges of Participation*: Springer.
- Jonsson, A., & Lundquist, L. (2006). Engagera sig i vattenfrågor - varför, hur mycket och var? I A. Jöborn & H. Oscarsson (red.), *På tal om vatten. Om vägen mot en hållbar vattenförvaltning*. (s. 93-122).
- Kaplan, D. H., Wheeler, J. O., & Holloway, S. R. (2009). *Urban geography*. Hoboken, N.J.: Wiley.
- Kitchin, R., & Tate, N. J. (2000). *Conducting research into human geography: theory, methodology and practice*. Harlow: Prentice Hall.

- Kleven, E. S. (2015). *Place, Landskap og deltagende administrasjon - En fagfilosofisk introduksjon til masteroppgaven*. Geografisk institutt.
- Knudsen, O. F. (2014). Legitimitet. *Store Norske leksikon*. Hentet 16.01.2015, fra <https://snl.no/legitimitet>
- Lillebye, E., Aadnesen, A., Berge, G., Espeland, M., Henanger, R., Lerudsmoen, M., Marshall, L., Presttun, T., Selberg, K., Skoglund, B., Smeby, T., Thorshov, T., & Øvsteng, I. (2014). Introduksjon til gateplanlegging - Fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for utforming av gater *Statens vegvesens rapporter*.
- Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. Beverly Hills, Calif.: Sage.
- Miljøpakken. (2013). Utviklingen av superbusskonsept i Trondheim.
- Myrberg, G., Winjgarden, K., Børrud, E., & Stenersen, L. (2008). Erfaringer med "shared space" ved kryssutforming. Hentet 19.04.2015, fra <http://www.vegvesen.no/attachment/106759/binary/182558>
- Nilsen, R. H. (2013). Trafikksikkerhetsrevisjon Innherredsveien alternativ 3.
- Olsen, O. (2011). Hytteeiere vil ha stemmerett i hyttekommunen. *Aftenposten*. Hentet 29.08.2011, fra <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/politikk/Hytteeiere-vil-ha-stemmerett-i-hytttekommunen-6285343.html>
- Postholm, M. B., & Jacobsen, D. I. (2011). *Læreren med forskerblikk. Innføring i vitenskapelig metode for lærerstudenter*. Kristiansand: Høgskoleforlaget.
- Pretty, J. N. (1995). Participatory learning for sustainable agriculture. *World Development*, 23(8),s 1247-1263.
- Prieur, M., & Durousseau, S. (2006). Landscape and public participation *Landscape and Sustainable Development. Challenges of the European Landscape convention* (s. 165-207). Strasbourg: Council of Europe publishing.
- Samferdselsdepartementet. (2003). *Ot.prp nr. 76 (2000-2001)*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/otprp-nr-76-2000-2001-/id204721/>.
- Statens Vegvesen. (2006). Gatebruksplan Innherredsvegen - En del av E6 Øst prosjektet.
- Statens Vegvesen. (2013a). Forprosjekt Gatebruksplan Innherredsveien.
- Statens Vegvesen. (2013b). Gatebruksplan for Innherredsvegen. Hentet 01.05.2015, fra <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ost/Nyhetsarkiv/attachment/461862?ts=13e0d9965c8>
- Statens Vegvesen. (2014a). Strindheimstunellen. Hentet 13.04.2015, fra <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ost/Strindheimtunnelen>
- Statens Vegvesen. (2014b). Vegkart. Hentet 30.04.2015, fra <https://www.vegvesen.no/vegkart/>
- Statens Vegvesen. (2015). E6 Trondheim - Stjørdal. Hentet 10.04.2015, fra <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ost>
- Sørensen, M. W. J. (2009). 10.8 Trafikksikkerhetsrevisjon og -inspeksjon. *Trafikksikkerhetshåndboken*. Hentet 13.04.2015, fra <http://tsh.toi.no/doc607.htm>
- Tranøy, K. E. (2009). Intersubjektiv. Hentet 02.02.2015, fra <https://snl.no/intersubjektiv>

- Trondheim Calling. (2015). Trenger ikke Trondheim alternative bydeler lenger? En debatt om Innherredsveien, Østbyen og byutvikling. Hentet 13.04.2015, fra <http://trondheimcalling.no/seminar/trenger-ikke-trondheim-alternative-bydeler-lenger>
- Trondheim Kommune. (2012). *Gatebruksplan Innherredsveien*. Hentet fra <http://innsyn.trondheim.kommune.no/motedag?offmoteid=3016175>.
- Trondheim Kommune. (2013). *E6/Rv 706 Innherredsveien, prinsippsak*. Hentet fra <http://innsyn.trondheim.kommune.no/motedag?offmoteid=3305950>.
- Trondheim Kommune. (2015). *Innbyggerinitiativ - Miljøgate i Innherredsveien*. Hentet fra <http://innsyn.trondheim.kommune.no/motedag?offmoteid=3363417>.
- Tuan, Y.-f. (1977). *Space and place: the perspective of experience*. London: Edward Arnold.
- Valentine, G. (2005). Tell me about...: using interviews as a research methodology. I R. Flowerdew & D. Martin (red.), *Methods in human geography* (2. ed.). Harlow, England: Pearson education limited.
- Vegdirektoratet. (2014). Håndbok N-100 Veg og gateutforming. Hentet 14.04.2015, fra <http://www.vegvesen.no/attachment/61414/binary/964095>
- Yin, R. K. (2009). *Case study research: Design and methods* (4th ed.). Thousand Oaks, CA.: Sage.
- Yin, R. K. (2012). *Applications of case study research*. Thousand Oaks, CA.: Sage.
- Young, A., & Jones, P. (2010). *Manual for Streets 2: Wider Application of the Principles*: Chartered Institution of Highways & Transportation.
- Zachrisson, A. (2004). Co-management of natural resources. *Paradigm shifts, Key Concepts and Cases, Mountain Mistra Programme*. Umeå: Mountain Mistra Programme.





## Vedlegg

### Vedlegg 1: Intervjuguide

#### **Innherredsveien**

Kan du beskrive hvordan du opplever vegen i dag med dine egne ord?

Hvilke faktorer i og rundt vegen opplever du som positive?

Hvilke faktorer i og rundt vegen opplever du som negative?

Hvordan er forholdene i dag for privatbiler, busser, syklende, gående, næringsliv og beboere?

#### **Miljøgate**

Kan du beskrive hvordan din ideelle Innherredsvei hadde vært med dine egne ord?

Hvordan er forholdene i den ideelle Innherredsveien for privatbiler, busser, syklende, gående, næringsliv og beboere?

Hvem sitt miljø er en miljøgate for?

Er det forskjellige behov eller har du forskjellige ønsker for de forskjellige delstrekningene av Innherredsveien? Hvor er i så fall skillene?

#### **Vedtatt løsning**

Kan du med egne ord fortelle hvordan du oppfatter den vedtatte løsningen på Innherredsveien?

Hvordan tror du forholdene i den vedtatte løsningen blir for privatbiler, busser, syklende, gående, næringsliv og beboere?

Hvordan oppfatter du forholdene i den vedtatte løsningen på de forskjellige delstrekningene av Innherredsveien?

#### **Proessen og deltagelse**

Kan du med egne ord beskrive hvordan du generelt oppfatter at prosessen med reguleringen av Innherredsveien har vært?

Kan du med egne ord beskrive hvordan du oppfatter at brukermedvirkningen i prosessen med reguleringen av Innherredsveien har vært?

Hvilke former for deltagelse har det vært?

Hvor mye deltagelse har det vært?

I hvilken grad reflekteres de innspillene som har kommet i den vedtatte løsningen for Innherredsveien?

I hvilken grad reflekteres de innspillene som har kommet i den vedtatte løsningen for Innherredsveien på de forskjellige delstrekningene?

Hvem har fått kommet til orde i prosessen med reguleringen av Innherredsveien?

Hvem har ikke fått kommet til orde i prosessen?

[Vedlegg 2: Saksprotokoll E6/Rv 706 Innherredsveien, prinsippsak.](#)

## **Saksprotokoll**

**Utvalg:** Formannskapet Møtedato: 25.06.2013 Sak: 149/13

**Tittel:** Saksprotokoll: E6/Rv 706 Innherredsveien, prinsippsak

**Resultat:** Behandlet Arkivsak: 13/19602

### **VEDTAK:**

1. I arbeidet med reguleringsplan for rv 706 Innherredsveien legges alternativ 2 til grunn for strekningen Bakke bro – Mellomveien. Alternativ 1 legges til grunn for strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Strindheim. På strekningen Mellomveien - Stadsingeniør Dahls gate videreføres foreløpig dagens situasjon med 4 felt og sidestilte kollektivfelt.

2. Formannskapet ber om at følgende trafikkregulerende tiltak gjennomføres for å overføre mer trafikk til Strindheimtunnelen, og for å sikre bussene tilnærmet uhindret framkommelighet på strekningene med blandet trafikk:

1. Det innføres tilfartskontroll i fire sidegater: Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate, Persaunevegen og Falkenborgvegen.
2. Det etableres tilfartskontroll der kollektivfeltene slutter slik at bussene slipper først fram i kryssene.
3. I gater med blandet trafikk detekteres bussene slik at kryssene åpnes for tømning av hindrende biltrafikk før bussene ankommer.
4. Det gjennomføres tiltak for å hindre gjennomgangstrafikk i bolig-gater på Persaune og Tyholt for å sikre at den avviste biltrafikken i størst mulig grad benytter Strindheimstunnelen.

3. Bussen gis maksimal prioritering i signalanleggene på hele strekningen. Kollektivfeltene videreføres helt inn i kryssene med Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate, Persauneveien og Falkenborgveien. Det vurderes å etablere kollektivfelt inn mot kryssene også på strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Thomas von Westensgate.

4. Trapper bygges inn i fasade der trappene begrenser fortausbredde på hele strekningen.

5. Rundkjøringen ved Solsiden vurderes bygd for gjennomkjøring for buss i midten og midtstilt kollektivfelt helt fram til rundkjøringen på begge sider, jf. løsningen ved Hillevåg i Stavanger. Denne utformingen på rundkjøringen, midtstilt trasé til Buran og den solide fundamenteringen av busstraseen skaper en meget robust løsning for busstrafikken og legger et godt grunnlag for en eventuell framtidig baneløsning.

6. Det er et mål å få sammenhengende, separat sykkeltrase med høy standard og trafikksikre løsninger på strekningen. Gang- og sykkelveien i alléen i Lademoen park vurderes delt og gitt fast dekke, slik at gangveien legges på nordsiden av trekkene.

7. Sykkeltraseen mellom Lademoen park og Solsiden legges i Biskop Sigurds gate/ Ulstadløkkveien/ Østersunds gate/ Strandveiparken. Det legges stor vekt på en sikker og effektiv kryssing av Mellomveien og hjørnet av Lademoen park.

8. Formannskapet ber om at det arbeides for å finne løsninger som eliminerer/ reduserer behovet for å flytte muren øst for krysset med Nonnegata, både for å redusere kostnader og potensielle konflikter

9. Avkjørslene på sørsiden av Innherredsveien på strekningen Stadsingeniør Dahls gate - Thomas von Westens gate vurderes omlagt/stengt i forbindelse med ombyggingen av fortauene.

10. Ombyggingen av Innherredsveien er en del av E6 Øst-prosjektet, og gjennomføringen er avhengig av totaløkonomien i prosjektet. Det kan derfor bli nødvendig å tilpasse løsningene ytterligere til den økonomiske rammen.

11. Senest to år etter ferdigstilling evalueres trafikksituasjonen, med vekt på kollektivtransportens framkommelighet og virkningen av de trafikkregulerende tiltakene. I den forbindelse vurderes også utformingen på strekningen Mellomveien – Stadsingeniør Dahls gate.

12. Strekningen Sluppen – Prinsen kinosenter i Holtermannsveien/ Elgesetergate skal også planlegges for midtstilt kollektivtrase, jf vedl. 9 og 10.

### **Behandling:**

**Jon Gunnes (V)** foreslo pva V, SP, Rødt, MDG, KrF, SV, H og Ap:

1. I arbeidet med reguleringsplan for rv 706 Innherredsveien legges alternativ 2 til grunn for strekningen Bakke bro – Mellomveien. Alternativ 1 legges til grunn for strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Strindheim. På strekningen Mellomveien - Stadsingeniør Dahls gate videreføres foreløpig dagens situasjon med 4 felt og sidestilte kollektivfelt.

2 Formannskapet ber om at følgende trafikkregulerende tiltak gjennomføres for å overføre mer trafikk til Strindheimtunnelen, og for å sikre bussene tilnærmet uhindret framkommelighet på strekningene med blandet trafikk:

a) Det innføres tilfartskontroll i fire sidegater: Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate, Persaunevegen og Falkenborgvegen.

b) Det etableres tilfartskontroll der kollektivfeltene slutter slik at bussene slipper først fram i kryssene.

c) I gater med blandet trafikk detekteres bussene slik at kryssene åpnes for tømning av hindrende biltrafikk før bussene ankommer. d) Det gjennomføres tiltak for å hindre gjennomgangstrafikk i bolig-gater på Persaune og Tyholt for å sikre at den avviste biltrafikken i størst mulig grad benytter Strindheimstunnelen.

3 Bussen gis maksimal prioritering i signalanleggene på hele strekningen. Kollektivfeltene videreføres helt inn i kryssene med Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate, Persauneveien og Falkenborgveien. Det vurderes å etablere kollektivfelt inn mot kryssene også på strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Thomas von Westensgate. 4 Trapper bygges inn i fasade der trappene begrenser fortausbredde på hele strekningen.

5 Rundkjøringen ved Solsiden vurderes bygd for gjennomkjøring for buss i midten og midtstilt kollektivfelt helt fram til rundkjøringen på begge sider, jf. løsningen ved Hillevåg i Stavanger. Denne utformingen på rundkjøringen, midtstilt trasé til Buran og den solide fundamenteringen av busstraseen skaper en meget robust løsning for busstrafikken og legger et godt grunnlag for en eventuell framtidig baneløsning.

6 Det er et mål å få sammenhengende, separat sykkeltrase med høy standard og trafikksikre løsninger på strekningen. Gang- og sykkelveien i alléen i Lademoen park vurderes delt og gitt fast dekke, slik at gangveien legges på nordsiden av trekkene.

7 Sykkeltraseen mellom Lademoen park og Solsiden legges i Biskop Sigurds gate/ Ulstadløkkveien/ Østersunds gate/ Strandveiparken. Det legges stor vekt på en sikker og effektiv kryssing av Mellomveien og hjørnet av Lademoen park.

8 Formannskapet ber om at det arbeides for å finne løsninger som eliminerer/ reduserer behovet for å flytte muren øst for krysset med Nonnegata, både for å redusere kostnader og potensielle konflikter

9 Avkjørslene på sørsiden av Innherredsveien på strekningen Stadsingeniør Dahls gate - Thomas von Westens gate vurderes omlagt/stengt i forbindelse med ombyggingen av fortauene.

10 Ombyggingen av Innherredsveien er en del av E6 Øst-prosjektet, og gjennomføringen er avhengig av totaløkonomien i prosjektet. Det kan derfor bli nødvendig å tilpasse løsningene ytterligere til den økonomiske rammen.

11 Senest to år etter ferdigstillelse evalueres trafikksituasjonen, med vekt på kollektivtransportens framkommelighet og virkningen av de trafikkregulerende

Saksprotokoll for Formannskapet 25.06.2013

tiltakene. I den forbindelse vurderes også utformingen på strekningen Mellomveien – Stadsingeniør Dahls gate.

12 Strekningen Sluppen – Prinsen kinosenter i Holtermannsveien/ Elgesetergate skal også planlegges for midtstilt kollektivtrase, jf vedl. 9 og 10.

**Kristian Dahlberg Hauge (FrP)** foreslo Formannskapet anbefaler at følgende legges til grunn for det videre arbeid med reguleringsarbeid for Innherredsveien: - Formannskapet anbefaler en løsning i tråd med reguleringsforslaget fra Selberg arkitektkontor fra tidligere behandling i Statens Vegvesen (jfr. merknad 45 til saken)

- Denne løsningen medfører at Innherredsveien blir to felts gate med brede fortau som kan gi et større grunnlag for drift i næringslokaler i bygningenes første etasje langs gaten, samtidig som man slipper riving av bygninger og kutting av trær.

- Det legges opp til at flere busser til/fra øst bruker tunnelen og ikke Innherredsveien. Dette vil også medføre redusert reisetid, og kan gjøre tilbudet mer attraktivt.

### **Votering**

Dahlberg Hagues forslag falt mot en stemme (FrP)

Innstillinga fikk ingen stemmer og falt.

Gunnes forslag ble vedtatt mot 1 stemme (FrP)

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Saksprotokoll for Formannskapet 25.06.2013