

Synnøve Bjørseth Olsen

Gatetun eller sykkelvei?

En studie av samspillet mellom fotgjengere og syklistere i gatetunet på Bakklandet

Masteroppgave i Fysisk Planlegging

Veileder: Yngve K. Frøyen

Juni 2022

Synnøve Bjørseth Olsen

Gatetun eller sykkelvei?

En studie av samspillet mellom fotgjengere og syklister i gatetunet på Bakklandet

Masteroppgave i Fysisk Planlegging
Veileder: Yngve K. Frøyen
Juni 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for arkitektur og design
Institutt for arkitektur og planlegging

Forord

Denne oppgaven er til mitt avsluttende arbeid ved masterprogrammet i Fysisk Planlegging ved NTNU. Masteroppgaven er skrevet ved Institutt for arkitektur og planlegging, våren 2022.

Arbeidet har et omfang tilsvarende 30 studiepoeng.

Det er mange jeg ønsker å takke i forbindelse med arbeidet som er lagt ned i masteroppgaven. Jeg vil først takke min fantastiske veileder, Yngve K. Frøyen. Tusen takk for gode og verdifulle råd. Det er også flere som har hjulpet meg i denne prosessen; Takk til Aksel Tjora, professor ved Institutt for sosiologi og statsvitenskap, som har gitt meg inspirasjon og hjelp til hvordan jeg kan få benytte min sosiologi-bakgrunn inn i masteroppgaven. Takk til Jarle Bygd, Steinar Lillefloth og Åshild Omholt i Sweco avd. Trondheim, for motivasjon, veiledning, råd og inspirasjon til valgt tematikk. Takk til Kelly Pitera, førsteamanuensis ved Institutt for bygg- og miljøteknikk, for lån av Miovison kamera, og takk til Katrine, medstudent og venninne, med hjelp til bæring og montering av kamera.

Jeg vil også takke informantene og respondentene som har vært villig til å stille opp til intervju og delta i spørreundersøkelsen. Uten de hadde aldri oppgaven blitt til. Tusen takk.

I løpet av semesteret har det vært mange opp- og nedturer, og da er det godt å ha fine venner og familie rundt seg. En spesiell takk til min kjære Lars, som har orket å høre på meg til enhver tid, og vært der for meg når jeg trengte avbrekk fra masteroppgaven. Takk til mamma og pappa for all støtte og motivasjon. Sist, men ikke minst, takk til mine medstudenter og venner for gode stunder på Hippohuben og lange kaffepauser gjennom dette semesteret.

Trondheim, juni 2022

Synnøve B. Olsen
Synnøve Bjørseth Olsen

Sammendrag

Masteroppgaven handler om samspillet mellom syklistene og fotgjengere i gatetunet på Bakklandet, i Trondheim. Samtidig som strekningen på Bakklandet er regulert og skiltet som et gatetun, går likevel en av hovedårene for sykkel i Trondheim, Klæburuta, gjennom gaten. I 2014/2015 ble strekningen fra Nygata til Lillegårdsbakken oppgradert med heller av Miljøpakken for å forbedre forholdene og tilgjengeligheten for syklistene. Formålet var at Trondheims hovedrute skulle bli bedre, og at konflikten mellom trafikantene skulle reduseres. Ifølge Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening har hellene kun ført til økt konflikt mellom syklistene og fotgjengere. De mener hellene utgjør en slags «motorvei» for syklistene, der de opplever å ha fått en «fortrinnsrett» på hellene og kan sykle fort. Dette mener Velforeningen er konfliktskapende når de fleste fotgjengere oppfatter gaten som et gatetun, og derfor bruker hele gatearealet. I gatetun er motoriserte kjøretøy tillatt, men på fotgjengernes premisser. Virkningen av gatetun varierer fra sted til sted, men hensikten er å innby og oppmuntre til økt opphold og sosial aktivitet, for å styrke gatens sosiale funksjon.

I dette prosjektet har jeg derfor undersøkt «*Hvilken oppfatning har fotgjengere og syklistene av gatetunet på Bakklandet, og hvordan er dette med på å påvirke samspillet mellom dem?*». Med samspill mellom trafikantene mener jeg hvordan fotgjengere og syklistene forholder seg, og oppfører seg mot hverandre i gaten. Problemstillingen besvares ved å kartlegge dagens situasjon ved hjelp av observasjon, spørreundersøkelse og intervju. Med observasjon undersøkte jeg hvor mange trafikanter som var i området, farten på trafikantene, bevegelsesmønster og hvordan samspillet mellom de ulike trafikantene foregikk. Jeg studerte spesielt fordelingen av hvilke trafikanter som vek for hvem, og om det skjedde konflikter. En konflikt trenger ikke å ha endt i en kollisjon, det kan også dreie seg om at trafikanter har kurs mot hverandre der en eller flere må manøvrere, bremse eller lignende for å unngå en kollisjon. Spørreundersøkelsen som ble gjennomført under dette prosjektet er selvrapportering fra brukere av området, og gir kvantitativ input. Videre er to intervjuer gjennomført med en informant fra Velforening og en fra Trondheim kommune. I lag med observasjonene gir også intervjuene kvalitativ input til analysen. Intervju og spørreundersøkelsen er benyttet for å undersøke hvordan partene oppfatter gaten og bydelen.

Spørreundersøkelsen indikerer at konflikter opptrer relativt hyppig i dette området. 42 % av syklistene og 54% av fotgjengerne forteller om opplevd konflikt med en fotgjenger eller syklist i

gaten. Observasjonsstudien betrakter jeg mer som «fakta» i denne sammenhengen, og gir kvalitativ input. Jeg observerte 179 situasjoner kategorisert som *konflikter*, 25 *alvorlige konflikter*, og 2 *kollisjoner*. Observasjonene og spørreundersøkelsen viser altså at det daglig forekommer fysiske konflikter i ulike alvorlighetsgrad i gatetunet. Årsakene til konflikten varierer etter som respondenten har svart som syklist eller fotgjenger, men hovedsaken er det samme: Begge trafikantene legger store deler av skylden på hverandre. Fotgjengerne skylder på syklisterens hastighet, mens syklisterne skylder på uoppmerksomhet blant fotgjengerne eller at fotgjengerne går på sykkelfeltet.

Trafikantenes atferd og bevegelsesmønster skyldes hvordan de legitimerer gaten. Syklisterne bruker nesten bare hellene, mens fotgjengerne bruker hele gatearealet. Ved hjelp av teori fra Gehl, Tjora, Thomastoeomet, Berger og Luckmanns legitimeringsprosess, med hovedfokus på aktiviteter, lingvistisk objektivisering, klare teorier og fortellinger undersøker jeg hvordan fotgjengerne, syklisterne, Velforening og Trondheim kommune legitimerer gatetunet på Bakklandet. Ved bruk av lingvistiske objektivisering som *boligområde*, *byrom* og *sykkelvei*, er partene med på å skape en teoretisk framstilling av gaten, som er motstridene fra hverandre. Det kommer frem i analysen at syklister, fotgjengerne, Velforeningen, kommunen og mulig Miljøpakken oppfatter og legitimerer gaten på forskjellige vis. Hvordan partene legitimerer gaten fører til en "legitimeringskræsje", fordi aktørene oppfatter gaten forskjellig. Dette skaper irritasjon og splittelse mellom trafikantene, der det er uenigheter om hvem som skal vike for hvem. Uenigheter om hvem som skal vike medfører at konfliktnivået og faren for fysiske konflikter kan øke.

På bakgrunn av analysen er det mulig å gi noen generelle og konkrete anbefalinger for at samspillet mellom syklister og fotgjengerne skal bli bedre. De viktigste er 1) redusere syklisterens hastighet gjennom nytt helhetlig gatebelegg, uten soneinndeling. Shared space-løsning eller møblering kan være sentralt. 2) Planlegge for alle aktiviteter og brukernes formål på lik linje. 3) Konsekvensutredning av å endre på hovedruta Klæburuta. 4) Innføre tydelige retningslinjer for gatetun, og ha klare reguleringsbestemmelser for bruk av gatetunet, og 5) ny definisjon av hva «tilnærmet ferdsel i gangfart» er, kan være sentralt når det er krevende å sykle i 6 km/t.

Abstract

This master's thesis is about the interaction between cyclists and pedestrians at Bakklandet, in Trondheim. Even though the street in Bakklandet is regulated as a woonerf (“gatetun”), it is located in the middle of the busiest cycling street in Trondheim, Klæburuta. In 2014/2015 the street between Nygata and Lillegårdsbakken was upgraded with new street tiles by Miljøpakka. The purpose of this upgrade was to improve Trondheim's main cycling route, and to reduce conflicts between pedestrians and cyclists. According to Bakklandet and Lillegårdsbakken Velforening, the upgrades to the street have only led to increased conflict between cyclists and pedestrians. They believe that the new tiles, which make it easier to cycle fast, have led to a “motorway” for cyclist. Most pedestrians perceive the street as a “gatetun”, and therefore use the whole street. The cyclist on the other hand believe they have the right of way when cycling on the tiles. In a “gatetun” motorized vehicles are allowed, but pedestrians are prioritized. The impact of the “gatetun” varies from place to place, but the purpose is to make the street more inviting for residents and pedestrians.

In this project, I have therefore investigated *"How do pedestrians and cyclists perceive the "gatetun" in Bakklandet, and how does it affect the interactions between them"*. By interactions between cyclists and pedestrians, I mean how pedestrians and cyclists behave, and how they behave towards each other. The problem is answered by mapping the current situation in Bakklandet, using observations, questionnaires and interviews. Using observation, I investigated how many road users were in the area, the speed of the road users, movement patterns and how the interaction between the different road users took place. I studied the distribution of which road users gave way to whom, and whether conflicts occurred. A conflict does not need to end in a collision, it can also be a matter of road users heading towards each other where one or more people must manoeuvre or brake to avoid a collision. The survey that was conducted during this project is self-reported from users of the area and provides quantitative input. Furthermore, two interviews were conducted with an informant from Bakklandet and Lillegårdsbakken Velforening, and one from Trondheim municipality. In conjunction with the observations, the interviews also provide qualitative input to the analysis. The interview and the survey were used to investigate how the different parties perceive the street and the district.

The survey indicates that conflicts occur relatively frequently in this area. 42% of cyclists and 54% of pedestrians report experiencing a conflict with a pedestrian or cyclist in the street. I observed 179 situations categorized as *conflicts*, 25 *serious conflicts*, and 2 *collisions*. The observations and the survey show that there are daily physical conflicts of varying severity in the "gatetun". The cause of the conflict varies depending on if the road user responds as a cyclist or pedestrian, but the main essence is the same: Both put the blame on the other. Pedestrians blame the cyclists' speed, while cyclists blame the pedestrians for being inattentive and walking in the bike lane.

Road users' behaviour and movement patterns are based on how they view the street. Cyclists are using almost exclusively the new tiles, while pedestrians use the entire street area. Using theory from Gehl, Tjora, Thomastoremet, Berger and Luckmann's legitimation process, with focus on activities, incipient objectification, theories and stories, I investigate how pedestrians, cyclists, Bakklandet and Lillegårdsbakken Velforening and Trondheim municipality legitimize the street garden at Bakklandet. By using incipient objectification such as *residential area*, *walking speed*, *urban space* and *cycle path*, the parties help to create a theoretical representation of the street, which are the opposites of each other. The analysis shows that cyclists, pedestrians, Bakklandet and Lillegårdsbakken Velforeningen and Trondheim municipality perceive and legitimize the street in different ways. How the parties legitimize the street leads to a "legitimacy crash", because the actors perceive the street differently. This creates irritation and division between road users, because there are disagreements about who should give way to whom. Disagreements about who should give way leads to an increased risk of physical conflicts.

Based on the analysis, it is possible to give some general and concrete recommendations for improving the interaction between cyclists and pedestrians. The most important are 1) to reduce the cyclists' speed with a new street surface, and to avoid splitting the street into different zones. Shared space solutions or furnishing can be central. 2) Plan for all activities in the same way, 3) impact assessment of moving the main route, Klæburuta. 4) Introduce clear guidelines for the "gatetun", and have clear regulatory provisions for the use of the street yard, and 5) a new definition of what "approximate walking speed" is, because it is demanding to cycle at only 6 km/h.

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|-------------|
| Sammendrag | II |
| Abstract | IV |
| Figurliste | VIII |
| Tabelliste | XI |
| 1.0. Innledning | 2 |
| 1.1. Miljøvennlig transport | 2 |
| 1.2. Bakklandet | 3 |
| 1.2. Oppgavens avgrensning | 6 |
| 1.3. Oppgavens struktur | 7 |
| 2.0. Problemstilling og forskningsspørsmål | 10 |
| 3.0. Bakklandet som caseområde | 12 |
| 3.1. Historien om forstaden, Bakklandet | 12 |
| 3.2. Kampen for å bevare Bakklandet | 13 |
| 3.3. Reguleringsplaner og bestemmelser | 14 |
| 4.0. Kunnskapsstatus og teori | 20 |
| 4.1. Kunnskapsstatus | 20 |
| 4.1.1. Gatetun | 20 |
| 4.1.2. Shared space | 21 |
| 4.1.3. Tidligere forskning på Shared space-områder i Norge | 23 |
| 4.2. Teori | 25 |
| 4.2.1. Livet mellom husene | 25 |
| 4.2.2. Passiare soner - Hvordan interaksjon formes | 27 |
| 4.2.3. Thomasteoremet | 28 |
| 4.2.4. Berger og Luckmann | 29 |
| 5.0. Metode | 36 |
| 5.1. Observasjonsstudier | 36 |
| 5.1.1. Gjennomføring | 38 |
| 5.1.2. Observasjonsrolle | 40 |
| 5.1.3. utfordringer og etiske hensyn | 41 |
| 5.2. Spørreundersøkelsen | 42 |
| 5.2.1. Gjennomføring og rekruttering | 43 |
| 5.2.2. utfordringer | 44 |
| 5.2.3. Analyse av spørreundersøkelsen | 45 |
| 5.3. Intervju | 45 |

| | |
|--|------------|
| 5.3.1. Gjennomføring | 46 |
| 5.3.2. utfordringer med sitatsjekk..... | 46 |
| 5.4. Dataens kvalitet – Pålitelighet, gyldighet og generaliserbarhet..... | 47 |
| 5.4.1. Pålitelighet | 47 |
| 5.4.2. Gyldighet..... | 47 |
| 5.4.3. Generaliserbarhet | 49 |
| 6.0. Resultater fra dybdeintervju..... | 52 |
| 6.1. Uenigheter om hva bydelen og gatetunet er og skal være | 52 |
| 6.2. Er det fysiske konflikter på gatetunet? | 55 |
| 6.3. Tiltak for å forbedre forholdet | 59 |
| 7.0. Resultater og analyse fra spørreundersøkelsen og observasjonsstudiet ... | 62 |
| 7.1. Opplevd konflikt mellom fotgjenger og syklist | 64 |
| 7.1.1. Årsaker til konkrete konflikter, rapportert av respondentene | 69 |
| 7.2. Forståelsen av gatetunet | 72 |
| 7.2.1. Gateutformingen påvirker bevegelsesmønstre til trafikantene | 76 |
| 7.3. Fart og vikepraksis | 78 |
| 7.3.1. Registrering av fart..... | 78 |
| 7.3.2. Vikepraksis og samhandling | 81 |
| 7.4. Opplevd trygghet..... | 90 |
| 8.0. Drøfting | 96 |
| 8.1. Den sosiale konstruksjonen av gatetunet på Bakklandet | 96 |
| 8.1.1. Hvilken oppfatning har trafikantene av Bakklandet og gatetunet?..... | 96 |
| 8.2. Aktivitetsnivået på Bakklandet..... | 98 |
| 8.3. Ulik forståelse av samme fenomen påvirker samspillet | 100 |
| 8.3.1. «Legitimeringskræsj»..... | 101 |
| 8.3.2. Hvordan gjøre samspillet bedre?..... | 104 |
| 9.0. Konklusjon..... | 108 |
| 9.1. Anbefalinger | 110 |
| 9.2. Videre forskning..... | 112 |
| Referanser | 116 |
| Vedlegg | 122 |
| Vedlegg 1 – Spørreundersøkelse..... | 122 |
| Vedlegg 2 – Samtykkeerklæring..... | 134 |
| Vedlegg 3 – Intervjuguide Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening..... | 137 |
| Vedlegg 4 – Intervjuguide Trondheim kommune | 138 |

Figurliste

| | |
|---|----|
| Figur 1: Bilder av Bakklandet: gatetunet og Bakklandskrysset..... | 2 |
| Figur 2: Oversiktskart over Bakklandet med bilder og markert hovedcaseområdet. Egenprodusert. | 4 |
| Figur 3: Oversiktskart over sykkelruta, Klæburuta. Den starter på Bakklandet, går nedenfor NTNU Gløshaugen, og sørover til Sluppen og Utleira. (Bilde er lånt fra Miljøpakkens nettsider). | 5 |
| Figur 4: Trillevennlige heller i gatetunet. | 5 |
| Figur 5: Gatetunbanner har blitt hengt opp for å spre kunnskap om gatetun-regelverket. | 6 |
| Figur 6: Maschinus kobberstikk av Bakklandet og Trondheim fra 1674. | 12 |
| Figur 7: Nedre Bakklandet i 1916..... | 13 |
| Figur 8: Stor trafikk på Nedre Bakklandet rundt 1970. Foto: K. Arntzen. (Kilde, Strinda historielag, 2017) | 13 |
| Figur 9: Reguleringsplanen for Bakklandet, nord for Gamle Bybro, PlanID r0251..... | 15 |
| Figur 10: Reguleringsplanen for Øvre Bakklandet, fra 1994..... | 17 |
| Figur 11: Reguleringsplanen som er tilknyttet Brubakken og Pappenheim, fra 1914. Den tredje reguleringsplanen tilhører i dag hovedsakelig Pappenheim, men er fra 1913. Opprinnelig omfatter planen store deler av byområdene utenfor Midtbyen. | 18 |
| Figur 12: Gatetun skilt nr. 540..... | 21 |
| Figur 13: Testing av Miovision kamera på Gløshaugen Et avansert kamerautstyr med flere låser. | 37 |
| Figur 14: Oversiktsbilde: Nedre Bakklandet, gatetunet..... | 38 |
| Figur 15: Oversiktsbilde: Bakklandskrysst. | 38 |
| Figur 16: Avstand som ble brukt for å beregne hastighet i gatetunet og Bakklandskrysset. | 39 |
| Figur 17: Utdeling av flyers på Bakklandet. Mandag 4. april..... | 44 |
| Figur 18: Flyers med QR-kode og kort forklaring av oppgaven. Egenprodusert. | 44 |
| Figur 19: Interessentgruppene overlapper delvis hverandre. | 48 |
| Figur 20: Antall trafikanter som ble rekruttert på de ulike stedene til spørreundersøkelsen. | 62 |
| Figur 21: Hvorfor respondentene velger å ferdes gjennom Bakklandet, i prosent. Her hadde respondentene mulighet til å sette opptil fire kryss..... | 63 |

| | |
|--|----|
| Figur 22: I hvilken grad har du som syklist vært i en konflikt med en fotgjenger, eller som fotgjenger vært i konflikt med en syklist, i prosent. | 64 |
| Figur 23: Eks på alvorlig konflikt: Handlingsforløp: Barn leker i gatetunet ved hellene. Imot kommer det en syklist som bremses seint. Må manøvrere ut til fortauet for å unngå kollisjon. Illustrasjon: Egenprodusert. | 65 |
| Figur 24: Eks. på kollisjon. Handlingsforløp. Fotgjenger dytter vennene sine for å unngå kollisjon med syklist. Vennene igjen kolliderer med en annen fotgjenger. Illustrasjon: Egenprodusert. | 66 |
| Figur 25: Eks. på konflikt: Handlingsforløp: Syklist med hund kommer imot to fotgjengere med sykler. Hunden kolliderer med den ene fotgjengeren. Illustrasjon: Egenprodusert..... | 66 |
| Figur 26: Eks. på konflikt: Handlingsforløp. Enten må fotgjenger løpe fort over for å vike, eller så må fotgjenger stoppe opp for å unngå kollisjon. Illustrasjon: Egenprodusert. | 67 |
| Figur 27: Eks. på alvorlig konflikt: Handlingsforløp. Fotgjenger må bråbremse for syklist som kommer fra Øvre Bakklandet. Illustrasjon: Egenprodusert. | 67 |
| Figur 28: Årsaker til opplevd konflikt blant fotgjengerne og syklisterne, i prosent. Her kunne de sette opptil 5 kryss i tillegg til at de kunne spesifisere dersom de ønsket. | 69 |
| Figur 29: I hvor stor grad opplever trafikantene konflikter med hverandre når fotgjenger går på hellene. Svarandel i prosent..... | 71 |
| Figur 30: Hvor fornøyd trafikantene er med dagens utforming av gatetunet. | 72 |
| Figur 31: Kan trafikantene ferdes hvor de vil i gatearealet..... | 74 |
| Figur 32: Om trafikantene synes utformingen er kaotisk | 75 |
| Figur 33: Bevegelseslinjer fotgjenger. Høyre Bakklandskrysset, og venstre gatetunet. | 77 |
| Figur 34: Bevegelseslinjer syklist: Høyre Bakklandetskrysset og venstre gatetunet..... | 77 |
| Figur 35: Skisse for hastighetsregistrering i gatetunet, og i krysset. | 78 |
| Figur 36: Andel som viker i interaksjon mellom syklist og fotgjenger i gatetunet. Registrering torsdag og fredag. N= antall interaksjoner med definerte viker. | 82 |
| Figur 37: Andel som viker i interaksjon mellom syklist og fotgjenger i gatetunet. Registrering lørdag og søndag. N= antall interaksjoner med definerte viker. | 82 |
| Figur 38: Andel som viker i interaksjon mellom syklist, fotgjenger og motorisertekjøretøy i krysset. Registrering mandag, tirsdag og onsdag. N= antall interaksjoner med definerte viker..... | 84 |

| | |
|--|-----|
| Figur 39: Prosentandel som mener hellene i gatetunet er ment for syklister og andre på hjul. | 87 |
| Figur 40: Fotgjengerne mener andre trafikanter oppleves som en forstyrrelse når de ferdes her..... | 88 |
| Figur 41: Syklistenes meninger om andre trafikanter oppleves som en forstyrrelse når de ferdes her. | 89 |
| Figur 42: Om trafikantene føler seg trygge, når de ferdes og oppholder seg her. | 90 |
| Figur 43: I den grad trafikanten opplevde situasjonen med syklisten/fotgjengeren som farlig eller ubehagelig, i prosent. | 91 |
| Figur 44: Hvordan partene legitimerer gatetunet, og hvordan konseptet «legitimeringskræsj» oppstår. Illustrasjon og konsept inspirert og produsert under bachelorarbeid (Bjørseth Olsen, 2019). | 102 |

Tabelliste

| | |
|--|----|
| Tabell 1: Relevant informasjon fra observasjonsstudiene. | 63 |
| Tabell 2: Situasjoner delt inn i ulike konflikt-kategorier. | 65 |
| Tabell 3: Fotgjengernes svar på hvilket areal i gaten de som regel bruker å gå på. Her kunne de sette opptil 2 kryss. | 76 |
| Tabell 4: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklister og fotgjengere i gatetunet, i kilometer i timen. Torsdag morgen. | 79 |
| Tabell 5: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklister og fotgjengere i gatetunet, i kilometer i timen. Torsdag formiddag. | 79 |
| Tabell 6: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklister og fotgjengere i gatetunet, i kilometer i timen. Lørdag. | 79 |
| Tabell 7: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklister og fotgjengere på Bakkelandskrysset, i kilometer i timen. Onsdag i rushtiden. | 79 |
| Tabell 8: Spørreundersøkelse VS observasjonsstudiet. | 81 |

KAPITTEL 1

Innledning



1.0. Innledning

Bakklandet i Trondheim blir beskrevet som en *koselig* og *hyggelig* bydel, der befolkningen oppgir at de setter pris på *folkelivet*, den bevarte *bebyggelsen*, *atmosfæren* og *kafeene* (Trondheim kommune, 2021) (se bilder på Figur 1). I tidligere bylivsundersøkelser gjennomført av Trondheim kommune kommer alltid Bakklandskrysset best ut. I 2020 fikk byrommet en poengsum på 8,7 av 10 mulige. Over 6500 syklistere og elsparkesyklistere, og nesten 9000 fotgjengere passerte Bakklandskrysset mellom 08:00 til 22:00 3. september 2020 (Trondheim kommune, 2021). Syklistene og fotgjengerne er altså en sentral bidragsyter til Bakklandets folkeliv.



Figur 1: Bilder av Bakklandet: gatetunet og Bakklandskrysset.

1.1. Miljøvennlig transport

Folkeliv er ofte kjennetegnet for byrom som oppleves som vellykkede og attraktive. Fotgjengere og syklistere er med på å skape det *levende byrommet*, fordi folk tiltrekker seg folk (Gehl & Svarre, 2013). Samtidig er sykling og gåing det aller mest miljøvennlige transportmiddelet av dem alle, med tanke på null utslipp av CO₂. Fokus på sykling og gåing er derfor viktig og sentralt i den nasjonale transportplanen (NTP). NTP angir blant annet hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk. Regjeringens langsiktige samferdselsmål, formulert av etatene, blir beskrevet

og FNs bærekraftsmål er lagt til grunn for denne planen¹. Hovedmålet i NTP 2022-2033 er *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050* (Samferdselsdepartementet, 2021).

Transportplanen kan derfor få positiv innvirkning for Norge, og muligheten til å nå flere bærekraftsmål innen 2030 er til stede. Inn under den nasjonale transportplanen, er et undermål satt gjennom *nullvekstmålet*. Nullvekstmålet handler om at byområdene skal redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektivt arealbruk. Dette skal Norge få til ved at all vekst i persontransporten i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (Statens vegvesen, u.d., a).

Ved å tilrettelegge for gang- og sykkel bidrar en også til et levende og trygt bymiljø, og bedre folkehelse gjennom fysisk aktivitet (Regjeringen, 2016). Omgivelsenes fysiske utforming og kvalitet har derfor betydning for hvor man oppholder seg, ferdes og på hvilke måter man forflytter seg. Byrom må av den grunn ha gode kvaliteter, være imøtekommende, og gi grunnlag og mulighet for sosial interaksjon.

1.2. Bakklandet

Det området som blir betegnet som Bakklandet i Trondheim, omfatter den smale stripen langs Nidelven i vest, og en bratt skråning i øst mot Kristiansten Festning, fra bunnen av Vollabakken i sør til Bakkebru i nord. Ved Nedre Bakklandet blir bredden i det flate arealet større, som gjør at det har blitt plass til at gaten blir delt i to, for så igjen lengre nord å løpe sammen til en gate igjen (se Figur 2).

Nedre Bakklandet, fra Gamle bybro og nordover til der Nygata starter (markert i svart og rødt i Figur 2) er i dag skiltet og der deler av strekningen er regulert som et gatetun (se Figur 9, s. 15). Ifølge trafiksikkerhetshåndboka er gatetun et miljøtiltak, der gaten skal planlegges med sikte på å redusere farten der fotgjengere har fortrinnsrett og som kan være et virkemiddel ved trafikksanering (Elvik, 2020). Trafikksanering er systematisk bruk av trafikktekniske hjelpemidler for å endre bruken av veier og gater, slik at trafikken kan avvikles (Aakre, 2020). I gatetun er motoriserte kjøretøy tillatt, men på fotgjengernes premisser, der ferdsele skal tilsvare

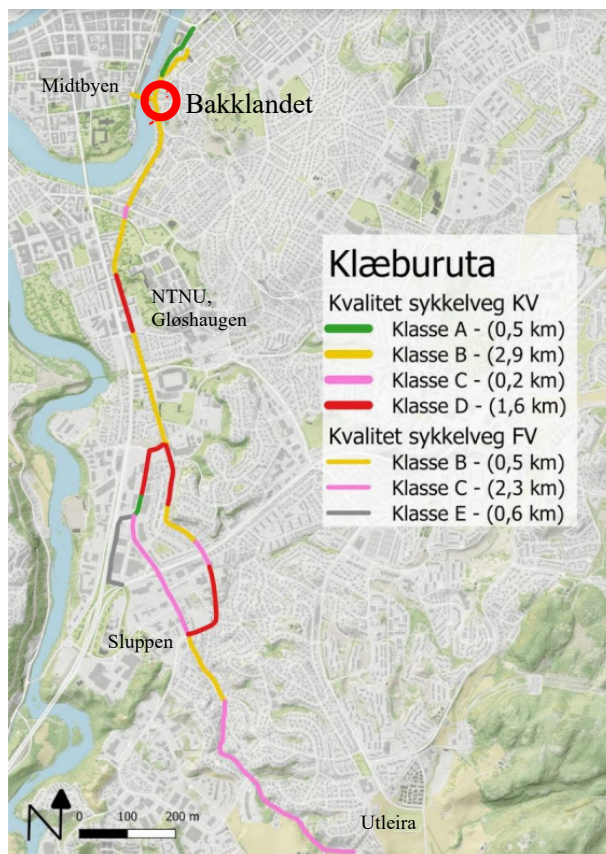
¹ Samferdselsdepartementet, Nasjonal transportplan 2022-2033 (Meld. St. 20(2020-2021)). Les mer på: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/?ch=1>

gangfart på ca. 5-6 km/t. Hensikten med gatetun er å innby og oppmuntre til økt opphold og sosial aktivitet, for å styrke gatens sosiale funksjon (Elvik, 2020). Det vil derfor være viktig å utforme gaten slik at det blir mer attraktivt å gå eller oppholde seg der, enn å kun kjøre igjennom.



Selv om deler av strekningen på Bakklandet er regulert og skiltet som et gatetun, går likevel en av hovedårene for sykkel i Trondheim, Klæburuta², gjennom bydelen (se Figur 3). I 2014/2015 ble strekningen fra Nygata til Lillegårdsbakken oppgradert med heller av Miljøpakken for å forbedre tilgjengeligheten og forholdene for syklistene (se Figur 4). Miljøpakken er en plan for utbygging av samferdsel i Trondheim, i samarbeid mellom Trondheim kommune, Statens Vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Formålet med oppgraderingen av Bakklandet var at Trondheims hovedrute skulle bli bedre, og at konflikten mellom fotgjengere og syklistene skulle

² Sykkeltkart, Miljøpakken. Les mer på: <https://miljopakken.no/sykkeltkart>



Figur 3: Oversiktskart over sykkelruta, Klæburuta. Den starter på Bakklandet, går nedenfor NTNU Gløshaugen, og sørover til Sluppen og Utleira. (Bilde er lånt fra Miljøpakkens nettsider).



Figur 4: Trillevennlige heller i gatetunet.

reduseres. Samtidig kan det virke som om denne oppgraderingen kun har ført til økt konfliktnivå, skal vi tro Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening. Ifølge Velforeningen har hellene ført til flere konflikter mellom de myke trafikantene på grunn av syklistenes hastighet (Bråten, 2015). Dette har skapt frustrasjon blant beboere og besøkende, som føler at hellene utgjør en «motorvei» for syklistene. Dette mener de ikke samsvarer med gatens regulering, lovverket eller formålet med hva et gatetun skal være (Bråten, 2015). Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening har av den grunn flere ganger sett et behov for å holde sykkelaksjoner i gatetunet. Dette har blitt gjort for å markere og spre kunnskap om fartsbegrensninger i gatetunet, der kjørende skal ferdes på fotgjengernes premisser.

Velforeningen tror den høye farten handler mye om manglende kunnskap blant syklistene. For å spre kunnskap har bannere med «Gatetun=gangfart» blitt hengt opp i hver ende av gatetunet, flere ganger i året (Se Figur 5). Selv om fotgjengere har rett til å ferdes over hele gaten, hevder

Velforeningen at fotgjengere ofte blir presset til gatens smale fortau, slik at syklister skal komme frem langs hellene og for å unngå brosteinen (Bråten, 2015). Ifølge tidligere leder i sykkelgruppen i Miljøpakken, Ivar Arne Devik, har de laget en *sykkelgate* på Bakklandet der biler og syklister skal dele på arealet, og bruker ordet blandet trafikk (shared space, se kap. 4.1.) for å forklare utformingen (Bråten, 2015). Videre forteller Devik til Adresseavisen at selv om fortauene er smale på enkelte plasser og okkupert av fortauskafeer, skal fotgjengerne primært gå på fortauet (Bråten, 2015). Dette er Velforeningen uenige i, fordi reguleringen og skiltingen sier klart og tydelig at dette er et gatetun, der syklister og bilister skal ferdes på fotgjengernes premisser.



Figur 5: Gatetunbanner har blitt hengt opp for å spre kunnskap om gatetun-regelverket.

Det kan se ut til at konfliktene som tidligere var mellom motoriserte kjøretøy og beboerne på Bakklandet på 70-tallet (se kap. 3.0.), har gjenoppstått som en konflikt mellom fotgjengere og syklister på Bakklandet.

1.3. Oppgavens avgrensning

Trondheim kommune og Miljøpakkes visjon er at Trondheim skal bli Norges beste sykkelby (Miljøpakken, 2014). Statens og kommunens fokus på miljøvennlig transport, fører trolig til økt antall fotgjengere og syklister i årene som kommer. Spesielt vil dette sannsynlig bli lagt merke til på Bakklandet, ved tanke på både campussamling på NTNU Gløshaugen (sør for Bakklandet), og utvikling av Nyhavna og Lilleby (nord for Bakklandet). Med mindre sykkel- og ganginfrastrukturen henger med i denne grønne utviklingen, er det tenkelig at konfliktene mellom fotgjengere og syklister vil øke i takt med den. Dette gjelder også på Bakklandet. Hellene på Bakklandet har lenge vært en tematikk som har blitt debattert i flere omganger i ulike aviser i Trondheim. Velforeningen skildrer, som nevnt ovenfor, en frustrasjon over syklistenes hastighet,

og at syklistenes atferd fører til mange konflikter og nesten-ulykker daglig i gatetunet (Bråten, 2015). Men er det egentlig fysiske konflikter mellom fotgjengere og syklist i gaten, eller har skiltingen kun ført til en mer opphetet debatt? Hvilken hastighet er det syklistene har, og er hastigheten deres egentlig et problem?

Selv om den fysiske størrelsen mellom trafikantene ikke er alt for stor, kan en kollisjon mellom dem få alvorlige konsekvenser. Av den grunn vil det være sentralt å utvikle gatearealet som tilrettelegger for et godt samspill mellom trafikantene. Både for å unngå små og større konflikter, men også for å gjøre gaten mer attraktivt og imøtekommende for alle. I den anledning er det viktig å kartlegge og analysere dagens situasjon i gatetunet, og undersøke hvordan dette byrommet fungerer i praksis. Ved å kartlegge andel og graden av konflikter, bevegelsesmønster og forståelsen av gatetunet, kan vi tilegne oss ny og viktig kunnskap om samspillet mellom de myke trafikantene. Med samspill mellom trafikantene mener jeg hvordan fotgjengere og syklist forholder seg, og oppfører seg mot hverandre i gaten. På bakgrunn av de nevnte faktorene, har jeg formulert følgende problemstilling til denne oppgaven;

«Hvilken oppfatning har fotgjengere og syklist av gatetunet på Bakklandet, og hvordan er dette med på å påvirke samspillet mellom dem?»

1.4. Oppgavens struktur

Etter å ha presentert oppgavens forskningsspørsmål i kapittel to, vil Bakklandet som caseområde bli presentert i kap. 3. I kapittel 4 vil kunnskapsstatus og teori som er relevant for å besvare oppgavens forskningsspørsmål bli vist. Tidligere forskning om vikepraksis, konflikter og hastighet i shared space-områder fra Transportøkonomisk institutt (TØI) vil bli presentert. I tillegg til dette vil jeg ved hjelp av Jan Gehls *aktivitetsteori* (2011), Aksel Tjoras *passiarteori* (2016) og Berger og Luckmann sin *institusjonaliseringsteori* (2000) undersøke og prøve å forklare befolkningens atferd og egen forståelse av gatetunet, konflikter og samspillet mellom trafikantene. Samfunnsteoriene vil være til hjelp for å kunne forstå trafikantenes oppfatning og atferd, og hvorfor konflikter i gatetunet oppstår.

I kapittel fem skal jeg redegjøre for oppgavens kvalitative og kvantitative forskningsmetoder, nærmere bestemt observasjon, intervju og spørreundersøkelser. Mens spørreundersøkelsen og intervjuene hjelper meg å innhente informasjon om aktørenes oppfatning og opplevelser av gatetunet, vil observasjon gi meg en utolket tilgang til situasjonen. Videre i metodekapittelet vil gjennomføringer av forskningsmetodene bli forklart, samt hvilke utfordringer forskningsmetodene gir. I tillegg vil oppgavens styrker og svakheter bli redegjort for ved å ha fokus på oppgavens pålitelighet, gyldighet og generaliserbarhet. Etter metoden skal jeg i kapittel seks presentere resultatene av intervjuene fra Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening og Trondheim kommune. I kapittel syv blir resultater og analyse fra observasjonene og spørreundersøkelsene vist og sammenlignet med tidligere forskning. Hovedfunnene viser at sykkelistene oppfatter hellene som et sykkelfelt, som gjør at de føler på en «fortrinnsrett». Dette kolliderer med fotgjengernes oppfattelse om at gaten er et gatetun hvor sykklister skal tilpasse seg etter dem. Funnene vil bli drøftet med de sosiologiske teoriene i kapittel åtte. Her blir de resterende forskningsspørsmålene besvart. Konklusjon og videre anbefalinger vil bli vist i det siste kapittelet.

KAPITTEL 2

Problemstilling og forskningsspørsmål



2.0. Problemstilling og forskningsspørsmål

Jeg har valgt å formulere følgende problemstilling til denne oppgaven;

«Hvilken oppfatning har fotgjengere og syklister av gatetunet på Bakklandet, og hvordan er dette med på å påvirke samspillet mellom dem?»

Bakklandet er ikke et enkelt caseområde. Det kan virke som et område med mange interessenter med ulike forventninger til folks væremåte. I den sammenheng ønsker jeg å undersøke hvordan dagens situasjon er. Formålet med denne oppgaven er å kartlegge konflikter, interaksjoner, hvordan fotgjengere og syklister beveger seg og ferdes i forhold til byens gitte fysiske rammer, om de tar hensyn til hverandre, hvordan gatetunet blir brukt og undersøke hva de mener gaten er. Gjennom denne problemstillingen ønsker jeg å undersøke hvordan samspillet mellom trafikantene er og hvordan de selv opplever det. Dersom man får et bedre innsyn i hvordan samspillet er, kan det blir enklere å planlegge for, og tilrettelegge for, et godt samspill, interaksjon og kultur mellom fotgjengere og syklister på Bakklandet. Byrommet skal være et åpent og trivelig sted for alle, uansett aktivitet. Ved å kartlegge innbyggernes atferd og forstå Bakklandets bruksområder, kan man forstå bedre hvordan man kan bevare den levende bydelen.

Oppgavens overordnede problemstilling tar for seg samspillet mellom trafikantene, på både objektivt og subjektivt plan. I tillegg har jeg formulert tre forskningsspørsmål som skal hjelpe meg med å svare på min problemstilling:

- *«Er det fysiske konflikter mellom syklister og fotgjengere i gatetunet, og hvordan oppstår eventuelt konfliktene?»*
- *«Hvordan er bevegelsesmønstrene til trafikantene i forhold til den fysiske utformingen?»*
- *«Hvordan påvirker trafikantenes bruk av gatetunet deres hastighet?»*

KAPITTEL 3

Bakklandet som caseområde



3.0. Baklandet som caseområde

I dette kapittelet skal jeg gå nærmere inn på konteksten til Baklandet. Ved hjelp av et kort, historisk tilbakeblikk, blir bydelens utvikling fra 1600-tallet og frem til i dag presentert. Deretter blir gjeldende reguleringsplaner og bestemmelser over bydelen vist og forklart.

I dag blir Baklandet betegnet som en av de mest idylliske og populære bydelene i Trondheim (Trondheim kommune, 2021). Bryggene er i dag et viktig kulturelt symbol på hva Trondheim består av, og som gir eksistensiell erkjennelse av byen og er derfor en viktig identitetsfaktor for byen. Her får du både deilig mat, kulturelle opplevelser og shopping. I dag blir Baklandet nærmest betegnet som Trondheims store, bevarte juvel og kulturskatt. Men det er ingen selvfølge at Baklandet eksisterer på den måten vi kjenner det i dag.

3.1. Historien om forstaden, Baklandet

Den første bebyggelsen på Baklandet kom på tidlig 1600-tallet. Etter økt tetthet i Midtbyen, ble det behov for å bygge utenfor elveslyngen. Baklandet ble med dette Trondheims første forstad (Baklandet.info, u.d.). Ifølge kartet til Maschius fra 1674 (se Figur 6), var det kun spredt bebyggelse på denne tiden, som besto av noen få bolighus og brygger langs Nidelven (Bull & Næss, 1985, s. 9). I 1681 ble bybroen bygget, som førte til at både trafikken og mulighetene på Baklandet økte.



Figur 6: Maschius kobberstikk av Baklandet og Trondheim fra 1674.

Både i år 1658 og 1718 beleiret svenskene Trondheim, og Bakklandet ble nedbrent begge gangene. Gjenreisningen og utviklingen skjedde raskt, og utover 1700-tallet fikk bydelen en mer bypreget bebyggelse. På denne tiden var det omtrent 160 gårder og 14 brygger på Bakklandet. Næringsvirksomhet besto stort sett av håndverk og handel, som også la grunnlaget for bosetting i bydelen. Utover 1800-tallet utviklet Bakklandet seg til å bli et yrende handelssted. Det ble etablert flere bedrifter som skipsverft, reperbane, kraner og teglverk i området. Utviklingen av handelsstedet førte også til at det ble bygget flere bolighus, barer og serveringssteder. Uregulert som forstaden var, ble boligene og gatene bygd der det var plass innimellom de tidligere boligene (Bull & Næss, 1985, s. 9).



Figur 7: Nedre Bakklandet i 1916.

3.2. Kampen for å bevare Bakklandet

Med en økende biltrafikk på 50- og 60-tallet, vokste behovet for flere bilveier og trafikkårer. Etter andre verdenskrig var Bakklandet fremdeles en bydel med mange fine kvaliteter, men forfall, riving og branner begynte å sette sitt preg på bydelen (Bull & Næss, 1985, s. 97). Årsaken var blant annet at kommunen ikke ønsket å bevare Bakklandet som boligområde, fordi kommunen så til Bakklandet for en mulig avlastning for trafikkproblemene i Midtbyen. Trondheim kommune foreslo derfor i 1966 at hovedtrafikkåren, en stor tofelts motorvei, og trafikkterminalen i byen skulle gå igjennom Bakklandet. Kommunen begynte så å kjøpe opp gamle boliger på Bakklandet, og kaste ut leieboerne og lot bygningene forfalle. Samtidig



Figur 8: Stor trafikk på Nedre Bakklandet rundt 1970.
Foto: K. Arntzen. (Kilde, Strinda historielag, 2017)

økte gjennomgangstrafikken i bydelen kraftig. En trafikkteiling fra 1978 viste en ÅDT på omtrent 15000 biler forbi husveggene på Bakklandet hver dag (Strinda historielag, 2017, s. 127) (se Figur 8). Støy og forurensing tvang fotgjengere og beboere bort fra den sosiale gaten. Dette var starten på kampen for å bevare Bakklandet, som i hovedsak foregikk på 70-tallet. Det ble arrangert ulike former for aksjoner, støttekonserter, husokkupasjoner og dugnader for å forhindre at boligene forfalt og ble brukt som argument for riving. Alt dette, med et mål om å kunne bevare Bakklandet som et boligområde.

Selv om kampen mot kommunen sto sterkt, førte ikke bevarings-engasjementet til umiddelbar seier. Sommeren 1983 vedtok Trondheim bystyre et endelig vedtak om planene for en hovedvei over Bakklandet (Bull & Næss, 1985, s. 105). Bystyret ba om at det ble utarbeidet en reguleringsplan forslag nr. 5. Dette innebar en tunnel under Asylbakken i Nedre Bakklandet som kommer ut ved Brubakken (se Figur 9, på side 15). Videre var planen å legge veien ut i elva ovenfor Gamle Bybru og opp mot Vollabakken langs elva. Selv om motorveien ble vedtatt, fikk kommunen aldri gjennomført planene. Med dårlige grunnforhold og kvikkleire ville veiprojektet kostet enormt mye å realisere. Likevel er tunnelen ved Nedre Bakklandet fremdeles en del av den gjeldende reguleringsplanen i dag.

3.3. Reguleringsplaner og bestemmelser

I dag er deler av Bakklandet klassifisert som et bevaringsområde gjennom reguleringsplaner (Trondheim Kommune, Planid: r0251 og r0376, 1987 og 1994). En reguleringsplan er et redskap som fastlegger hvordan et område skal bygges, brukes, vernes, ved bruk av et arealkart med tilhørende bestemmelser, gjerne referert til som reguleringsformål.

I mitt caseområde for Bakklandet er det hovedsakelig en reguleringsplan å forholde seg til, likevel er det greit å ha en forståelse av de to andre også. Det er en reguleringsplan for Nedre Bakklandet, nord for Gamle Bybro (PlanID r0251), en for Øvre Bakklandet (PlanID r0367) og en for Brubakken som tilhører reguleringsplanen for Pappenheim (PlanID r0306).

Reguleringsplanen for Bakklandet, nord for Gamle Bybru (se Figur 9), er fra 1987. Planen omfatter Nedre Bakklandet til og med nr. 36 og nr. 39, og Nygata til og med nr. 15 og nr. 28. Hele dette planområdet er regulert til spesialområde bevaringsverdig bebyggelse (Trondheim Kommune, 1987).



Figur 9: Reguleringsplanen for Bakklandet, nord for Gamle Bybru, PlanID r0251.

Formålet med reguleringsplanen og de tilhørende reguleringsbestemmelser er:

1. Å bevare og videreutvikle Bakklandets boligmiljø med tradisjonelt islett av håndverk og ervervsvirksomhet.
2. Å legge tilrette for en økning av antall bosatte på Bakklandet.
3. Å rehabilitere og komplettere bebyggelsen med henblikk på å bevare og styrke områdets antikvariske og kulturhistoriske verdi.

(Trondheim Kommune, Planid: r0251, 1987).

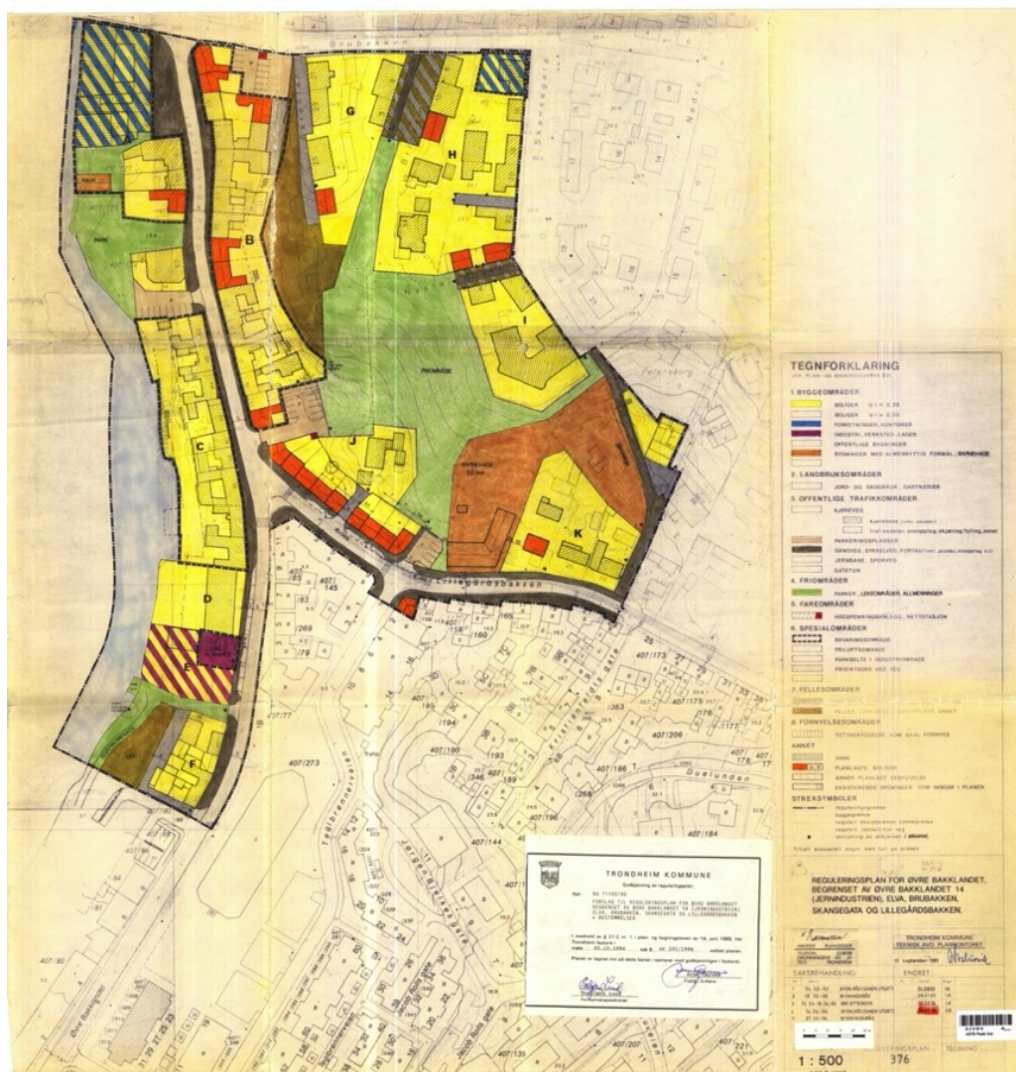
Under arealbruk trafikkområdet, står det at *området skal anlegges kjøreveger m/fortau og gatetun med ankomst, parkerings- og lekegater* (Trondheim Kommune, 1987). Videre står det at trafikkområdet *skal inndeles i kjøre- og gangareal, som det er vist på reguleringsplanen*. I dag er hele arealet delt inn i et kjøre- og gangareal, også utenfor planens trafikkområde. Dette samsvarer ikke med dagens fysiske gatetun-reguleringer og betegnelser med planen. Det ser ut til at hovedformålet for vegen er kjøreveg der gang- og sykkelveg er underordnet, og derfor ikke i tråd med intensjonen og bruken av området i dag. I planen er hele nordre del av Nedre Bakklandet og kun deler av den sørlige delen regulert som gatetun (se området markert lilla i reguleringsplan r0251, Figur 9), samtidig som det i dag er skiltet gatetun kun i den sørlige delen av Nedre Bakklandet og opp til Nygata. Det står også at arealfordelingen innen trafikkområdet kan justeres ved detaljprosjektering. Videre skal *gater og plasser utformes og møbleres i samsvar med strøkets karakter og opprinnelige preg, og dette gjelder også der gater/plass er regulert til gatetun* (Trondheim Kommune, 1987).

Den andre reguleringsplanen er for Øvre Bakklandet, og er fra 1994 (se Figur 10). Området er begrenset av Øvre Bakklandet 14 (Jernindustrien), elva, Brubakken, Skansegata og Lillegårdsbakken.

Formålet med reguleringsplanen og tilhørende reguleringsbestemmelser er primært:

1. *Å gi byggesaksbehandling og behandling av andre saker i bydelen klarere hjemler og retningslinjer. Dette skjer på grunnlag av oversiktsplanen for området, og med referanse til geoteknisk data.*
2. *Å legge til rette for en økning av antall bosatte innenfor planområdet, og en parkeringsløsning for Bakklandet.*
3. *Å legge forutsetninger for en rehabilitering og komplettering av eksisterende bygningsmiljø som ikke svekker bebyggelsens antikvariske og kulturhistoriske verdier.*

(Trondheim Kommune, 1994. Planid: r0376).



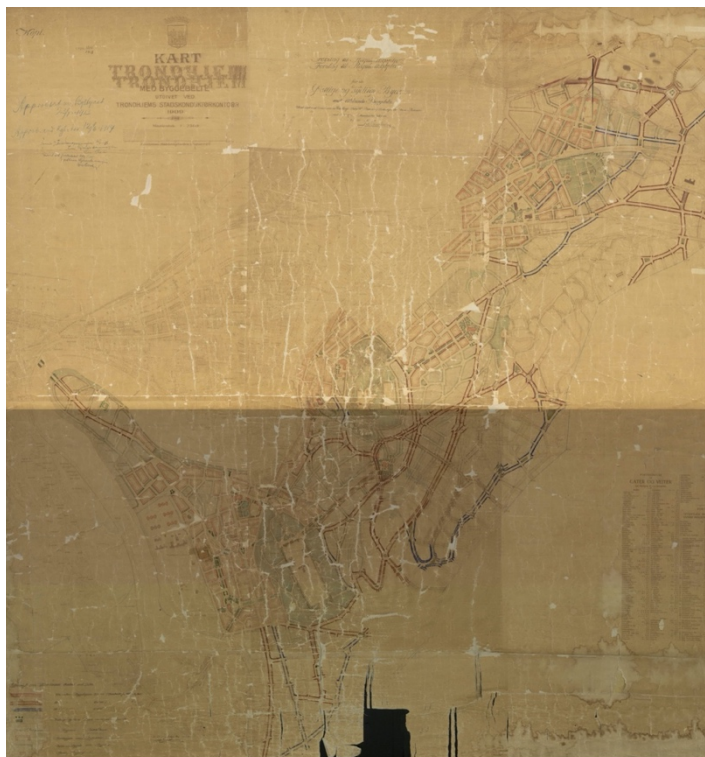
Figur 10: Reguleringsplanen for Øvre Bakklandet, fra 1994.

Når det kommer til kjøreveg, fortau og parkering står det i reguleringsplanen i Øvre Bakklandet, i likhet med Nedre Bakklandet, at *gater og plasser skal utformes og belegges i samsvar med strøkets karakter og opprinnelse*. Dette innebærer at også fasader, materialvalg, takform, vinduer, dører og farger skal søkes opprettholdt for å bevare karakteren til bygningene. Nærmere hva strøkets karakter og opprinnelige preg betyr for gater og plasser er ikke beskrevet.

I begge de to nevnte reguleringsplanene står det at felt og deler av felt som er regulert til boligformål (kun i gul farge) skal primært nyttes til boligformål. Samtidig kan bygningsrådet tillate mindre forretninger og verksteder, så lenge det ikke fører til støy og andre forurensninger, enten ved produksjon og trafikk (Trondheim Kommune, 1987 og 1994). For dette vil være til

vesentlig ulempe for beboerne i området. Bedrifter og forretninger som ifølge sin virksomhet stiller krav til store parkeringsarealer skal derfor ikke etableres i området.

Den tredje reguleringsplanen tilhører i dag hovedsakelig Pappenheim, men er fra 1913. Opprinnelig omfatter planen litt av Bakklandet, Pappenheim, Møllenberg, Buran, Rosenborg, Singsaker, Berg, Gløshaugen og Øya (se Figur 11). I dag har de fleste av de nevnte bydelene egen reguleringsplan, men området rundt Pappenheim og Brubakken er fremdeles under denne planen. Det meste av denne reguleringsplanen omhandler hovedforbindelser og tett bebyggelse, samtidig står det lite spesifikt om Brubakken og Bakklandet. Men under hovedforbindelser står det at *forbindelsen mellom Øst- og Sydbyen sker ved en Gate mellom Buranopfarten og Vollanopfarten* (Trondheim kommune, 1914). Noe som kan tyde på at denne planlagte forbindelsen skulle gå igjennom Bakklandet på et vis. Videre forteller planen at der seg gjøre fordi det er *brukbare stigningsforhold*. Samtidig står det at det kan *vare længe før der kan bli Spørsmål om en realisation av denne forbindelse, som er avhæning av T.hjems Aktietegleverks Flytning og Terrængets utplanering opover mot Sindsager* (Trondheim kommune, 1914). Det kan derfor se ut som at dette var en plan det aldri ble noe av.



Figur 11: Reguleringsplanen som er tilknyttet Brubakken og Pappenheim, fra 1914. Den tredje reguleringsplanen tilhører i dag hovedsakelig Pappenheim, men er fra 1913. Opprinnelig omfatter planen store deler av byområdene utenfor Midtbyen.

KAPITTEL 4

Kunnskapsstatus og teori



4.0. Kunnskapsstatus og teori

I dette kapittelet skal jeg presentere relevante begrep, teorier og tidligere forskning som er relevant for å kunne svare på min problemstilling. Mens kunnskapsstatusen tar for seg begrep og tidligere forskning innenfor gatetun og shared-space, vil Gehls *aktivitetsteori* (2011), Tjoras *passiarteori* (2016), Thomasteoremet (1928) og Berger og Luckmanns *institusjonaliseringsteori* (2000) bli brukt for å drøfte trafikantenes oppfatning og forståelse av gatetunet. Ved hjelp av teoriene ønsker jeg å forstå hvordan byrommet blir brukt, og prøve å finne ut hva som skal til for at forholdet mellom trafikantene skal fungere bra gjennom en mer samfunnsfaglig metode.

4.1. Kunnskapsstatus

4.1.1. Gatetun

Gatetun er et miljøtiltak, der gaten utvikles med sikte på å redusere farten (Elvik, 2020). I gatetun har fotgjengere fortrinnsrett, som indikerer at motoriserte kjøretøy skal tilpasse seg fotgjengernes premisser. Trafikkreglene sier at *kjørende som krysser gangveg, fortau, har vikeplikt for gående. Det samme gjelder kjøring på gågate eller gatetun* (Trafikkregler, 1986, §9-2). Når man sykler, blir man regnet som kjørende. Dette betyr at også syklister i utgangspunktet skal følge samme regler som andre kjørende, også vikeplikt for fotgjengere (Statens Vegvesen, 2021).

Virkingen av gatetun varierer fra sted til sted, men hensikten er å innby og oppmuntre til økt opphold og sosial aktivitet, for å styrke gatens sosiale funksjon (Elvik, 2020). Det vil derfor være viktig å utforme gaten slik at det blir mer attraktivt å gå eller oppholde seg der, enn å kun ferdes igjennom. Formålet med gatetun er å gi beboerne et sikkert og attraktivt utemiljø, som reduserer bilisters fremkommelighet, men samtidig øker fremkommeligheten for fotgjengere og syklister (Elvik, 2020).

Før en gatestrekning kan ta i bruk skilt 540 (se Figur 12), viser skiltnormalene fra Statens vegvesen (Håndbok N300, 2012) seks betingelser som må være oppfylt:

1. *Området skal ikke ha gjennomgangstrafikk.*
2. *Ingen bolig innenfor sonen bør ha lengre kjøreavstand enn 300 m langs den mest hensiktsmessige veg ut av sonen.*

3. *Vegene i området skal være utformet uten oppdeling i kjørebane og gangbane (fortau). Det skal derfor ikke være noe gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil.*
4. *Fartsdempende tiltak som tillater passasje av alle kjøretøykategorier med behov for å kjøre i området, skal være etablert.*
5. *Biloppstillingsplasser skal være spesielt markert med skilt eller annen markering slik at parkeringsreguleringen kan håndheves.*
6. *Inn- og utkjøringstilknytning til vegnettet utenom området skal skje ved kryssing av kantstein.*

(Statens vegvesen, Håndbok N300, 2012, s. 169).



Figur 12: Gatetun skilt nr. 540.

4.1.2. Shared space

Shared space, også kalt *sambruksområder* eller *blandet trafikk* på norsk, handler om å *utforme by- og gaterom uten eller med få reguleringer i form av skilt, fysisk separering og oppmerking* (Bjørnskau, Sundfør & Sørensen, 2016, s. 1). I stedet for at byrommet skal bli regulert er poenget med shared space å integrere alle trafikantgrupper i samme areal. På denne måten redusere den fysiske segregeringen mellom dem, fordi områder uten kan være vel så effektive (Sørensen, 2010). Ifølge TØI kan det fort oppstå utfordringer i gatetun dersom trafikantene har markerte kjørefelt. TØI hevder det er da man risikerer høyere fart enn hva som er tillat (Bjørnskau, et al., 2016, s. 66). De fleste fotgjengerne og beboere oppfatter Nedre Bakklandet som gatetun, tiltenkt opphold og lek, og går derfor også på hellene. Her ligger potensiale for konflikt, ettersom hellene på Bakklandet blir oppfattet som sykkelfelt av en betydelig andel syklister.

I shared space-områder må trafikantene selv, gjennom sosial interaksjon, samhandle for å finne konkrete løsninger når det gjelder vikeplikt, passeringer og samhandling (Bjørnskau, et al., 2016, s. 1). I slike områder vil altså byrommets sosiale normer overgå juridiske trafikkregler. Likevel er

grunnregler i trafikken at *enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen* (Vegtrafikkloven, 1965, §3.).

Shared space er en alternativ måte å utforme og planlegge byområder på, der det ferdes både myke og harde trafikanter. Dette alternativet er inspirert av det nederlandske «woonerf». Som en motreaksjon på trafikkmengden i Nederland ble såkalte *woonerf*, utviklet på begynnelsen av 1970-tallet (Hesjevoll & Høye, 2021). Formålet er å integrere biler og mennesker i samme gateareal i boliggate, og utforme gaten uten fysisk separering mellom dem. Hovedmålet med *woonerf* er å endre måten gaten brukes på og å forbedre livskvaliteten i boliggate ved å planlegge dem for mennesker, ikke bare for transport.

Et av hovedpoenget med shared space er at trafikantene skal føle seg som «gjester» i området, og på denne måten oppleve en slags følelse av usikkerhet (Bjørnskau, et al., 2016, s. 3). Gitt at trafikantene er usikre på gatens normer, er det en økt sannsynlighet for at de vil vise mer hensyn til hverandre (Sundfør & Sørensen, 2017). Trafikanter blir på denne måten *likestilt* i byrommet, der det er viktig at de er oppmerksomme på hverandres atferd og tilpasser sin atferd til byrommets dimensjon og normer (Bjørnskau, et al., 2016, s. 3). Når alle trafikantene har samme rett til å ferdes i den fysiske utformingen, tilsier dette at vikemønstre bør være nokså symmetrisk (Bjørnskau, et al., 2016, s. 63). Hvis ikke kan det fort oppstå en form for «fortrinnsrett» blant trafikantgrupper som aldri viker. Da vil heller ikke området fungere som et shared space-område, men som en gågate, sykkelgate eller bilvei (Bjørnskau, et al., 2016, s. 63).

Prinsippet og formålet med shared space er å integrere både ferdsel og sosial interaksjon i samme byrom. Da er det viktig å utforme gatene slik at biltrafikken og syklistene beveger seg langsomt på fotgjengernes premisser (Sørensen, 2010). Med shared space ønsker man å utforme et estetisk areal, som både egner seg til opphold, handel og sosiale sammenkomster, samtidig som at trafikken skal avvikles på en effektiv måte (Sørensen, 2010). Gatebelegningen i shared space områder er derfor ofte avvikende fra den tradisjonelle asfalten for å meddele at man ferdes i et spesielt byrom. Shared space-området vil derfor ofte være dekorert med heller, brostein, blomster

og planter, trær, belysning, synlige entreer til butikker, og gatemøblering (Bjørnskau, et al., 2016, s. 5).

TØI forteller at det brukes ulike fysiske virkemidler for å signalisere at et område er shared space:

- *Tradisjonelle skilt (påbud/vikeplikt/rundkjøring osv.) er fjernet.*
- *Lyssignaler er fjernet.*
- *Veioppmerking (kantlinjer, midtlinjer osv.) er fjernet.*
- *Gateplanet har ett nivå – dvs. at det ikke er fortau, sykkelsti eller lignende som er lagt på et høyere nivå enn der den motoriserte trafikken beveger seg. Ofte er det anlagt ramper fra det ordinære gatenivået og til Shared space-området, noe som reduserer kjøretøyenes fart.*
- *Tradisjonell asfalt er erstattet med andre materialer som brostein, belegningsstein, heller osv., – noe som bidrar til å signalisere til den motoriserte trafikken at området er annerledes.*
- *Gatemøbler (benker, skulpturer, fontener, beplantning osv.) er plassert i området.*

(Bjørnskau, et al., 2016, s. 3)

4.1.3. Tidligere forskning på Shared space-områder i Norge

Fart

Dersom hastigheten til bilistene og syklister er lav, er det ikke behov for å skille trafikantgruppene fra hverandre. TØI mener det er derfor viktig å poengtere at shared space kan kun fungere optimalt dersom farten er lav nok (Bjørnskau, et al., 2016,). I TØI rapporten «Evaluering av Shared space-områder i Norge» blir fart registrert blant syklistene.

Gjennomsnittsfarten hos syklistene i Torggata i Oslo var 21,3 km/t, med en 85%-percentil på 24,5 km/t den ene retningen, og 17,6 km/t med en 85%-percentil på 21 km/t (Bjørnskau, et al., 2016, s. 22). Gjennomsnittsfarten hos syklistene i St. Olavs plass var 19,5 km/t, men en 85%-percentil på 24,1 km/t, på Bekkestua 17,6 km/t og 17,0 km/t, med en 85%-percentil på 20,9 km/t og 20,6 km/t (Bjørnskau, et al., 2016, s. 28). Det er verdt å merke seg at Torggata er utformet med et midtfelt (vegbane) og et lavt fortau på høyre og venstre side, mens St. Olavs plass er utformet, men ikke regulert som en rundkjøring med fem avkjøringer.

I 2019 ble syklistenes hastighet i gatetunet på Bakklandet målt av Politiet etter naboklager. De fleste syklistene lå mellom 15 til 25 km/t (Slettbak Wangen, 2019). Når det ikke er fotgjengere til stede, forteller Politiet at 25km/t ikke fremstår som umiddelbart fort, men at alt handler om at syklistene må tilpasse farten til miljøet rundt seg (Slettbak Wangen, 2019). Det å styre unna i 25 km/t, kontra 10km/t er stor forskjell, og vil gi ulike konsekvenser.

Vikepraksis

I TØIs evaluering av «Shared space»-områder i Norge, forteller de om en ulik vikepraksis på ulike steder. I interaksjonen mellom syklist og biler, syklist og fotgjenger, og fotgjenger og biler er vikeatferden forskjellig fra område til område. På Torggata viker syklisten kun 16% av tilfellene i interaksjonen mellom bil og sykkel, og 21% av tilfellene mellom syklist og fotgjenger. Bilistene og fotgjengere derimot viker like mye for hverandre (Bjørnskau, et al., 2016, s. 25). I St. Olavs gate derimot er vikeatferd jevnt fordelt mellom syklist og bilist, og mellom syklist og fotgjenger. Selv om fotgjenger viker 62% (på vinteren) og 56% (på høsten) for syklist, er vikeatferden mer fordelt i St. Olavs gate (Bjørnskau, et al., 2016, s. 31). Dette gjelder også på Strømsø torg, i Drammen. Hvem som viker for hvem av de forskjellige trafikantgruppene, er nokså jevnt fordelt her, der syklisten viker 61% for bilistene, og 47% for fotgjenger (Bjørnskau, et al., 2016, s. 43).

Konflikter

Evalueringen fra TØI viser at 18,7% av totalt 300 interaksjoner på Torggata er klassifisert som en konflikt, mens på St. Olavs plass har kun 1-3% av totalt 418 interaksjoner vært konflikter (Bjørnskau, et al., 2016, s. 55). TØI definerer konflikter i denne rapporten som en form av *nestenulykker*. Det vil si at en eller flere trafikanter må bråbremse eller ta en unnamanøver for å unngå kollisjon (Bjørnskau, et al., 2016, s. 1). Årsakene til konfliktene på Torggata var knyttet til misforståelser i forhold til regelverk og regulering, ved at fotgjengerne ikke var klar over at veien var regulert for at sykkeltrafikken skulle ha førsteprioritet. I TØI rapporten «Trygt eller truende» (2007) kommer det frem at syklistene er mer bekymret for å treffe på fotgjenger som ikke viser hensyn, enn hva fotgjengerne er (Backer-Grøndahl, Amundsen, Fyhri og Ulleberg, 2007).

I dokumentet *Retningslinjer og planer for sykkelanlegg i Trondheim* (Miljøpakken, u.d.) forteller Miljøpakken at de har et fokus på konflikt mellom trafikanter, spesielt mellom syklist og bil. Her forteller de at de ser til Nederland som er et av de sikreste landene å sykle i (Miljøpakken, u.d, s. 4). Sykkelanleggene i Nederland kjennetegnes ved at sykkeltrafikken er skilt fra gangtrafikken i tettstedene, og at de er lagt svært stor vekt på å unngå konflikter med biltrafikken. I lag med dette forteller dokumentet at *i bystrøk med liten biltrafikk der biltrafikken har lav hastighet, kan syklistene ferdes sikkert i gaten. Det er tilfelle i mange boligater. Når sykkelrutene legges i gater med blandet trafikk, kreves det tiltak som synliggjør at dette er en sykkelrute både for bilførere og syklist* (Miljøpakken, u.d., s. 10). I lag med dette er et bilde av Bakklandet langt inn for å vise hvordan hellene leder syklistene på rett vei, og bilistene blir oppmerksomme på at de deler veien med syklist.

Selv om det er få studier som ligger til grunn, tyder anslagene på at shared space-områder gir en gunstig sikkerhetseffekt (Bjørnskau, et al., 2016, s. 7). Likevel er det viktig å ta hensyn til usikkerhetene med sikkerhetseffekten. TØI nevner at resultatene kan ha metodiske svakheter og publikasjonsskjevhet. Det kan derfor hende at sikkerhetseffekten som ble funnet ikke kan generaliseres til resten av populasjonen. Samtidig forteller TØI om annen forskning som viser at farten i shared space områder går ned. Det er dette grunnlaget som gir TØI troen på at antall alvorlige ulykker reduseres ved etablering av shared space (Bjørnskau, et al., 2016, s. 7).

4.2. Teori

4.2.1. Livet mellom husene

For å analysere livet mellom bygningene deler Gehl opp uteaktiviteter i det offentlige rom i tre kategorier; *nødvendige aktiviteter, valgfri aktiviteter og sosiale aktiviteter* (2011, s. 9).

De *nødvendige aktivitetene* omfatter de aktivitetene som er påtvungne. Aktiviteter som å gå til skolen eller jobb, handle, vente på kollektivtransport eller å gjøre ærend (Gehl, 2011, s. 9). Med andre ord alle de hverdagslige aktivitetene som man mer eller mindre må gjøre. Denne kategorien er relatert til behovet for gåing og ferdsel. Nettopp fordi aktiviteten er nødvendig, innebærer dette anerkjennelsen av at gjennomføringen av aktiviteten skjer gjennom fysiske forhold (Gehl, 2011,

s. 9). De nødvendige aktivitetene vil foregå gjennom hele året uansett vær og er uavhengig av ytre betingelser.

Valgfrie aktiviteter omfatter de aktivitetene man selv ønsker å foreta seg og skjer kun under gunstige ytre forhold (Gehl, 2011, s. 9). Valgfrie aktiviteter som å gå en tur eller sole seg, er avhengig av værforhold og byrommets fysiske struktur.

Uansett om byrommet innehar *dårlige* eller *høye kvaliteter*, vil de nødvendige aktivitetene forekomme noenlunde på samme måte. Samtidig hevder Gehl at de nødvendige aktivitetene har en tendens til å ta litt lengre tid dersom byrommets fysiske vilkår er av høy kvalitet (2011, s. 11). Forskjellene ligger i de valgfrie aktivitetene. Her mener Gehl at dersom byrommet er av høy kvalitet, vil de valgfrie aktivitetene øke fordi byrommet oppmuntrer og legger til rette for det. I disse byrommene vil det være et bredt spekter av aktiviteter; som å spise, sitte, slappe av og sole seg.

Sosiale aktiviteter er alle aktiviteter der sosial interaksjon og samhandling mellom menneskene i byrommet er en forutsetning (Gehl, 2011, s. 12). Alt fra lek, sammenkomster og samtaler, til passiv kontakt ved å kun se og høre på andre mennesker. Gehl hevder at de sosiale aktivitetene oppstår av seg selv som en direkte følge av andres opphold og aktiviteter i byrommet (2011, s. 14). Med andre ord vil de sosiale aktivitetene øke dersom de øvrige aktivitetene gir bedre vilkår i byrommet. Gehl påstår derfor at de sosiale aktivitetene, altså selve tilstedeværelsen av andre mennesker, er det som utgjør selve kvaliteten ved byrommet (2011, s. 15). Ut ifra dette har fysisk planlegging muligheten til å påvirke menneskers tilstedeværelse gjennom å tilrettelegge for økt sosial interaksjon og gi muligheten til ulike uteaktiviteter (Gehl, 2011, s. 15).

Ved å se de tre kategoriene sammen, kan man se at de nødvendige, valgfrie og sosiale aktivitetene utgjør et sammenvevd mønster. Innbyggerne går, sitter, ser og snakker, uansett hvilken uteaktivitet de utfører. Byrommets liv omhandler altså hele spekteret av aktiviteter, og må kombineres for å gjøre byrommet meningsfylt og attraktivt (Gehl, 2011, s. 14).

Gehl og Svarre hevder at god arkitektur sørger for god interaksjon mellom byrom og *livet* mellom husene (2013, s. 2). Livet er i en kontinuerlig prosess som påvirker hvordan en bruker eller ikke bruker et byrom. Likevel kan det se ut til at *livet* ofte blir glemt under planleggingen, til fordel for transport av mennesker og biler. Jo mer trafikk, jo mindre liv og fellesskap (Gehl & Svarre, 2013, s. 55).

4.2.2. Passiare soner - Hvordan interaksjon formes

Sosiologi er knyttet til å forstå og forklare hvordan menneskelig samspill og påvirkning formes og formes av kollektive fellesskap man er en del av (Tjora, 2016). I fysisk planlegging blir gater, parker og torg utgangspunkt for et sosialt liv (Tjora, 2016). Tjora er derfor opptatt av å presentere et begrep som kunne brukes for å *planlegge det sosiale* fremfor å *forvente* at sosial interaksjon skal oppstå (2016). Det er nettopp forståelsen av sosial interaksjon og hvordan den formes i ulike byrom arealplanleggere bør fokusere på, fordi «en levende bydel» oppstår ikke av seg selv (Tjora, 2016). Ut ifra dette ønsker Tjora å presentere en «passiarteori».

Passiar betyr samtale eller prat. Når Tjora bruker ordet mener han den uformelle praten, et tilfeldig kort møte eller en prat i forbifarten. I den forbindelse konstruerer han adjektivet *passiar* for å beskrive *potensialet for passiar* som en kvalitet i bestemte byrom eller perioder (Tjora, 2016). Byrom blir da delt opp i stedsdimensjon, og perioder i tidsdimensjon. Det er ut ifra dette man nå kan snakke om *passiare soner* eller *tidspunkter*. Disse gir oss nå en mulighet til å binde sosiale prosesser og ulike forhold knyttet til sted og tid (Tjora, 2016). Tjora hevder derfor at passiare fellesskap kan oppstå gjennom passiare muligheter knyttet til fysisk utforming, altså passiare soner, og passiar knyttet til tidsaspektet (2016).

Tjora definerer passiare soner som områder hvor folk oppholder seg i kortere eller lengre tidsrom (2016). Det er disse sonene som gir grunnlaget for de tilfeldige møtene og den uformelle praten. Passiare soner kan være alt fra en matvarebutikk, til en basketballbane eller café. Uansett hvilken passiar sone du tilbringer tid på, vil det være rom for tilfeldige, sosiale møter. Passiare linjer blir definert som de gang- og sykkellinjene der sosial interaksjon mellom møtende eller forbipasserende kan oppstå (Tjora, 2016). På gang- og sykkelveiene er det lett at det oppstår

konflikter, unnamanøvere, konfrontasjoner, smil, et nikk eller en liten prat mellom fotgjengere, syklistene eller andre på hjul.

I lag med dette nevner Tjora begrepet *passiare soner-linjer*. Altså en kombinasjon av *passiare soner* og *linjer*. Disse områdene vil bestå av både opphold og gjennomgang på samme sted. Denne kombinasjonen sammenligner Tjora med ulike varianter av fortauskaféer, der de typiske fortauskaféene demonstrerer poenget med stoler vendt ut mot gaten (2016). I stedet for å sitte ansikt til ansikt, vil gjestene på fortauskaféene ha ansiktet ut mot gaten. På denne måten blir gjestene tilgjengelige både for hverandre, og for fotgjengerne og syklistene som passerer, slik det er på Bakklandet. Som følge av dette vil kafégjestene kunne se på fotgjengerne, og fotgjengerne kan se på kafégjestene. Det er her anledningen for en uformell tilfeldig samtale kan oppstå; fordi muligheten til sosial interaksjon alltid er til stede (Tjora, 2016).

Tjora nevner også begrepet *passiare nav* i sin *passiareteori*. *Passiare nav* blir betegnet som kryssninger av gang- og sykkelinjer. Altså der folket møtes på kryss og tvers. Et torg, der folket kommer fra hver sin retning, hevder Tjora at det *passiare* potensielt er stort. Dette er basert på folkestrømmingene, tidspunkter, byrommets utforming og siktlinjer (Tjora, 2016).

Tjora mener en forståelse av *passiare soner*, *linjer* og *nav* utgjør et utgangspunkt for å vurdere sosiale muligheter ved byplanlegging. En forståelse om hvordan gater, veikryss, torg, , parker, og gang- og sykkelforbindelser kan utformes for å skape sosiale muligheter, kan bidra til å forme et bedre byrom. Det er fordi begrepsapparatet innenfor «*passiareteorien*» har gjort at man kan få en forståelse for hvordan fysiske forhold og sosial interaksjon er faktorene som legger grunnlaget for «den levende byen». Forskning innenfor både sosiologi og fysisk planlegging kan derfor være med på å gi et bedre grunnlag for å planlegge gode byrom.

4.2.3. Thomasteoremet

Thomasteoremet handler om *det mennesket opplever som virkelig, blir virkelig i sine konsekvenser* (Thomas & Thomas, 1928). Valg, erfaring, handling og sosiale forhold former virkelighetsoppfatning og erfaring med ulike situasjoner (Henriksen, Levang, Skaar & Tjora, 2017, s. 16). Teoremet fremstiller altså hvordan individets eller kollektiv forståelse kan ha

betydning for utvikling av samfunnet. Thomasteoremet er med på å forklare aktørens *forståelse av egen virkelighet*, som har blitt formet gjennom objektive og sosiale prosesser (Henriksen, et. al, 2017, s. 16). Når gatetunet blir *oppfattet* på en viss måte, vil det få *konsekvenser* for den videre utviklingen av bydelen.

Teoremet danner et sentralt utgangspunkt for Berger og Luckmanns sosialkonstruktivistiske tilnærming (2000). Sosialkonstruktivismen gir en forståelse av det individuelle livet som er sosialt skapt av samfunnets egne bidragsyttere, og forståelsen av det sosiale har betydning for individuelle og kollektive handlinger (Henriksen et al., 2017, s. 15). Trafikantenes forståelse av gatetunet er altså formet av opplevelser og situasjoner de selv er i.

4.2.4. Berger og Luckmann

Sosialkonstruktivisme handler om at virkeligheten i vårt samfunn er sosialt konstruert. Det vil si at mennesker har forskjellige virkelighetsforståelse som er formet av opplevelser, livssituasjoner og er knyttet til hvem man kommuniserer med. I denne sammenhengen definerer Berger og Luckmann «virkelighet» som et fenomen man erkjenner og har akseptert som eksisterer uavhengig av oss selv (2000, s. 24). «Kunnskapen» individer sitter med blir derfor definert som sikkerheten om at fenomenet er virkelig fordi den inneholder elementer man kjenner til (2000, s. 24). På denne måten er mennesket i stand til å skape og produsere en verden som i ettertid oppleves som noe annet enn et menneskelig produkt (Berger & Luckmann, 2000, s. 76). Berger og Luckmann hevder av den grunn at «*samfunnet er et menneskelig produkt. Samfunnet er en objektiv virkelighet. Mennesket er et sosialt produkt.*» (2000, s. 76). Med andre ord er det mennesket som skaper og blir skapt av samfunnet. Samfunnet og menneskene i det blir gjensidig påvirket av hverandre fordi *produktet* menneskene har utviklet, virker tilbake på oss. Produktene menneskene har skapt i samfunnet blir legitimert, og blir en objektiv virkelighet som mennesker tar som en selvfølge og for gitt (2000, s. 25).

Selv om vi alle eksisterer i en *felles verden*, opplever vi denne virkeligheten ulikt. Prosessene som gjør at *enhver* «kunnskap» kan bli sosialt etablert som «virkelighet», er med på å analysere den samfunnsskapte virkeligheten (Berger & Luckmann, 2000, s. 26). Mennesker anerkjenner virkeligheten som *samfunnsskapt* fordi vi oppfatter og tilegner den på bakgrunn av ulike sosiale

faktorer som har blitt legitimert gjennom sosiale relasjoner (Tjora, 2018, s. 32). Det er altså på denne måten at mennesker kan ha forskjellige forståelser og oppfatninger av *samme* fenomen. Ved hjelp av Berger og Luckmanns teori kan vi forstå hvordan fotgjengerne, beboere og syklister oppfatter gatetunet, og hvordan trafikantene legitimerer sin forståelse og dermed handling.

Institusjonalisering

Institusjonalisering skjer gjennom en dialektisk prosess som er sammensatt av tre parallelle sosiale prosesser:

- Eksternalisering - *samfunnet er et menneskelig produkt* (handling og interaksjon).
- Objektivisering - *samfunnet er en objektiv virkelighet* (kunnskap og språk).
- Internalisering - *mennesket er et sosialt produkt* (sosialiseringen).

Mennesker er imidlertid ikke født med instinkter, men er medfødt med et anlegg for sosialisering som gjør individet til medlem av et samfunn (Berger & Luckmann, 2000, s. 135). Gjennom dette stiller Berger og Luckmann spørsmålet om hvordan sosial orden oppstår.

Eksternalisering kan forklares som handlinger eller aktiviteter mennesker foretar seg. Ved å nettopp utføre handlinger og aktiviteter eksternaliserer vi det som skjer, som er med på å danne et menneskelig *felleskap* (Berger & Luckmann, 2000, s. 67). Handlinger og aktiviteter mennesker eksternaliserer blir derfor en del av den *objektive sosiale verden*. Den institusjonelle verden er *objektivert menneskelig handling*, som betyr at den er sosialt konstruert formet av livssituasjoner og sosiale relasjoner (2000, s. 75). Den objektive sosiale verden blir altså *internalisert* av menneskene igjen, som betyr at den umiddelbare forståelsen eller tolkningen av en objektiv hendelse kan uttrykke subjektive meninger (Berger & Luckmann, 2000, s. 135). På denne måten kan objektive hendelser føre til forskjellige subjektive meninger, som igjen forteller at individer kan ha forskjellige forståelser av samme fenomen (2000, s. 135).

Ved å trekke disse teoretiske perspektivene opp mot trafikantene, argumenterer jeg for at mine informanter og respondenter befinner seg i forskjellige virkeligheter eller har ulik forståelse av

hva gatetunet er og hvordan man skal opptre. På den ene siden oppfatter fotgjengerne gaten som et gatetun, og syklistene på den andre siden oppfatter det som en ferdselsåre der hellene er et sykkelfelt (se kap. 7.0 og 8.0.). Trafikantenes ulike forståelser fører til konflikter og interaksjoner i gaten. For å kunne samarbeide med hverandre og for å utvikle et godt samspill må man derfor konstruere en ny kunnskap og virkelighet av gaten som er tilpasset alle parter, eller som man er tilstrekkelig enig om.

Legitimering

Dersom institusjonaliseringsprosessen skal bevares må den kunne legitimeres. Berger og Luckmann kaller legitimering for en «andre ordens» objektivisering. Legitimering frembringer nye betydninger, som betyr at det som objektiviseres i institusjonaliseringsprosessen også må gjøres *objektiv tilgjengelig og subjektiv sannsynlig* (Berger & Luckmann, 2000, s. 103). Med andre ord skal legitimering gjøre objektiviseringer, altså handlinger og kunnskap, meningsfulle for alle.

Legitimering har både et kognitivt og et normativt element. Legitimering «forklarer» altså sosiale institusjoner ved å tillegge objektiverte betydninger følelsesmessig verdi, og rettferdiggjør den ved å koble institusjonens forutsetninger normativ gyldighet (Berger & Luckmann, 2000, s.104). Med andre ord blir kunnskap og handlinger innlært som en objektiv sannhet, og internaliseres som en subjektiv virkelighet. Legitimering gir en forståelse på hvorfor ting er som de er, og av den grunn forstår vi hva som er *de riktige* og *de gale* handlingene innenfor en institusjon (Berger & Luckmann, 2000, s. 104). Gatetunet i Nedre Bakklandet er et eksempel på en institusjon som utvikler seg. Alle som kommer inn i denne gaten tar med seg tidligere erfaringer i interaksjonen på gatetunet, og handler deretter. Den sosiale virkeligheten har derfor makt til å forme og utvikle mennesker.

Den sosiale virkeligheten er med på å forme de ulike synene syklistene og fotgjengerne har av gatetunet på Bakklandet. Det er ingen del av aktørenes institusjonalisering som kan eksistere uten den spesifikke kunnskapen som er sosialt frembrakt og objektivert angående hvordan syklistene og fotgjengerne skal bruke gatetunet (Berger & Luckmann, 2000, s. 81).

Berger og Luckmann deler inn legitimering i fire nivåer av sosiale prosesser:

- Lingvistisk objektivisering - språk, kommunikasjon og ordforråd.
- Pragmatiske teoretiske framstillinger - eventyr, fortellinger og forestillinger.
- Klare teorier - kunnskap, regler og normer forvaltet av eksperter.
- Symbolske universer - sammenheng og helhet som «setter tingene på plass».

Legitimeringsprosessen er allerede i gang fra første relativt enkle språklige beskrivelser av menneskelig erfaring (Berger & Luckmann, 2000, s. 104). Forklaringene på hvorfor ting er på en viss måte er allerede bygd inn i ordforrådet vårt. Lingvistisk objektivisering omfatter altså forklaringer om at «slik skal ting gjøres», uten noe effektive svar eller forklaringer for hvorfor det er slik (Berger & Luckmann, 2000, s. 104).

Legitimeringens andre plan innebærer kunnskapen om teoretiske framstillinger i en pragmatisk form. Med andre ord, læren om språkforståelsen. Forklaringene setter de objektive betydningene i relasjon til hverandre, som forklarer oss hvordan vi skal handle (Berger & Luckmann, 2000, s. 104). Dette skjer ofte gjennom eventyr, fortellinger og forestillinger. Som barn ble man fortalt eventyret om Hans og Grete. De vandret i skogen og oppdaget et hus laget av peppekake og godteri. Eieren av huset, en gammel heks, lokker barna inn og tar dem til fange. Heksen planlegger å spise barna, men Hans og Grete klarer å lure seg unna. Slike eventyr eksisterer for å lære barn å ikke stole på fremmede, selv om de behandler deg godt.

Klare teorier er legitimeringens tredje plan og handler om kunnskapen om den sosiale institusjonen. Dette kan være sosiale normer og regler, men også tidligere forskning og teori som beviser at institusjonen eksisterer (Berger & Luckmann, 2000, s. 105). I dette prosjektet kan tidligere byromsregistreringer, kunnskap om Bakklandets historie, trafiksikkerhet, ulykkesstatistikk eller erfaringsbasert kunnskap være klare teorier om hvordan trafikantene skal eller *ikke skal* oppføre seg, eller hvordan gatebelegget i gatetunet skal være.

Legitimeringens fjerde og siste plan, består av symbolske universer. Symbolske univers integrerer ulike oppfatninger og blir betegnet som helheten i den institusjonelle orden som «*setter tingene på sin rette plass*» (Berger & Luckmann, 2000, s. 107). Berger og Luckmann forteller at det er de symbolske prosessene som danner de mest generelle referanserammene for menneskelige erfaringer, fordi de avspeiler andre virkeligheter enn sin egen (2000, s. 106).

Samtidig som vi mennesker eksternaliserer oss selv ut i verden, bidrar vi også til å utvikle og skape den verden vi eksternaliserer oss ut til. Vi blir, som nevnt tidligere, gjensidig påvirket av hverandre fordi produktet menneskene har utviklet, virker tilbake på oss. På denne måten er også symbolske universer i konstant endring, samtidig som det kan føles stabilt for de aktørene som eksisterer i den. Symbolske universer er sosiale produkter som kommer fra egne erfaringer. Det er nettopp dette som forklarer hvorfor mennesker kan ha ulike forståelser av den sosiale virkelighet.

Fotgjengerne og syklistene legitimerer sin forståelse av gatetunet forskjellig. Dette gjør at deres handlinger og oppfatninger av gaten blir motstridende. Dette påvirker samspillet mellom dem, og omfanget av konflikter kan øke.

KAPITTEL 5

Metode



5.0. Metode

Jeg har valgt å benytte observasjoner som viktigste metode for datafangst i dette prosjektet. I tillegg har jeg valgt å inkludere en spørreundersøkelse og dybdeintervju i min forskningsmetode. Med de ulike kombinasjonene kan jeg både få frem subjektive meninger gjennom spørreundersøkelsen og intervju, og en mer objektiv «fakta» gjennom observasjonsstudiene.

Inspirasjonen min til å ta i bruk observasjoner kommer fra urbanisten William Whyte (1917-1999). Boken «*The Social Life of Small Urban Spaces*», fra 1980, handler om hans observasjoner av befolkningens atferd i urbane byrom i New York City på 70-tallet. Spesielt ved hjelp av Ved videokamera som datagenereringsmetode analyserte han befolkningen i urbane omgivelser for å prøve å forstå deres atferd og kartlegge kvalitetene i offentlige byrom. Whyte ønsker å finne ut hvorfor noen byrom i New York fungerte, mens andre ikke. Med direkte observasjon og time-laps videoer fikk han muligheten til å forstå hvilke elementer som må være til stede for at befolkningen oppholder seg i byrommene og hvordan byrommet blir brukt (Whyte, 1980). I tillegg til videokamera intervjuet Whyte og hans forskningsgruppe befolkningen. Her spurte de om hvor de kom i fra, hvor de arbeidet, hvor ofte de er i området og hva de tenker om stedet (Whyte, 1980, s. 16). Selv om jeg ikke intervjuet folk på gaten, lagde jeg en spørreundersøkelse med inspirasjon av Whytes intervjumetode. Dette kan man lese nærmere på i kapitlet 5.2. Spørreundersøkelse.

5.1. Observasjonsstudier

Observasjonsstudier blir ofte omtalt som *etnografi*, og etnometodologien ble utviklet av Harold Garfinkel (1917-2011). Forenklet sagt handler observasjon og etnometodologi om å undersøke hverdagslige aktiviteter og situasjoner i sitt *naturlige habitat* for å gjøre kjent det en umiddelbart ikke legger merke til (Tjora, 2017, s. 51). Det er på denne måten man kan studere de sosiale strukturene på Bakklandet, og *gjøre det usynlig synlig* (Henriksen, Levang, Skaar, og Tjora, 2017, s. 21).

Fordelen med bruk av observasjon er at jeg får en direkte, utolket tilgang til situasjonene og trafikantenes atferd. På denne måten kan jeg skaffe meg kunnskap om den intersubjektive

konstruksjon av virkeligheten, fordi jeg ikke har andre valg enn å «lytte til hva verden forteller» meg (Dingwall 1997: 64, i Tjora 2017, s. 53).

Ved bruk av videokamera fikk jeg samlet inn observasjonsdata som kunne brukes til å besvare problemstillingen min. Kameraet ble plassert på to ulike steder, som ga god oversikt fra fugleperspektiv over Bakklandet. Videokamera muliggjør det å fange opp alt som skjer, slik at jeg ikke trenger å registrere alle observasjonene under gjennomføringen. Videokamera et sentralt verktøy for å kunne spille av videoene så mange ganger jeg ønsker, for å få på plass relevant informasjon til min analyse.

Pilotstudie

Kamerautstyr fikk jeg låne av Kelly Pitera, førsteamanuensis ved Institutt for bygg- og miljøteknikk, NTNU. Mandag 21.03.2022 utførte jeg, sammen med en medstudent, et pilotprosjekt (se Figur 13). Vi utførte et opptak på 15 minutter på NTNU Gløshaugen. Da fikk jeg læret meg hvordan kamerautstyret fungerte i praksis, og teste ut mitt observasjonsskjema, før jeg i april gikk løs på den ordentlige studien.



Figur 13: Testing av Miovision kamera på Gløshaugen Et avansert kamerautstyr med flere låser.

Kameraet og stativet jeg fikk låne var av merket Miovison Camera Scout. Miovisin er en bærbar, kamerabasert genereringsenhet for trafikkdata, som kan samle inn data ute i felt i flere dager av gangen. Den inkluderer teleskopstang på 6 meter, en koffert med låser, nøkler, skrutrekker, batteri, kabler, minnekort, skjerm, og et eksternt batteri og kameraenhet.

5.1.1. Gjennomføring

Datagenereringen ble gjennomført fra 21. til 27. april 2022. Nedre Bakklandet, gatetunet, ble filmet fra torsdag 21. til søndag 24. april (se Figur 14), mens Bakklandskrysset ble filmet fra mandag 25. til onsdag 27. april (se Figur 15).

Nedre Bakklandet, gatetunet

Torsdag, 21. april 2022:

Kl. 07:00-09:00, 11:00-13:00 og 15:00-17:00

Fredag, 22. april 2022:

Kl. 07:00-09:00, 11:00-13:00, 15:00-17:00

Lørdag, 23. april 2022:

Kl. 12:00 – 15:00

Søndag, 24. april 2022:

Kl. 12:00 – 15:00



Figur 14: Oversiktsbilde: Nedre Bakklandet, gatetunet

Bakklandskrysset

Mandag, 25. april 2022:

Kl. 07:00-09:00 og 15:00-17:00

Tirsdag, 26. april 2022:

Kl. 07:00-09:00 og 15:00-17:00

Onsdag, 27. april 2022:

Kl. 07:00-09:00 og 15:00-17:00



Figur 15: Oversiktsbilde: Bakklandskrysset.

Registrering av fart i gatetunet

Fart ble registrert i både gatetunet og i krysset (se Figur 16). Avstanden som ble brukt for å registrere fart i gatetunet var 9,75 meter, og 5,41 meter i krysset. Det ble kun registrert fart hos trafikanter som ikke ble forstyrret, hindret av andre trafikanter eller stoppet under tidstakingen. Joggere i området ble heller ikke registrert. I Bakklandskrysset ble farten kun registrert fra Øvre

Bakklandet til Nedre, og omvendt, på grunn av unøyaktige målinger hos trafikanter som syklet og gikk skrått.

På grunn av oppgavens tidsbegrensning ble hastigheten målt hos trafikantene torsdag 21. april 07:00 til 08:00, 12:00 til 13:00, lørdag 23. april 13:00 til 14:00, og onsdag 27. april 15:00 til 17:00. Formelen som ble brukt for å regne ut gjennomsnittsfarten over en strekning var: $v=s/t$, fart er lik strekning delt på tid.



Figur 16: Avstand som ble brukt for å beregne hastighet i gatetunet og Bakklandskrysset.

Registrering av vikesituasjoner og konflikter

Vikesituasjoner og konflikter ble klassifisert i situasjoner og interaksjoner der en eller flere trafikanter interagerer. Med andre ord måtte minst en trafikant ta hensyn til en annen trafikant for å unngå kollisjon for å komme frem. Konfliktsituasjoner der begge trafikanter viker er kun registrert som konflikt, og ikke som vikesituasjoner. For å analysere konfliktnivået valgte jeg å dele inn konfliktene i fire ulike definisjoner:

Interaksjon: Når trafikantene krysser eller viker for hverandre i god tid. Øyekontakt, smil, nikk, himling med øynene eller lettere kommunikasjon.

Konflikt: Når det oppstår vikesituasjoner mellom trafikantene. Trafikantene har kurs mot hverandre, der det blir uenigheter om hvem som skal vike. Med unnamanøvrering unngår de kollisjon.

Alvorlig konflikt: Unnamanøvrering skjer seint, og det kunne ha endt i en kollisjon.

Kollisjon: Unnamanøvering skjer for seint eller ikke i det hele tatt, og trafikantene kolliderer.

Med konfliktnivå mener jeg omfanget av konflikter. Dersom det er høyt konfliktnivå, er det altså et høyt antall konflikter. Konfliktene blir vist gjennom en enkel illustrasjon. Skjermbilder fra situasjonen ble ikke brukt på grunn av Norsk senter for Forskningsdata (NSD) personvernregler.

Registrering av bevegelsesmønster

Bevegelsesmønstre ble registrert ved å ta i bruk Jan Gehls metode, tracing, eller på norsk; sporing eller oppspore (Gehl & Svarre, 2013, s. 28). Tegningen med bevegelseslinjene vil ikke være helt nøyaktige, fordi Bakklandet er et område der det er mange mennesker som beveger seg gjennom et gitt rom. Samtidig er ikke målet å få dette helt nøyaktig, men få en oversikt og et bilde av byrommets dominerende strømningslinjer. Bevegelseslinjene i Bakklandskrysset ble registrert onsdag 27. april, kl: 15:00 til 17:00, og i gatetunet torsdag 21. april, kl: 15:00 til 17:00.

5.1.2. Observasjonsrolle

I en observasjonsstudie er det viktig å tenke over og finne en *observasjonsrolle* som er anerkjent på den plassen hvor man skal observere (Tjora, 2017, s. 59). Raymond Gold redegjør for fire observasjonsroller under observasjon; *fullstendig deltaker*, *observerende deltaker*, *deltakende observatør* og *fullstendig observatør*. De fullstendige rollene blir å betegne som skjult observasjon, enten som deltaker på lik linje med de man observerer, eller som fullstendig utenfor situasjonen (Tjora, 2017, s. 59). Siden jeg benytter meg av kamera vil jeg ha rollen som fullstendig observatør. Selv om jeg som observatør vil bli skjult, vil ikke videokameraet mitt være det, noe som medfører at min observasjonsrolle kan bli endret.

Det er ikke mulig eller ønskelig å gi informasjon forut for registreringen til de som blir registrert. Dersom forskningen skal kunne si noe allment gyldig må flertallet av trafikantene forutsettes å opptre som vanlig, noe jeg trolig ikke kan forvente dersom de vet at de blir registrert. For å unngå bias i observasjonene (frafallsbias, klassifiseringsbias) var det viktig at de som inngår i trafikantstrømmene ikke var klar over at de blir observert. At forbipasserende skal vite om studien er derfor ikke ønskelig.

5.1.3. utfordringer og etiske hensyn

utfordringene med dette er det etiske hensynet ved observasjon. Skjult observasjon strider mot prinsippet om at aktørene skal vite at de deltar i forskning og ha muligheten til å trekke seg fra forskningsprosjektet (Tjora, 2017, s. 78). Imidlertid når det gjelder skjult observasjon, er det en utbredt oppfatning at informert samtykke ikke er nødvendig i offentlige byrom (Tjora, 2017, s. 79). Det vil derfor være viktig å ikke publisere detaljer som gjør at konkrete personer kan bli gjenkjent. Dette vil uansett ikke være hensiktsmessig i min forskning, siden jeg ønsker å undersøke interaksjoner og situasjoner på Bakklandet, og ikke de spesifikke aktørene som inngår i dem. NSD krevde derfor lav oppløsning på videoopptakene for å godkjenne metoden. Fra videoene var det umulig å gjenkjenne personlige detaljer ved mennesker eller kjøretøy.

De tidligere sosialantropologene kunne skrive rapporter til sine vestlige lesere og ta det for gitt at de fremmede stammene som ble observert, ikke fikk tilgang på dem (Tjora, 2017, s. 52). Dette er ikke noe jeg selv kan ta for gitt siden jeg skal observere mitt nærmiljø og samfunn. Det er derfor viktig å ta i betraktning at de som blir observert vil i større grad ha tilgang til og interesse for min analyse (Tjora, 2017, s. 53). Derfor valgte jeg å legge igjen kontaktinformasjon på stativet, for det tilfellet at forbipasserende ønsket å stille spørsmål om prosjektet og registreringsmåten.

Et annet viktig etisk aspekt er håndtering av videomaterialer. NSD har derfor krevd at videoopptakene skal bli lagret og bearbeidet bak passord beskyttet mur hos NTNU, samt at alle videoer vil bli slettet etter prosjektavslutning/mastersensur, og senest 14. juni 2022.

utfordringer med observasjonsstudien var å velge tid for observasjon. På grunn av dårlig værforhold i mars, bestemte jeg meg for å justere om planene mine for starttidspunktet til en periode med brukbare værforhold. Jeg ønsket å observere og analysere situasjoner i «høytrafikk», der det kan forekomme potensielle konflikter eller interaksjon mellom trafikantgrupper. Dersom været er dårlig vil det trolig oppholde seg mindre folk, enn om værforholdene er greie. Selv om et byrom skal fungere i alle årstider og i all slags vær, er det viktig å være konsekvent med hvordan ytre forhold vil påvirke analysen og mine forskningsresultater. Dette medførte at jeg ventet til etter påske og tok sjansen på at værforholdene var mer gunstige.

Å vite når man skal avslutte observasjonsstudier er en sentral utfordring jeg måtte ta i betraktning, men NSD gjorde dette enkelt for meg: De krevde at jeg skulle holde meg under 30 timer med opptak, på grunn av personvern hensyn. Selv om jeg ønsket å observere lengre, er det viktig å huske på at jeg har en tidsbegrensning jeg må forholde meg til, og man har uansett ikke kapasitet til å observere i flere år. Det vil alltid komme nye situasjoner det ville ha vært spennende å analysert. NSDs krav om under 30 timer med opptak var derfor greit. På denne måten tok de et standpunkt for meg, som gjorde det enklere for meg å vite når tiden var inne for å avslutte observasjonene, og hvordan jeg skulle håndtere de sosiale og etiske implikasjonene av datagenereringen min.

5.2. Spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelsen gir meg muligheten til å innhente subjektiv informasjon fra trafikantene. Spørreundersøkelsen har oppgitte svaralternativer, vurderingsspmåål om påstander og felt der de selv kunne kommentere og gi uttrykk for sine meninger og opplevelser. Kvantitativ metode gir meg konkrete data fra trafikantene som jeg skal sammenligne med mine analyser fra observasjon og intervju.

Spørreundersøkelsen har utvalgte spørsmål og påstander som handler om:

- Hva de synes om Bakklandet,
- hvor ofte respondenten ferdes gjennom gatetunet og formålet med reisen,
- opplevd konflikt mellom fotgjengere og syklistene, årsak til konflikt og konsekvensene av dem,
- opplevd trygghet,
- unnamanøvrering og vikesituasjoner,
- om syklistene holder seg til gangfart,
- om de ulike trafikantene oppleves som en forstyrrelse,
- hvordan trafikantene bruker gatetunet,
- og ulike påstander om gatens utforming.

(Se vedlegg 1 – Spørreundersøkelsen).

Spørreundersøkelsen ble laget i Nettskjema.no, en selvbetjent skjemaløsning utviklet av Universitet i Oslo.

5.2.1. Gjennomføring og rekruttering

For å rekruttere flest mulig personer til spørreundersøkelsen, valgte jeg å både legge den ut på sosiale medier og stå å dele ut flyers på Bakklandet. Søndag 3. april ble spørreundersøkelsen lagt ut på Facebookgruppene, *På sykkel i Trondheim*, og *Bakklandet og Lillegårdsbakken velforening*. I tillegg la jeg den ut på min egen Instagram.

Siden jeg ønsker å undersøke folks erfaringer fra sitt nærmiljø, var det likevel viktig for meg å rekruttere trafikanter på gaten. Mandag 4. april og tirsdag 5. april sto jeg i gatetunet fra kl: 14:00 til 17:00 og delte ut flyers med en QR-kode og en kort beskrivelse av hva dette var (se Figur 18). Av alle de 350 flyersene som ble delt ut, var det 115 respondenter som deltok.

Mandag morgen 4. april leverte jeg også ut flyers hos frisørsalongen Adam og Eva, kaffebarene Kaffebrenneriet og Dromedar kaffebar, og på sykkelverkstedet Sykkelbua Bakklandet, etter avtale. Å rekruttere folk på denne måten, ved å legge flyers på kafebord og hos servicetilbud, tenkte jeg ville lønne seg. Her tok jeg feil. Det var bare 12 respondenter som ble rekruttert på denne måten.

For å friste folk til å delta i spørreundersøkelsen lokket jeg også med en konkurranse der respondentene kunne vinne gavekort med en verdi på kr. 500, hos de nevnte kaffebarene og servicetilbudene på Bakklandet. Om dette var nødvendig, er usikkert, men det var i hvert fall 62 respondenter som ønsket å delta i denne konkurransen.



Figur 18: Flyers med QR-kode og kort forklaring av oppgaven. Egenprodusert.



Figur 17: Utdeling av flyers på Bakklandet. Mandag 4. april.

Når jeg delte ut flyers ønsket jeg å tilkalle meg mest mulig oppmerksomhet hos både fotgjengere og syklister. Jeg tok på meg refleksevest og lagde et stort skilt som fortalte hva som foregikk: «SYKLIST! HJELP MEG MED MIN MASTEROPPGAVE» (se Figur 17). På denne måten kunne jeg nå mange, spesielt syklister, før de kom forbi meg. Selv om mange fotgjengere tenkte at denne oppgaven kun var for syklister, var det enkelt å stoppe og rekruttere de til spørreundersøkelsen. Ordet «syklist» ble skrevet for å tilkalle meg oppmerksomheten fra dem, slik at de fikk tid til å senke farten og ta imot en flyer før de dro videre. Ved hjelp av NTNU-logoen kunne også folk forstå at dette var et forskningsprosjekt.

5.2.2. utfordringer

Før jeg startet var jeg spent på hvor vanskelig det var å rekruttere respondenter til spørreundersøkelsen, spesielt syklister. Selv om dette gikk fint, var det vanskelig å få rekruttert dem. Syklistene som kom sørover fra Øvre Bakklandet og inn til gatetunet kom som regel i stor fart. Her var det flere som vinket at de ikke var interesserte eller ikke hadde tid. Ulempen med

dette er jo at det hadde vært interessant å høre fra nettopp disse syklistene, som trolig hadde kategorisert seg inn i syklist-kategoriene «*rask og modig*» eller «*fryktløs*». Likevel var det flere syklistere som klarte å *fange* en flyer i farta ved å strekke ut en arm. Dette ble en veldig effektiv metode som flere benyttet seg av.

5.2.3. Analyse av spørreundersøkelsen

Jeg brukte programmet IBM SPSS Statistics for å analysere dataene fra spørreundersøkelsen. SPSS er en programvarepakke som er utviklet for å analysere statistiske beregninger. Siden Nettskjema.no eksporterer datagenereringen i Excel-fil, ble også denne programvaren brukt for å analysere statistikken.

5.3. Intervju

For å kunne få en dypere forståelse av folks mening, holdninger og erfaringer av Bakklandet, ønsket jeg å inkludere dybdeintervju i min forskningsmetode. Mine informanter til dybdeintervju var strategisk valgt. Jeg valgte meg ut tre informanter fra ulike institusjoner som jeg viste av ulike grunner ville kunne uttale seg på en reflektert måte over den fysiske utformingen og samspillet mellom fotgjengere og syklistere på Bakklandet; Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening, Trondheim kommune, og en annen offentlig planleggingsinstitusjon.

Gjennom en kvalitativ analyse ønsker jeg å utvikle en forståelse av informantenes og deres institusjons virkelighetsforståelse. Samtidig er det viktig å påpeke at de aktørene som blir intervjuet, taler på vegne av kommunen og velforeningen. Informantene måtte derfor selv ta stilling til om kommunen/velforeningens meninger og tanker ble representert. Informantene ble derfor opplyst om muligheten for sitatsjekk, slik at de fikk vite hvordan de har blitt referert i studien, og om de og kommunen/velforeningen kunne stå inne for uttalelsene.

Intervjuene vil derfor ikke handle om informantene som individer, men skal brukes for å forstå en sammenheng utover informantene som individ. Dette har sammenhenger med *institusjonell etnografi* (Smith 2001, Widerberg 2015, i Tjora 2017, s. 115). Institusjonell etnografi tar utgangspunkt i menneskers hverdagsliv og erfaringer, og utfordrer videre de sosiale relasjonene,

ytre krefter og føringer som er knyttet til disse erfaringene. Dette er sammenhenger som kommer godt med i oppgavens metodiske fokus på både intervju og observasjon.

5.3.1. Gjennomføring

To av intervjuene fant sted på en café på Bakklandet etter ønsker fra informantene. På denne måten kunne det bli enklere å forklare meninger og situasjoner ved at man allerede er ute i feltet. Det siste intervjuet ble på Teams på grunn av dårlig tid hos informanten. Før intervjuet undertegnet informantene et samtykkebrev som omhandler deltakelse av masteroppgaven, behandling av personidentifiserbar data og informantenes rettigheter som samsvarer med personvernregelverket til Norsk senter for forskningsdata AS (NSD) (Se Vedlegg 2).

Etter at alle intervjuene var ferdig transkribert, begynte jeg å kode datamaterialet for å tydeliggjøre fellestrekkene. Jeg lagde meg et system med fargepaletter, -markeringer og piler. På denne måten fikk jeg kategorisert hovedlinjene og fellestrekkene fra intervjuene som gjorde det enklere å knytte empirien opp mot teorien, og omvendt. Det er sentralt å merke seg at Velforeningen sier politikerne, og ikke kommunen (i flere av sine sitater). Det kan likevel virke som om Velforeningen mener kommunen som helhet, og ikke skiller mellom administrasjon og politikere når de uttaler seg om tematikken. Videre i analysen blir kommunen derfor sett på som en helhet, der jeg ikke skiller mellom administrasjon og politikere.

5.3.2. utfordringer med sitatsjekk

Siden informantene skulle tale på vegne av kommunen eller Velforeningen, sendte jeg sitatsjekk der de måtte opplyse om de selv kunne stå inne for uttalelsene. Jeg sendte ut sitatsjekk til informantene på et tidspunkt der jeg hadde skrevet ferdig analysen. Jeg hadde valgt ut sitatene som beskrev situasjonene best, og forsto at det kunne komme utfordringer da informantene skulle komme med tilbakemeldinger. To av informantene sendte endringer om ordforråd og setningsoppbygging, hvor *meningen kommer bedre frem*. Den tredje informanten ba meg stryke flere setninger i sitatene, og ga tilbakemelding fra sitatsjekken svært sent. Grunnen til dette lå dels fordi det forelå en uenighet internt i den aktuelle organisasjonen om hva som skulle regnes som denne organisasjonens offisielle syn. På grunn av sen tilbakemelding valgte jeg å utelate

intervjuet i analysen for å kunne rekke innleveringsfristen. Disse endringene kan derfor ha påvirket analysen min.

5.4. Dataens kvalitet – Pålitelighet, gyldighet og generaliserbarhet

Gjennom kvalitativ forskning er kvalitetskriterier viktig for at forskningen skal virke *pålitelig*, *gyldige* og *generaliserbar* (Tjora, 2017, s. 231). For å styrke forskningens troverdighet ønsker jeg å reflektere over mitt ståsted som forsker.

5.4.1. Pålitelighet

Pålitelighet handler om *intern logikk* eller *sammenheng* gjennom hele forskningsprosjektet (Tjora, 2017, s. 231). Innenfor pålitelighet er det derfor flere elementer og faktorer som må redegjøres for, i den hensikt at det blir tydelig for leserne hva jeg har tenkt i dette forskningsprosjektet og hva jeg har gjort i forskningsprosessen.

Selv om jeg er personlig *engasjert* i tematikken betyr det ikke at jeg har en personlig *interesse* for tema, der jeg vil fremme eller beskytte mitt datamateriale. Til tross for dette må det opplyses at jeg selv bor på Bakklandet, og min tolkning og analyse av datagenereringen kan bli reflektert av mitt engasjement, både i positiv og i negativ grad. At jeg er i samme situasjon som mine respondenter er derfor noe jeg under hele prosessen har vært klar over og tatt hensyn til når jeg har analysert observasjonene, spørreundersøkelsen og intervjuene. Det er derfor viktig for meg å erkjenne at jeg har et personlig engasjement for tematikken, noe som i all hovedsak også er nødvendig for at en slik oppgave skal bli gjennomført. Samtidig er ikke det viktigste å gå ut i felt uten faglig forståelse, men å være åpen om denne og være forberedt på å måtte justere forståelsen underveis (Tjora, 2017, s. 235).

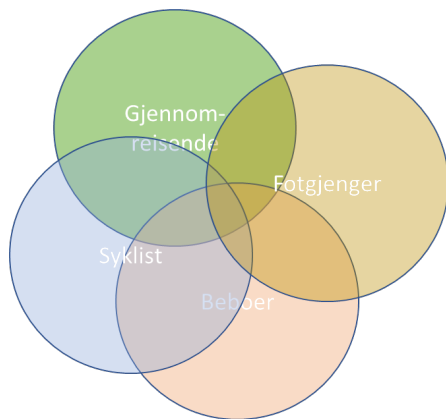
5.4.2. Gyldighet

Gyldighet er et kvalitetskriterium i kvalitativ metode som handler om at prosjektet får svar på de spørsmålene man forsøker å stille (Tjora, 2017, s. 232). Med andre ord handler det om sammenhengen mellom forskningsspørsmål og valg av forskningsmetode.

Ut ifra forskningsspørsmålene mine, er både informantene og respondentene strategisk valgt. Spørreundersøkelsen ønsket å nå syklister og fotgjengere som ferdes regelmessig, minst en gang i mnd, i gatetunet. På denne måten visste jeg at respondentene av ulike grunner kunne svare på

spørsmålene og påstandene som ble stilt i spørreundersøkelsen, som igjen legger grunnlaget for at jeg får svar på de spørsmålene jeg forsøker å stille til mitt prosjekt. Et sentralt og obligatorisk spørsmål i spørreundersøkelsen var derfor *hvor ofte ferdes du gjennom gatetunet på Bakklandet?* Det samme gjelder datagenereringen fra intervjuene og informantene. Jeg visste de ville kunne uttale seg på en reflektert måte over den fysiske utformingen og samspille mellom fotgjengere og syklister på Bakklandet, noe som gjør at de svarer på oppgavens forskningsspørsmål.

Selv om analysen fokuserer på og skiller tydelig mellom konfliktsituasjoner mellom syklister og fotgjengere, og beboere og trafikant, er det viktig å presisere at disse interessentgruppene kan overlape hverandre (se Figur 19). Beboere er også trafikanter, både syklister og fotgjengere, og flere respondenter forteller at de bruker å ferdes i området på både sykkel og til fots.



Figur 19: Interessentgruppene overlapper delvis hverandre.

Dette forskningsarbeidet er forventet å gi økt kunnskap om hvordan ulike prinsipper for veg- og gateutforming, særlig i områder der flere trafikantgrupper/reisemidler deler på et areal eller gatetverrsnitt, påvirker bevegelsesmønstre, trafikantkonflikter og trafikantsikkerhet. De områder og situasjonstyper som utgjør studiefeltet i dette prosjektet er typisk svært «mangedimensjonale», i perioder også kaospregede. Observasjon som datagenereringsmetode med videokamera, muliggjør at jeg kan registrere mange ulike aktører, deres innbyrdes hastighet, plassering og retning, konfliktlinjer, nesten-konflikter, og samtidig omgivelsesparametre. Det er bare ved bruk av opptak, som kan studeres i ettertid, spoles tilbake etc., at jeg kan få tilstrekkelig oversikt over mange situasjonstyper og hendelser. Det er denne datagenereringsmetoden som legger utgangspunktet for at jeg kan svare på min hovedproblemstilling. Dette er det essensielle for

oppgavens gyldighet. Mens spørreundersøkelsen og intervjuene hjelper meg å innhente informasjon om fotgjengere og syklisters syn og opplevelser av utformingen av systemløsningen på Bakklandet, vil observasjon gi meg en utolket tilgang til situasjonen.

5.4.3. Generaliserbarhet

Generaliserbarhet handler om forskningens *relevans* utover de enheter som faktisk er undersøkt (Tjora, 2017, s. 231). Selv om denne studien ikke direkte kan generaliseres til resten av populasjonen, kan den det på et mer konseptuelt plan. Forskningen kan dermed generalisere til gatetun eller gågater som fremdeles har segregert fysisk utforming mellom trafikantgruppene. Alt tatt i betraktning er det likevel ingen grunn til å tro at dette konseptet ikke kan brukes i andre byer og tettsteder der flere trafikanter skal dele på samme gateareal.

Gjennom min generalisering er målet å skape en forståelse og framstille behandlede data og funn i form av konsepter og mulige løsninger, som ikke kun peker mot min konkrete case på Bakklandet, men som også kan knyttes opp mot lignende tematikker. Med andre ord, skape en konseptuell generalisering.

KAPITTEL 6

Resultater fra dybdeintervju



6.0. Resultater fra dybdeintervju

Resultatene fra dybdeintervjuene blir delt opp i tre kategorier: 1) Uenigheter om hva bydelen og gatetunet er og skal være, 2) er det fysiske konflikter i gatetunet, og 3) tiltak for å forbedre forholdet. Selv om de blir delt opp i kategorier vil de bygge på hverandre.

6.1. Uenigheter om hva bydelen og gatetunet er og skal være

I den første delen blir informantenes mening og forståelse av bydelen presentert. Informantene tolker og oppfatter gatetunet og bydelen på ulikt vis, men fellestrekket er at de begge har en oppfatning av at Bakklandet er en viktig og attraktiv bydel i Trondheim. Samtidig som det er et viktig byrom, forteller Trondheim kommune at området også er en sentral og viktig transportakse for befolkningen:

«Bakklandstorget [Bakklandskrysset] er et av de viktigste og mest populære byrom i byen. Det kommer frem i hver byromsundersøkelse som vi gjennomfører hvert år. Bakklandet er viktig, både på grunn av sin historikk, sin sjarm og preg. Bakklandet er viktig som en transportakse, men også veldig viktig som et byrom, et sted å være. Det er jo det som gjør det veldig attraktiv, men også veldig komplisert å jobbe med. Det skal servere mange funksjoner i en veldig liten plass med redusert areal.»

Byromsundersøkelsen blir trukket frem av kommunen for å vise til faktabasert kunnskap om bydelen. I denne undersøkelsen har Bakklandet i flere år blitt kåret til Trondheims best likte byrom (Trondheim kommune, 2021). Resultatene fra undersøkelsen viser også at Bakklandskrysset er et byrom der 6500 syklist og 9000 fotgjengere passerer hver dag. At kommunen bruker ordene *viktig, populært byrom og transportakse* er derfor ikke så rart. Når bydelen, spesielt gatetunet, er sammensatt av flere funksjoner på et gatetverrsnitt på under 9 meter, forteller kommunen at bydelen er vanskelig å utvikle. I likhet med kommunen er og Miljøpakken opptatt av at gaten er en transportakse, og bruker ordet *sykkelgate* når de prater om gaten (se kap. 1.0). Traseen på Bakklandet inngår i Klæburuta, en av åtte hovedruter for sykkel som Miljøpakken prioriterer (se Figur 3, på s. 5). Dette gjør at Miljøpakken muligens ser på Bakklandet som en hovedgate for sykkel, og med dette også ønsker å utvikle gaten til en, slik at Trondheim kan bli Norges beste sykkelby (Miljøpakken, 2014).

Til tross for at partene er enige i at Bakklandet er en viktig bydel, mener Velforeningen at kommunen glemmer at bydelen i hovedsak er et boligområde. Velforeningen forteller:

«Vi ønsker å bevare Bakklandet som en historisk bydel, men også som et boligområde. Det blir ofte glemt at det bor faktisk folk her (...). Det kommer veldig sjeldent fram når det er snakk om Bakklandet at det er jo først og fremst et boligområde. Velforeningen vil ta vare på det historiske preget, og samtidig redusere fart og konflikter.»

Velforeningen skildrer en følelse av skuffelse overfor kommunens innsats ved å bevare Bakklandet, der det virker som om kommunen ikke bryr seg om bydelen som et boligområde. Ordbruk som *glemt* og *sjeldent* viser at Velforeningen opplever at kommunen har liten interesse for å utvikle bydelen som boligområde. Selv om sitatene ovenfor ikke direkte viser en uenighet om hva Bakklandet og gatetunet er, er deres valg av ord som *transportakse*, *byrom*, *boligområde* og *sykkelgate* med på å fortelle hvor fokuset og interessefelt ligger, og hva partene er opptatt av. Fra byromsundersøkelser kommer det fram at Bakklandet er i dag det mest populære byrommet i Trondheim som potensielt gjør at kommunen også planlegger for at bydelen skal fortsette å være et attraktivt *sted å være* og en *transportakse for myke trafikanter*. Dette går ikke overens med hva Velforeningen mener bydelen er, og bør være. Velforeningen skildrer en frustrasjon overfor det kommunale når de ikke leverer opp til sine *egne* uttalelser. For Velforeningen mener dette ikke går overens med hvordan kommunen tar vare på bydelen:

«Politikerne kaller [Bakklandet] ofte for indrefiletten av Trondheim. Det sier jo noe om hva Trondheims-politikerne mener om området. Men de lever kanskje ikke helt opp til det, i forhold til å ta vare på bydelen(...). Sånn som for eksempel med sykkeltrafikken, hvor en hovedsykkelrute er lagt gjennom Bakklandet. Det er jo helt klart konfliktskapende. De fleste av oss som bor her, ønsker at det skal være en myldreplass der det kryr av folk om sommeren og gatetunet skal være et leke- og oppholdsområde. Dette kolliderer med behovet for rask gjennomgangstrafikk for syklistene. Jeg tror en svært stor andel av Trondheims befolkning ser på Bakklandet som et rekreasjonsområde, og at høy fart på syklene ikke bidrar til trivselen.»

Velforeningen bruker ordet *indrefiletten* som i overført betydning kan bety det aller beste, spesielt om et attraktivt geografisk område. På denne måten blir Bakklandet beskrevet som især den

beste, eller en av de beste områdene i Trondheim. Velforeningen mener at kommunen skryter av Bakklandet, men dette gjenspeiler seg ikke i praksis. Velforeningen skildrer en følelse av skuffelse der kommunen ikke handler i overensstemmelse med prinsipp og forventinger. Velforeningen opplever at kommunen ikke er interessert i å bevare Bakklandet på lik linje som de selv, når de legger hovednettverket for syklistene gjennom gatetunet. Ifølge Velforeningen er kommunen for opptatt av å tenke på bydelen som en trafikkåre, der de ikke planlegger for opphold og sosiale aktiviteter. Ved å legge hovedsykkelnettet gjennom Bakklandet skaper det konflikter mellom trafikantene, og kolliderer med Velforeningens bevaringsmål om å bevare Bakklandet som et boligområde. Velforeningen forteller videre:

«[I gatetunet] er det en fartsgrense på gangfart, og den blir veldig lite overholdt eller respektert. Det vi ser er at gatetunet fungerer ikke som et gatetun, når det er såpass høy fart gjennom her. Da er det ingen som synes det er ok at ungene får ut i gatene å leke. Da fungerer det ikke på den måten det er tiltenkt. Men det er selvsagt at når det har lagt en hovedsykkelrute gjennom et gatetun, da er det ordentlig kræsje i forhold til interesse, og det blir mange konflikter.»

Velforeningen forteller at syklistene som ferdes i gatetunet ikke viser hensyn til fotgjengerne og at det kjøres fort. Om dette stemmer, overholder ikke syklistene Vegtrafikkloven (1965) § 3 som sier: *enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.*

Når det er høy hastighet i gatetunet mener Velforeningen at gatetunet ikke fungerer som det er tiltenkt, med oppholdssoner og lekeområder. Gatetun er et område hovedsakelig beregnet for opphold og lek, der kjørende er pålagt å vike for fotgjengere, og kjøre i gangfart (Trafikkregler, 1986, §9-2). Høy hastighet går derfor ikke overens i forhold til hva Velforeningen mener er et gatetun. Ved å nevne at barn ikke kan ut å leke gir det uttrykk for at de opplever det som utrygt for barn å oppholde seg i gaten. Sitatet viser også klare uenigheter og et klart skille mellom partene der det er en *ordentlig kræsje i forhold til interesser.*

Ifølge Velforeningen kan det virke som om sykkelistene og Miljøpakken hindrer deres visjon om en gate tiltenkt sosiale og valgfrie aktiviteter. Velforeningen mener at kommunen og Miljøpakken kun planlegger for nødvendige aktiviteter og derfor til økt hastighet i gatetunet. De forteller:

«Min oppfatning av Miljøpakken er at de fokuserer stort sett på syklistene, selv om gående er en langt større gruppe»

Velforeningen forteller om en frustrasjon ovenfor Miljøpakken, som kun tilfredsstiller syklistenes behov. Deres inntrykk er at Miljøpakken, som finansierer sykkelprosjekter, ikke ønsker at gatetunet skal være for lek og opphold. Tjora (2016) forteller at det er den fysiske utformingen som legger føringen for de sosiale aktivitetene i et byrom. Før Bakklandet ble stengt for gjennomkjøring for motoriserte kjøretøy, var det ingen mulighet for valgfrie og sosiale aktiviteter i gaten. Da var det kun en trafikkert ferdselsåre for bilister (Se kap. 3.2.). Forbudet skapte og ga muligheten til økt opphold i gaten, men i nyere tid er det tydelig at beboere mener at Miljøpakken og syklistenes gjennomkjøring utgjør en trussel for gatetunet som lekeområdet og oppholdssone.

6.2. Er det fysiske konflikter på gatetunet?

Denne delen inneholder empiri som tyder på ulike forståelser av konfliktnivået og årsaker til konflikter på Bakklandet. Velforeningen mener at konfliktnivået mellom fotgjengere og syklistene er svært høyt, der syklistenes atferd fører til trafikkfarlige situasjoner. Trondheim kommune har en annen oppfatning:

«Sånn statistisk sett, så er det ikke så mange, eller det er veldig få ulykker som skjer. Men vi er jo kjent med at det er utfordringer med syklendes fart og opphold, spesielt i krysset på Bakklandet. Men det er sikkert flere nesten-ulykker enn det vi har tall på. I forhold til andre plasser, så er det egentlig ikke den verste plassen.»

Statistisk sett har kommunen helt rett. I løpet av de siste 20 årene har det kun blitt rapportert inn tre ulykker mellom flere trafikanter, og det er ingen registrerte ulykker mellom fotgjengere og syklistene på Bakklandet (Statens Vegvesen, u.d., b). Samtidig forteller kommunen at de er klar over utfordringer med fart og opphold, og at det trolig er flere nesten-ulykker enn hva de har tall på. Hvilke andre plasser der det eventuelt forekommer verre konflikter enn gatetunet ble ikke

nevnt eller kommentert. Dette samsvarer ikke med hva Velforeningen opplever, og mener farten til syklister er et problem som forårsaker trafikkfarlige situasjoner:

«(Farten) er med på å skape dårlig stemning, og det skaper trafikkfarlige situasjoner. (...) Dette med trafikale forhold er et viktig poeng for oss, fordi det har med bomiljøet å gjøre. For veldig mange har utgangsdøren sin rett ut på fortauet. Så det er kanskje enda viktigere her enn på andre steder.»

Velforeningen fortsetter å gi uttrykk for at kommunen fokuserer utelukkende på gaten som et trafikkrom, fremfor «livet» til beboerne. Det er vanlig at folk opplever sine plasser som «verst», selv om dette nødvendigvis ikke stemmer med statistikken. Velforeningen forteller at syklistenes fart er med på å skape dårlig stemning, fordi det er med på å påvirke opplevelsen av tryggheten og stemningen i gatetunet. Spesielt når beboere har utgangsdøren sin på gaten, er det muligens enda viktigere å få ned konfliktnivået her enn andre plasser, selv om konfliktnivået mulig er verre andre plasser enn i gatetunet. Fart har mye å si på opplevelsen av trygghet, og i en eventuell kollisjon. Velforeningen mener derfor at syklistenes atferd i gatetunet er med på å skape trafikkfarlige situasjoner. Sikkerhet og risiko er en høy prioritering hos Miljøpakken, som har blitt lagt under *Retningslinjer og planer for sykkelanlegg i Trondheim* (Miljøpakken, u.d.). Her blir konflikter, spesielt med bil, drøftet og diskutert, der målet er å unngå interaksjon med bilister (Miljøpakken, u.d.). Men trafiksikkerhet og interaksjon mellom fotgjengere og syklistene inngår ikke i dette dokumentet. Det er mye forskning på konflikter mellom bilister og myke trafikanter, men lite mellom de myke trafikantene. Dette kan forklare hvorfor Miljøpakken og kommunen ikke er så opptatt av dette, når det ikke har vært mye forskning og fokus på forholdet mellom myke trafikanter tidligere, og det ikke er en del av «Retningslinjer og planer for sykkelanlegg i Trondheim». Samtidig kan det hende at Miljøpakken og kommunen ikke oppfatter at denne problemstillingen faller inn under deres mandat.

Velforeningen kommenterer at motoriserte kjøretøy er et *veldig lite problem i forhold til syklistene*. Dette tror Velforeningen trolig kommer av *trafikkopplæring, skiltforståelse, forbudet mot gjennomkjøring og forståelsen av konsekvenser*. Ingen motoriserte kjøretøy skal gjennom gatetunet, så behovet for stor hastighet er ikke til stede, *i motsetning til syklister*. Velforeningen forteller videre at antallet motoriserte kjøretøy er også svært lavt i forhold til antall sykler.

Når man sykler, blir man regnet som kjørende (Statens Vegvesen, 2021). Dette betyr at det er viktig at syklister kjenner til og overholder de trafikkreglene som gjelder. Dette gjør at man får et innblikk i førerrollen. Vegtrafikkloven § 3 sier at alle trafikanter har et personlig ansvar for at egen atferd ikke skaper farlige situasjoner for andre. Å vise hensyn, omtanke og ha respekt for andre trafikanter er derfor vesentlig for at forholdet mellom trafikanter skal fungere bra. Dette gjelder også i gatetunet på Bakklandet. Det kan derfor virke som om Velforeningen ikke tror alle syklister har en grunnleggende forståelse for trafikksystemet, risiko og plikter, noe bilister har. Når det kommer til konflikter mener kommunen at gateutformingen er det som forårsaker konflikter. Kommunen forteller om en kamp om de samme arealene, der alle trafikanter ønsker å bruke hellene når de ferdes:

«Det er ikke dette som er det mest utfordrende. Det som er utfordrende på Bakklandet er sykkelhellene. Det er et lite areal som alle myke trafikanter kjemper for. Og vi tror at med å gjøre mest mulig areal trillevennlig, så blir konfliktene mindre. Da har begge mye mer areal å gå på, enn å kjempe for lite areal i gaten. Det er fortsatt mange folk som skal bruke plassen, både som trafikkgate og som et sted å oppholde seg.»

Både Velforeningen og kommunen er enige i at hellene er et problem, men de forstår og opplever problemet med dem på ulike vis. På den ene siden mener Velforeningen at hellene utgjør en slags *motorvei for syklister* som påvirker atferden og farten til syklistene. På den andre siden mener kommunen at selve gateutformingen med heller tilrettelagt for syklistene (se kap. 1.0.), fører til kamp om arealet fordi alle ønsker å ferdes akkurat der. Dette er ikke Velforeningen enige i. De mener at når det er så mange trafikanter med ulike synspunkt på hvordan gaten skal benyttes, er det ikke rart konflikter kan oppstå. Velforeningen forteller:

«Det er mange syklende som gjør krav på gaten, og som skal fort fram. Og det er jo det som fører til nesten-ulykker og konfrontasjoner, at folk har forskjellig syn og interesser for hvordan gaten skal benyttes.»

Velforeningen er tydelig med formidlingen at farten til syklistene er problemet, og at det er farten som forårsaker konflikter mellom trafikantene. Det som er spennende er hvordan partene,

fotogjengere og syklistar har en oppfatning av at den andre parten *tror* de eier gatetunet. Mens syklistar forteller at fotojengerne tror *de eier* gaten, meiner Velforeningen og fotojengere at syklistene tror at hellene kun er ment for dem og tar større krav på gaten enn andre. Dette blir forklart vidare i kap. 7.0. Videre forteller Velforeningen:

«Jeg tror de som la hellene der, altså Miljøpakken, og syklistar meiner hellene er ment for syklistar. Men hvis du leser lovverket for gatetun så står det helt klart at det ikke skal være noen inndelinger i soner. Det kan nok være fristende for noen fotojengere, å gå nettopp på hellene, som preventivt tiltak mot høy sykkel-fart.»

Velforeningen henviser til lovverket for å demonstrere at deres forståelse og kunnskap om gatetun er det riktige. Ifølge Statens Vegvesen skal gatetun *være utformet uten oppdeling i kjørebane og gangbane (fortau)*. Det skal derfor ikke være noe gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil (Håndbok N300, 2012, s. 169). Dette innebærer at fotojengerne har lov til å ferdes overalt i gatetunet, også på hellene, der kjørende må føye seg etter fotojengernes premisser. Flere av Velforeningens medlemmer går derfor ofte konsekvent på hellene i håpet om at syklistene skal kjøre saktere. Dette kan være grunnen til at kommunen oppfatter kampen om gatearealet som årsaker til konflikter, og ikke farten som Velforeningen hevder.

Sitatene ovenfor er med på å skildre ulike forståelser av bydelen, uenighet i hva og hvor konfliktnivået i gatetunet ligger, og ulike oppfatning og interesser for hvordan gaten skal benyttes. Velforeningen er klar over at interessene deres kolliderer med Miljøpakken og kommunens, men forteller at de *håper de kan møte hverandre på midten, selv om det kan være utfordrende*. Hva dette betyr i praksis ble ikke nevnt. Det vil uansett være viktig at partene inngår kompromiss, der alle gir avkall på deler av sitt standpunkt slik at forholdet mellom fotojengere og syklistar kan fungere godt.

Det kan være forståelig at Velforeningen føler seg skuffet når de meiner kommunen tar et standpunkt og følger statistiske data Velforeningen ikke meiner samsvarer med konfliktnivået i virkeligheten, eller samsvarer med hva et gatetun skal være. Samtidig er virkeligheten omstridt. Det kan være med på å påvirke og forme faktabasert vitenskap. Alle ser ikke statistikk og den sosiale virkeligheten likt, og har derfor ulike oppfatninger og interesser de jobber for. Fakta og

statistikk er en sosialt skapt virkelighet, som kan legge føringer for en «statistikk/faktakræsj» mellom Velforeningen og kommunen. Med andre ord er det ulike ideer og oppfatninger av hvordan gatetunet skal være, konfliktnivået og -årsaker, som igjen påvirker hva partene er opptatt av. Dette skaper en større strid mellom partene siden kommunen har andre ideer om gatetunet enn hva Velforeningen ønsker. Trondheim kommune, og Miljøpakken, er kanskje mer opptatt av Bakklandet som trafikkåre, byrom og park, samtidig som de er opptatt av universell utforming, miljø og klima, enn hva Velforeningen er. Velforeningen igjen er preget av beboernes oppfatning og opplevelser av bomiljø, nabolag og trivsel. Partene prioriterer altså annerledes. Velforeningen forteller:

«Jeg mener [universell utforming] er et argument Miljøpakken benytter, for å kunne bygge flat og bred sykkelvei. Samtidig er det jo en viktig sak å ta med i planleggingen, men universell utforming trenger ikke være flat sone i tre meter bredde.

Det kan virke som Velforeningen hevder at Trondheim kommune og Miljøpakken driver med selektiv persepsjon, som handler om å fremme det som passer til forutinntatte standpunkter, og overser det som ikke stemmer med disse (Berger & Luckmann, 2000, s. 106). Da er det *yppeilig* å bruke universell utforming som unnskyldning for bedre sykkelvei. Sitater skildrer videre en antydning at kommunen kun har fokus på syklistene der gatetunet er en trafikkåre, og ikke et boligområde. De ulike interessene kan tolkes som en politisk utfordring mellom partene, som gjør at det blir strid når byutvikling på Bakklandet står på agendaen.

Selv om det ikke er innrapporterte ulykker, opplever beboere at farten hos syklistene er et problem og skaper en irritasjon som påvirker bomiljøet og kvaliteten på bydelen.

6.3. Tiltak for å forbedre forholdet

Hvordan partene ser konfliktsituasjonen og konfliktnivået på, medfører uenighet i hvordan man skal kunne redusere konfliktene. På den ene siden mener Velforeningen at fartsreducerende tiltak må til, mens på den andre siden mener kommunen at trafikantene må ha et mer definert areal. Kommunen mener det er viktig å gi fotgjengerne et gjennomgående tilbud med mer gangareal for at konfliktnivået skal gå ned. Dette innebærer en utforming med tydelig ferdselssone og en

fortaussone. Ved å segregere trafikantene mener kommunen at samspillet mellom alle trafikanter, inkludert biler, blir bedre. Dette er Velforeningen usikre på. Segregering i gatetun går ikke overens med Statens vegvesens betingelser om gatetun (Håndbok N300, 2012). Velforeningen er bekymret for at dersom andel syklistene øker i fremtiden, men uten at det blir fartsregulerende tiltak, er de reddet for at konfliktnivået vil øke. Samtidig er det viktig å tilrettelegge for at sykkel kan vokse mer, slik at Trondheim kan bidra med å nå hovedmålet i NTP 2022-2033 om *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050* (Samferdselsdepartementet, 2021). Velforeningen er derfor ikke ute etter å stenge gatetunet for syklistene, men ønsker kun å redusere farten deres:

«Vårt utgangspunkt er at hvis de syklende bare holder seg til en lav fart, så er det ikke noe problem. Vi har ingen ambisjoner om å stenge gaten for syklistene. Vår ambisjon er å få ned farten, sånn at vi kan få et godt samspill.»

Fra sitatet kan det virke som om Velforeningen ønsker transportsyklistene ut, men beholde de rolige syklistene som bruker området. Så lenge gatetunet ikke bare i praksis blir en transportåre virker Velforeningen fornøyd.

KAPITTEL 7

Resultater og analyse fra spørreundersøkelsen og observasjonsstudiet



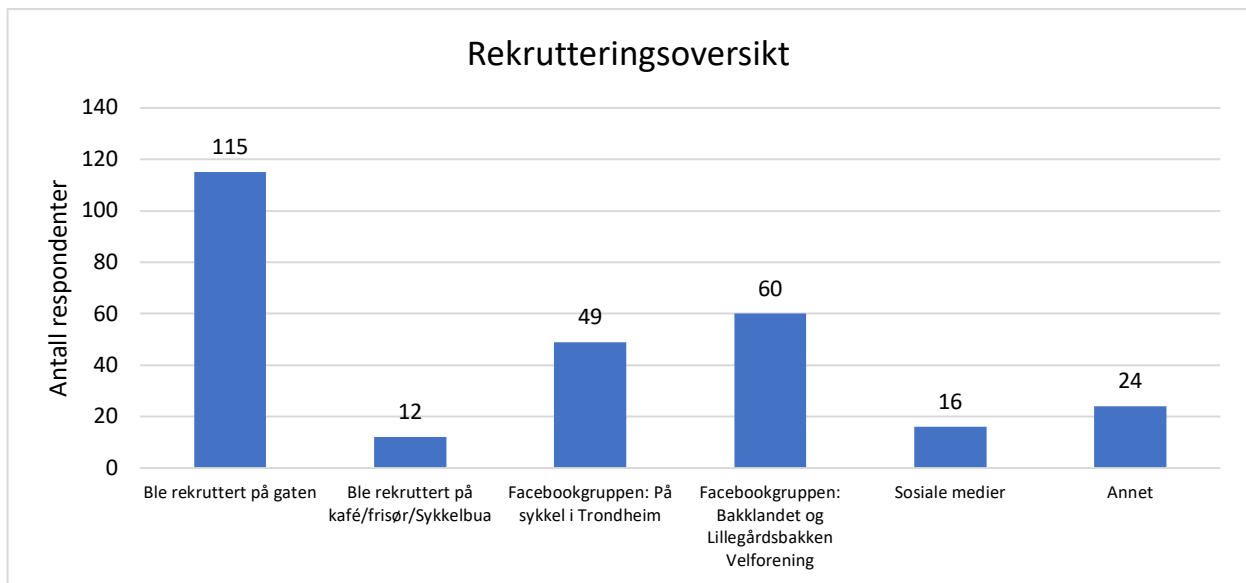
7.0. Resultater og analyse fra spørreundersøkelsen og observasjonsstudiet

I dette kapittelet skal jeg presentere mine hovedfunn fra spørreundersøkelsen og observasjonsstudiet. For ordens skyld har jeg strukturert funnene i fire hovedkategorier som er med på å belyse forskningsspørsmålene: 1) Opplevd konflikt, 2) forståelsen av gatesystemet og bevegelsesmønster, 3) fart, vikepraksis og samspillet mellom trafikantene, og 4) følelsen av trygghet. Selv om funnene blir delt opp i kategorier, vil de overlappe på hverandre.

For å få en bedre forståelse av mine hovedfunn, ønsker jeg først å presentere kort relevant informasjon som jeg har generert fra spørreundersøkelsen og observasjonsstudiene.

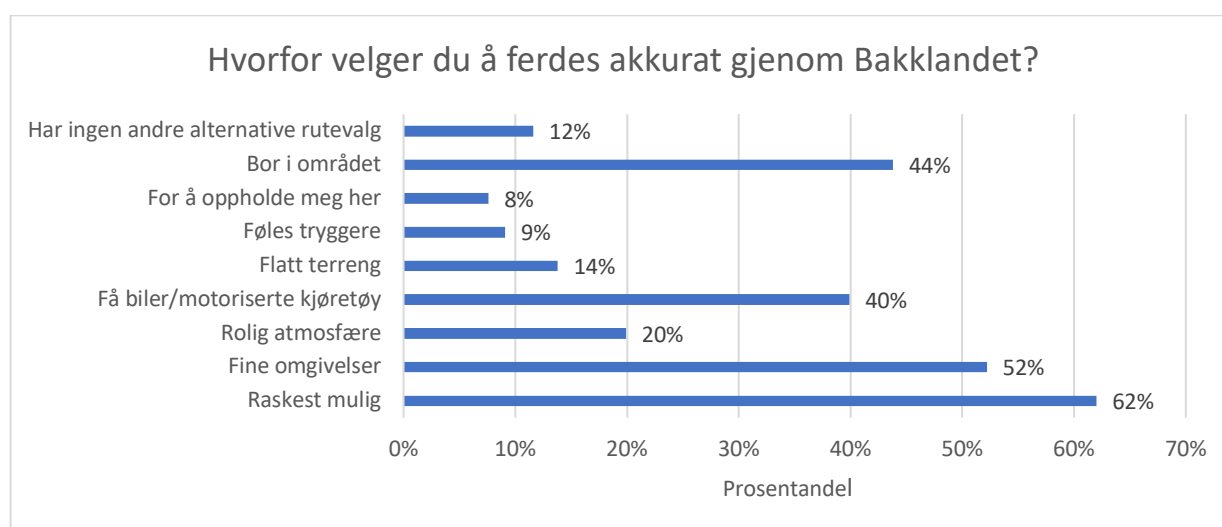
Spørreundersøkelsen

Det var totalt 276 respondenter til spørreundersøkelsen, 139 kvinner og 137 menn. Av disse var det 136 svar fra fotgjengere, 135 svar fra syklister og 5 svar fra EL-sparkesyklister. Fire respondenter svarte at de var bevegelseshemmet, og en respondent svarte *annet* om de hadde nedsatt funksjonsevne som kan gi utfordringer når du skal ferdes til fots eller sykkel. De fleste av respondentene ble rekruttert på gaten og Facebook (se Figur 20). Respondentene ferdes regelmessig gjennom gatetunet, og 57 % av dem ferdes minst en gang om dagen gjennom gatetunet.



Figur 20: Antall trafikanter som ble rekruttert på de ulike stedene til spørreundersøkelsen.

Svarene fra spørreundersøkelsen forteller at Bakklandet blir brukt til ulike formål. Det skal nevnes at respondentene kunne sette opp til tre kryss: 176 respondenter svarte at de vanligvis er på vei til jobb/universitet/skole når de ferdes langs Bakklandet, 136 svarte at de brukte området til fritidsreiser, 82 svarte at de brukte området for å oppholde seg her, og 24 trykket *annet*. Området er altså et sted som både blir brukt til nødvendige, valgfrie, og sosiale formål, og gjennom store deler av dagen. Selv om det finnes flere veien til dit man skal, svarer respondentene at de ferdes gjennom gatetunet fordi de enten bor i området, fordi det er få motoriserte kjøretøy, de mener det er fine omgivelser og/eller at det er den korteste ruta (se Figur 21).



Figur 21: Hvorfor respondentene velger å ferdes gjennom Bakklandet, i prosent. Her hadde respondentene mulighet til å sette opp til fire kryss.

Observasjon

Tabell 1 viser en kort oppsummering av relevant informasjon fra observasjonsstudiene.

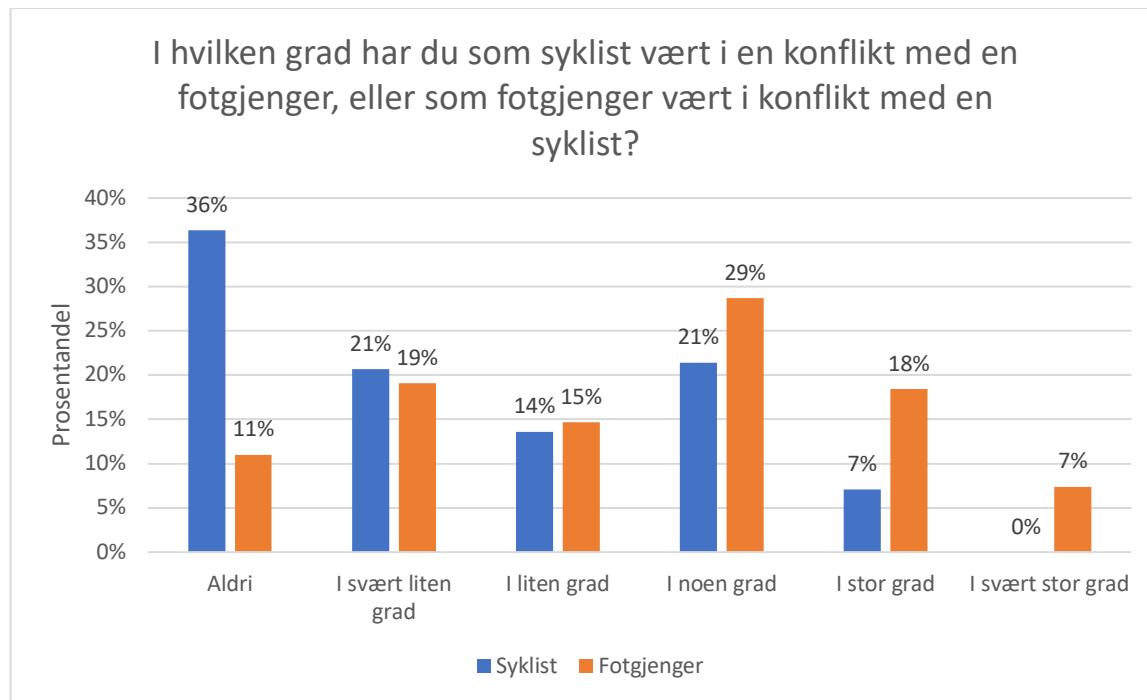
| | Bakklandskrysset | | | Nedre Bakklandet, gatetunet | | | |
|-----------------------------|------------------|---------|---------|-----------------------------|---------|---------|---------|
| | Mandag | Tirsdag | Onsdag | Torsdag | Fredag | Lørdag | Søndag |
| Dager | Mandag | Tirsdag | Onsdag | Torsdag | Fredag | Lørdag | Søndag |
| Antall timer opptak | 4 timer | 4 timer | 4 timer | 6 timer | 6 timer | 3 timer | 3 timer |
| Antall gående | 1942 | 2113 | 2181 | 2055 | 1715 | 2186 | 2397 |
| Antall syklende | 1937 | 1843 | 1599 | 1246 | 944 | 315 | 310 |
| Antall EL-sparkesyklister | 202 | 214 | 263 | 121 | 131 | 104 | 105 |
| Antall motoriserte kjøretøy | 87 | 87 | 86 | 46 | 56 | 13 | 19 |

Tabell 1: Relevant informasjon fra observasjonsstudiene.

7.1. Opplevd konflikt mellom fotgjenger og syklist

En konflikt trenger ikke å ha endt i en kollisjon. En konflikt kan dreie seg om at situasjonen føles farlig eller ubehagelig. Samtidig kan det dreie seg om at fotgjengere/syklister har kurs mot hverandre, der det blir uenighet om hvem som skal vike for hvem ved at man må manøvrere, bråbremse eller lignende for å unngå en kollisjon.

Fra spørreundersøkelsen kom det frem at 28% av syklistene og 54% av fotgjengerne har *i noen grad* til *svært stor grad* vært involvert i en konflikt med en fotgjenger eller syklist (se Figur 22). 2,2% førte til personskader, og 1,5% førte til materielle skader.



Figur 22: I hvilken grad har du som syklist vært i en konflikt med en fotgjenger, eller som fotgjenger vært i konflikt med en syklist, i prosent.

I observasjonsstudien registrerte jeg totalt 206 situasjoner som er kategorisert som konflikter (se Tabell 2). I gatetunet ble det registrert 123 situasjoner og i krysset ble det registrert 83. Av disse ble 179 kategorisert som *konflikter*, 25 *alvorlige konflikter*, og 2 *kollisjoner*. Det er ingen konflikter mellom fotgjenger og motoriserte kjøretøy, og kun noen få konflikter med syklist og motoriserte kjøretøy. Situasjoner kategorisert som interaksjon eller vikesituasjoner mellom trafikantene er beskrevet mer under 7.3.2. Vikepraksis og samhandling.

Gjennomsnittlig er det 2,95 trafikanter involvert i hver konflikt. Med total 23 923 registrerte fotgjenger, syklister, EL-sparkesyklister, får man en samlet konfliktandel på 2,5%. Omregnet representerer dette 6,9 konflikter per time.

| Ukedager: | | Man | Tirs | Ons | Tors | Fre | Lør | Søn |
|--------------------------|---|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|
| Konflikt | Når det oppstår vikesituasjoner mellom trafikantene. Trafikantene har kurs mot hverandre, der det blir uenigheter om hvem som skal vike. Med unnamanøvrering unngår de kollisjon. | 22 | 28 | 26 | 32 | 36 | 24 | 11 |
| Alvorlig konflikt | Unnamanøvrering eller bråbremsing skjer seint, og det kunne ha endt i en kollisjon. | 1 | 2 | 4 | 7 | 4 | 2 | 5 |
| Kollisjon | Unnamanøvrering skjer for seint eller ikke i det hele tatt, og trafikantene kolliderer. | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |

Tabell 2: Situasjoner delt inn i ulike konflikt-kategorier.

De fleste konfliktene mellom trafikantene i gatetunet foregår enten ved at begge trafikantene ferdes eller oppholder seg i hellene, eller at fotgjengerne gjør brå retningsendringer ved å gå fra fortau til heller eller veibane. På Bakklandetskrysset foregår de fleste konfliktene ved at syklisten ikke viker for fotgjengerne når de skal gå over «fotgjengerovergangen». I tillegg oppstår det konflikter når begge trafikantene er i midten av krysset og skal krysse vegbanen, når fotgjengerne skal prøve å gå fra fortau til fortau, eller når fotgjengerne oppholder ved gatetunet mens syklistene prøver å komme seg til hellene.

Noen av de registrerte konfliktene i gatetunet:

Alvorlig konflikt (Figur 23): Alle konflikter hvor barn er involvert er kategorisert som alvorlig konflikt på grunn av konsekvensene som kan oppstå. I denne situasjonen er det to barn som oppholder seg og løper litt frem og tilbake i gatetunet. Syklist kommer imot, må bråbremse og manøvrerer til fortauet for å unngå kollisjon.



Figur 23: Eks på alvorlig konflikt: Handlingsforløp: Barn leker i gatetunet ved hellene. Imot kommer det en syklist som bremses seint. Må manøvrere ut til fortauet for å unngå kollisjon. Illustrasjon: Egenprodusert.

Kollisjon 1 (Figur 24): Fire fotgjengere går langs gatetunet. En av dem ferdes på hellene. Bak dem kommer det en syklist som kommer rett bak den ene fotgjengeren. Fotgjengeren blir presset til fortauet for å unngå å bli kjørt ned. På fortauet dytter fotgjengeren de andre fotgjengerne, som igjen kolliderer med noen andre.



Figur 24: Eks. på kollisjon. Handlingsforløp. Fotgjenger dytter vennene sine for å unngå kollisjon med syklist. Vennene igjen kolliderer med en annen fotgjenger. Illustrasjon: Egenprodusert.

Kollisjon 2 (Figur 25): To fotgjengere med sykler oppholder seg i gatetunet ved hellene. Imot dem kommer det en syklist med hund. Syklisten klarer akkurat å kjøre mellom de to fotgjengerne, problemet her er hunden. Hunden kolliderer med den ene fotgjengeren, og fotgjengeren snubler nesten bakover.



Figur 25: Eks. på konflikt. Handlingsforløp: Syklist med hund kommer imot to fotgjengere med sykler. Hunden kolliderer med den ene fotgjengeren. Illustrasjon: Egenprodusert.

Noen av de registrerte konfliktene i Bakkländetskryset:

Alvorlig konflikt (Figur 26): Fotgjenger skal til å gå over «fotgjengerovergang» ved Gamle Bybro. Det er ikke regulert som ett, men utformingen tilsier en fotgjengerovergang. Over broen

kommer det en syklist, som ikke viker for fotgjengeren. Fotgjengeren må enten løpe over eller bremse for å vike for syklisten. Situasjonen kan tyde på at fotgjenger oppfatter dette som en fotgjengerovergang der syklister skal vike.



Figur 26: Eks. på konflikt: Handlingsforløp. Enten må fotgjenger løpe fort over for å vike, eller så må fotgjenger stoppe opp for å unngå kollisjon. Illustrasjon: Egenprodusert.

Alvorlig situasjon (Figur 27): En stor andel fotgjengere fra Brubakken viker for syklister når de skal over til Gamle Bybro. Andel syklister i dette området er høy, og det kan derfor være vanskelig å få krysset veien. En fotgjenger fra Brubakken krysser veien. Fra Øvre Bakklandet kommer det en syklist i stor fart som skal svinge opp til Gamle Bybro. Fotgjengeren må bråbremse og hopper tilbake for å unngå kollisjon. Kroppsspråket kan tyde på redsel eller sinne fra fotgjengeren. Når syklisten har kjørt forbi signaliserer fotgjengeren en tydelig frustrasjon ved at vedkommende løfter og vinker med armene etter syklisten.



Figur 27: Eks. på alvorlig konflikt: Handlingsforløp. Fotgjenger må bråbremse for syklist som kommer fra Øvre Bakklandet. Illustrasjon: Egenprodusert.

Konfliktandel

I Bakklandetskrysset var det gjennomsnittlig 2,78 trafikanter involvert i hver konflikt. Med 12 294 registrerte trafikanter får man en samlet konfliktandel på 1,8 %. Antall konflikter per time er 6,9.

I gatetunet, torsdag og fredag, var det gjennomsnittlig 2,80 trafikanter involvert i hver konflikt. Med 6 212 registrerte trafikanter får man en samlet konfliktandel på 3,6%. Antall konflikter per time er 6,6.

I gatetunet i helgen, var det gjennomsnittlig 3,27 trafikanter involvert i hver konflikt. Med 5417 registrerte trafikanter får man en samlet konfliktandel på 2,5%. Antall konflikter per time er 7,1.

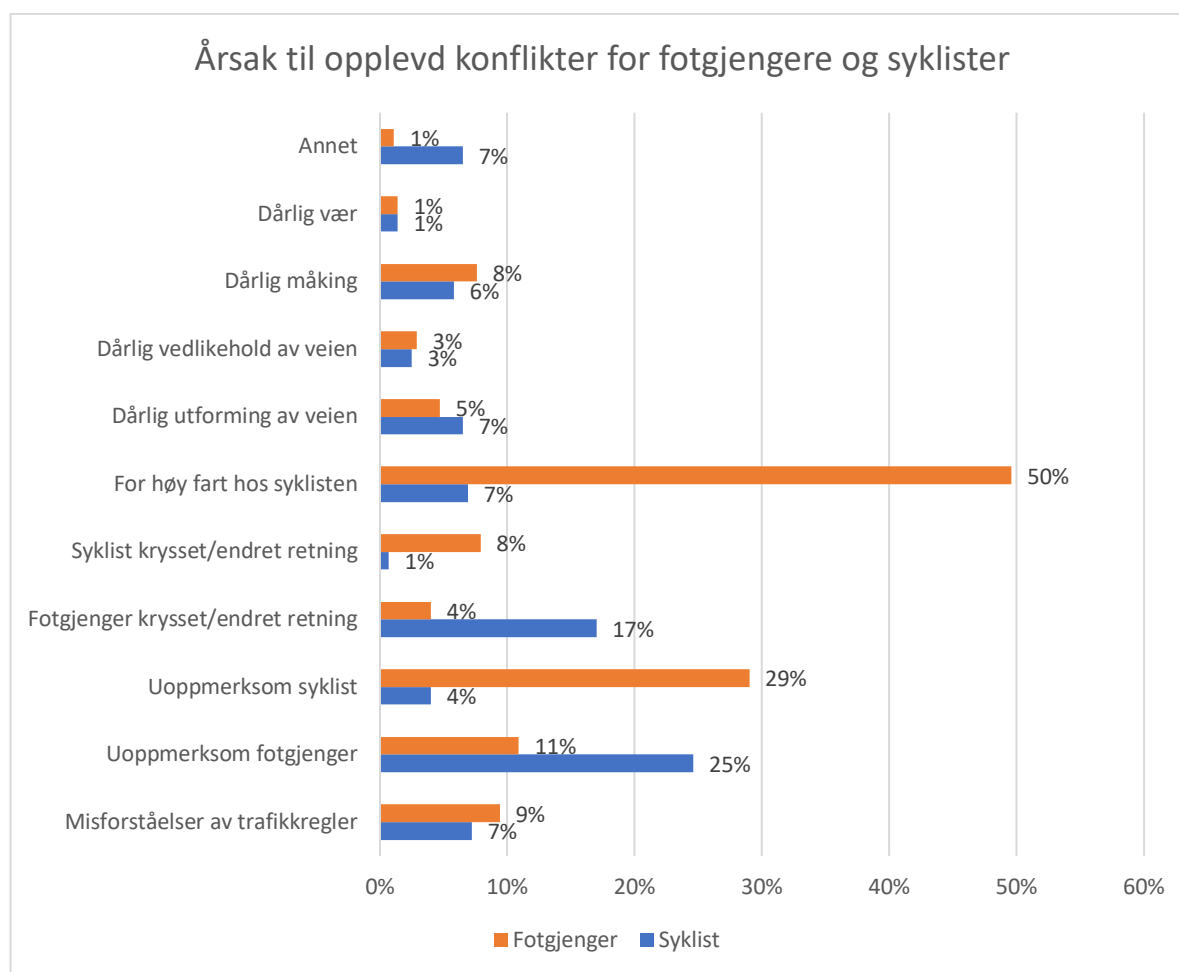
Generelt i hele gatetunet var det gjennomsnittlig 3,03 trafikanter involvert i hver konflikt. Med 11 629 registrerte trafikanter får man en samlet konfliktandel på 3,2%. Antall konflikter per time er 6,8.

Konfliktandelen i helgen er lavere enn i hverdagen, på 2,5%. Lavere konfliktandel i helgene kan være forårsaket av andelen fotgjengere i forhold til syklister. Fotgjengerne blir dominerende, og observasjonene viser at syklistene er mer oppmerksomme i helgene ved at de ser seg mer rundt, og reduserer derfor trolig farten. Selv om det er færre konflikter i helgene, skjer begge kollisjonene i dette tidsrommet.

Sammenlignet med TØIs evaluering av shared space-områder, er konfliktandelen betydelig høyere i gatetunet (123 situasjoner) og Bakklandskrysset (83 situasjoner), enn noen av deres registreringsområder (Bjørnskau, et al., 2016). I TØIs evaluering kom Torggata i Oslo dårligst ut, der 56 av 300 interaksjoner ble klassifisert som en konflikt. Torggata er området som er utformet og ligner mest på gatetunet med soneinndeling, men er regulert som en sykkelgate. Likevel er konfliktandelen betydelig høyere i gatetunet enn i Torggata. St. Olavs er utformet som en rundkjøring (ikke regulert som en) og kan i noen grad minne om Bakklandskrysset. På St. Olavs plass ble det kun registrert 11 konflikter av 418 interaksjoner (Bjørnskau, et al., 2016).

7.1.1. Årsaker til konkrete konflikter, rapportert av respondentene

Selv om de rapporterte årsakene til konflikten varierer alt etter som respondenten har svart som syklister eller fotgjenger, er hovedsaken det samme: Begge trafikantgruppene legger store deler av skylden på hverandre (se Figur 28). Mens 87% av fotgjengerne mente at årsakene til konflikten var feil gjort av syklister, mener kun 12% av syklister det samme. Tilsvarende mener 42 % av syklister at årsakene til konflikten var feil gjort av fotgjengerne, mens bare 15% av fotgjengerne mener dette. Fotgjengerne svarte at syklistenes hastighet og fart i gatetunet var den største årsaken til konflikten, mens syklister svarte at uoppmerksomhet blant fotgjengerne var årsaken til konflikten.



Figur 28: Årsaker til opplevd konflikt blant fotgjengerne og syklister, i prosent. Her kunne de sette opptil 5 kryss i tillegg til at de kunne spesifisere dersom de ønsket.

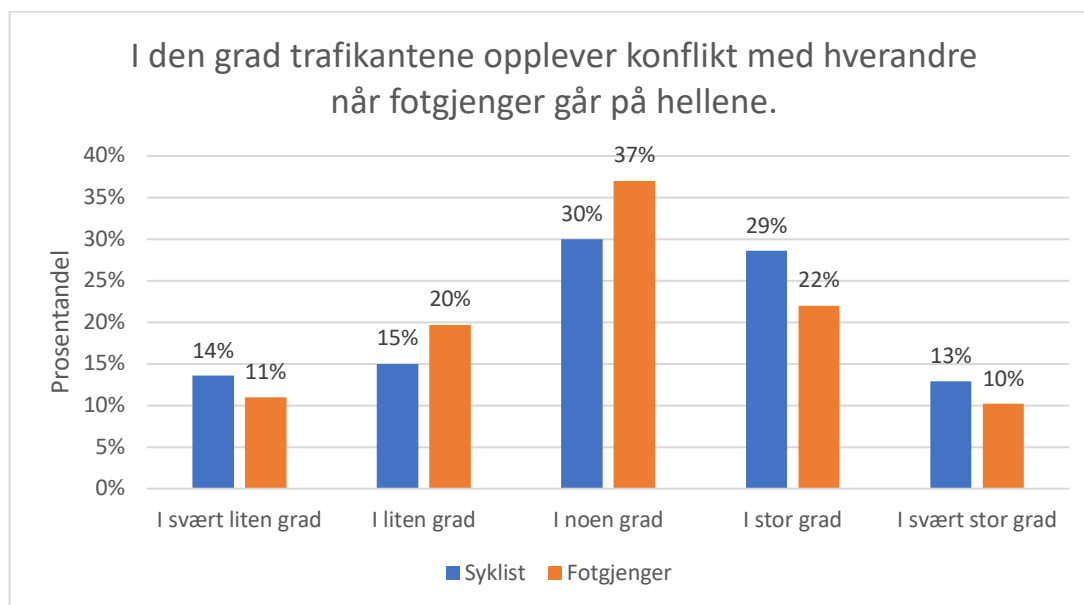
Fotgjenger på heller eller syklistenes hastighet?

I den grad trafikantene skyldte på seg selv, svarte 11% av fotgjengerne at de selv var uoppmerksomme og 7% av syklistene svarte at de kjørte for fort. Når trafikanten selv kunne forklare situasjonen nærmere, skriver flere fotgjengere at årsaken var at de selv *gikk i sykkelfeltet*, og syklistene skriver at *fotgjenger går på sykkelfeltet* eller *kjørte for fort*. Flere av kommentarene fra syklistene lyder:

«Folk går i sykkelfeltet, skjer veldig ofte og er helt unødvendig». «Fotgjengere oppfatter brosteinsbelagt gate som gågate». «Fotgjengerne liker å gå på de 50cm feltene som er tenkt for syklistene».

At trafikantene i seg selv bruker ordet *sykkelfeltet* forteller at noen av dem oppfatter hellene som bestemte kjørefelt for syklende. Det er derfor ikke rart at syklende synes fotgjengernes atferd er *helt unødvendig* dersom de forstår hellene som sykkelfelt, kun ment for dem. Sitatet, *fotgjengerne oppfatter gaten som gågate*, kan fortelle at syklistene har en forståelse av at fotgjengerne opplever gaten som forskjellig fra dem selv.

Observasjonene viser at nesten alle vikesituasjoner, konflikter og kollisjonene fant sted ved eller på hellene. 32% av fotgjengerne forteller at de opplever konflikter med syklistene *i stor grad* eller *i svært stor grad* når de går på hellene, mens 42% av syklistene svarer det samme (se Figur 29). Disse tallene går ikke overens med tallene som kommer inn under spørsmålene om trafikantene har opplevd generell konflikt med hverandre. Det var som nevnt, 28% av syklistene som svarte at de har opplevd konflikt med en fotgjenger. Hva som har forårsaket en større prosentandel fra syklistene er vanskelig å si, men det kan hende at flere av syklistene ikke forsto min definisjon av konflikt. Når det ble stilt et spesifikt spørsmål om opplevd konflikt med fotgjengere som ferdes på hellene kan det tenkes det ble enklere å forstå hva konflikt betyr.



Figur 29: I hvor stor grad opplever trafikantene konflikter med hverandre når fotgjenger går på hellene. Svarandel i prosent.

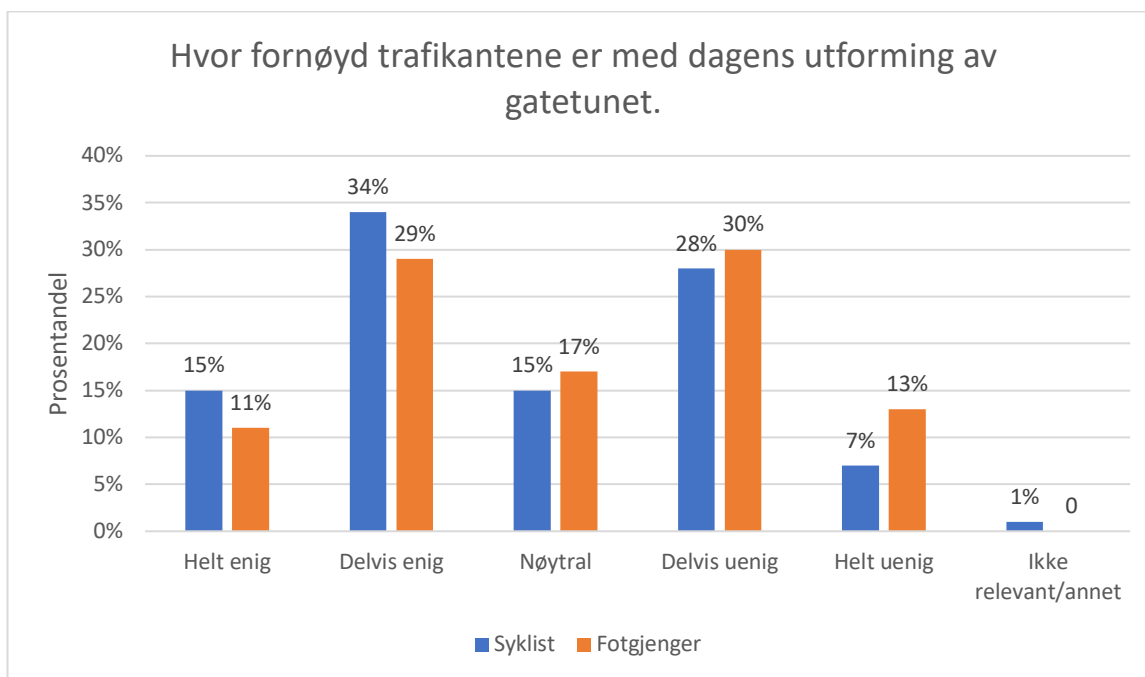
Når alt kommer til alt er det vanskelig å konkludere og definere helt konkret hva som er årsakene til konfliktene. Enkelt sagt hadde alle konfliktene vært løst dersom fotgjengerne ikke gikk på hellene, eller om syklister hadde kjørt i et rolig tempo. Observasjonene gir likevel grunn til å tro at syklisterens hastighet er en av årsakene til konfliktene. For når fotgjengerne går på hellene og syklister kommer i rolig temp, er det et samspill mellom dem. Ingen av trafikantene forstyrrer den andre ved at den ene må bråbremse eller manøvrere. Et eksempel på dette er når en fotgjenger og en syklist kommer imot hverandre: Trafikantene holder øye med hverandre, syklister senker farten og begge har god tid til å endre litt retning slik at begge kommer forbi hverandre.

Når syklister kommer kjørende i høyere hastighet blir det mindre tid til å reagere, både for fotgjengeren og syklister selv. Fra spørreundersøkelsen kom det frem at 79% av fotgjengerne mener at syklisterens hastighet i gatetunet er et problem, mens 54% av syklisterne mente det samme. Det kan være vanskelig å vurdere egen fart når man sykler og det kan være vanskelig å vurdere hvilke konsekvenser stor fart kan ha. Observasjonene viser at når reaksjonstiden blir kort, oppstår det flere konflikter. Trafikantene må manøvrere eller bråbremse for å unngå kollisjon. Det er derfor grunn til å tro at lavere hastighet muliggjør bedre samspill mellom trafikantene, slik at behovet for bremsing og unnamanøvrering blir redusert (les mer om fart i kap. 7.4.1.).

7.2. Forståelsen av gatetunet

Gatetunet på Bakklandet oppfyller ikke alle betingelsene som må være oppfylt før en gatestrekning kan ta i bruk skiltet 540, ifølge Statens Vegvesen (Statens Vegvesen, Håndbok N300, 2012, s. 169): Gatetversnittet er utformet med oppdeling i kjørebane, heller og fortau, og i tillegg er det ikke fartsdempende tiltak. Forståelsen av hvordan man skal opptre og handle kan derfor være forvirrende hos noen, når gateutformingen ikke samsvarer med betingelsene. I spørreundersøkelsen kom det frem at 9,4% av fotgjengerne, og 7,2 % av syklistene mente årsaken til konflikter var forårsaket av misforståelser av trafikkreglene i gatetunet. Hvordan respondentene og brukerne av gatetunet forstår gateutformingen er derfor av interesse.

Om trafikantene er fornøyde med dagens utforming av gatetunet, ga svarene en tydelig, sannsynligvis signifikant uenig-overvekt for fotgjengere, og enig-overvekt for syklister (se Figur 30).



Figur 30: Hvor fornøyd trafikantene er med dagens utforming av gatetunet.

Utforming av veien var også en av årsakene til konfliktene mellom trafikantene. Her forteller to respondenter:

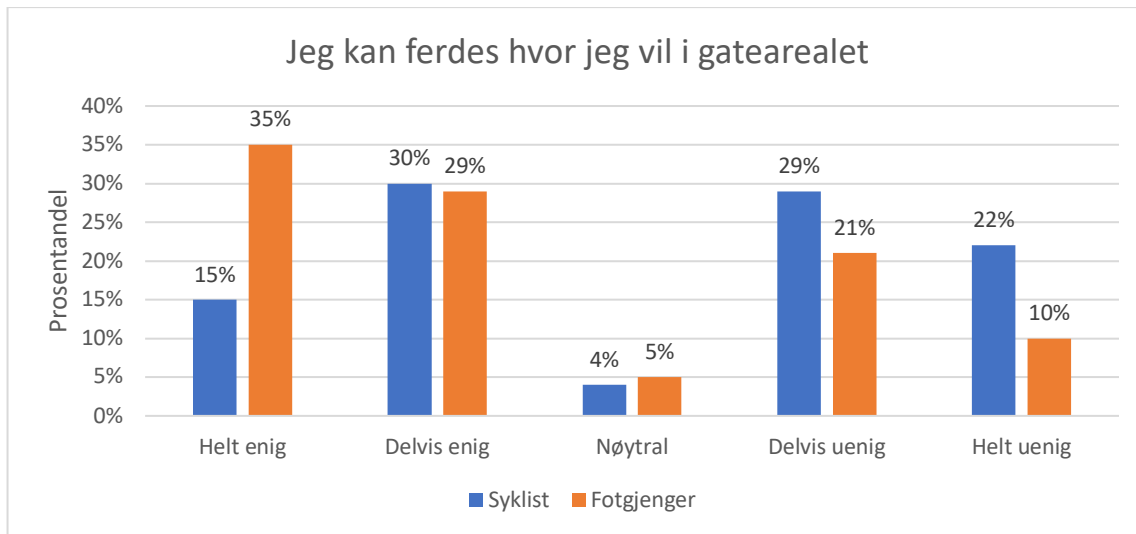
«Kamp om plassen på steiner som ikke er brostein». «Uklart hvem som «eier» ulike deler av veien. Alle foretrekker hellene».

Ved å bruke ordet *kamp* forteller man om en konflikt mellom to parter med motstridende interesser, der de forsøker å overvinne hverandre for å seire over deler av arealet. Slike skildringer kan være med på å splitte trafikantgruppene i *de og oss*, der det er viktig å kjempe for sine ideologiske meninger for å kunne seire. Når den ene trafikanten forteller at det er *uklart hvem som «eier» ulike deler av veien*, kan dette indikere at noen trafikanter opplever gaten som uoversiktlig og vanskelig å forstå.

Tallene fra spørreundersøkelsen viser at trafikantene er nokså enige i at gatebilde er tydelig og oversiktlig å forstå, men det er likevel 22% av respondentene som er uenige i dette. Om noen av trafikantene bruker systemløsningen i gatetunet *feil* er vanskelig å definere eller ikke, på grunn av gatens regulering og utforming. Dersom trafikantene skal følge den fysiske utformingen, der hellene er tiltenkt trafikanter på hjul, kan man si at flere av fotgjengerne bruker gaten *feil*. Grunnen til at fotgjengerne ferdes på hellene trenger ikke nødvendigvis å være fordi de ikke forstår hvordan systemet er tenkt, men at fotgjengerne oppfatter den fysiske utformingen som *feil* utformet ved tanke på hvordan et gatetun skal være. Dette samsvarer med hva Velforeningen fortalte meg om at *det kan være fristene for noen fotgjengere, å gå på hellene, som preventivt tiltak mot høy sykkelfart* (se kap. 6.2.).

Om syklistenes hastighet blir lavere av at fotgjengere går på hellene eller ikke, er ikke noe tall jeg har. Likevel kan handlingen fortelle at noen av fotgjengere ønsker å vise og demonstrere at dette er et areal hvor fotgjengerne kan ferdes hvor som helst. Med andre ord oppfatter fotgjengerne dette som et gatetun og handler deretter, mens syklistene oppfatter gaten som en ferdselsåre der helle er sykkelfelt. Gatens utforming er derfor med på påvirke forståelsen av gaten og folks bevegelsesmønster (les mer om dette i kap. 7.2.1.). På spørsmålet om respondentene føler de kan ferdes hvor de vil i gatearealet er det klar enig-overvekt blant fotgjengerne, og omvendt blant syklistene (se Figur 31). Dette kan være fordi brosteinen ikke er trillevennlig, som gjør at syklistene føler seg «tvunget» til å ferdes akkurat på hellene. Samtidig er det kun 29% av fotgjengere som forteller at de bruker hele gatearealet i gatetunet når de ferdes (se kap. 7.2.1.).

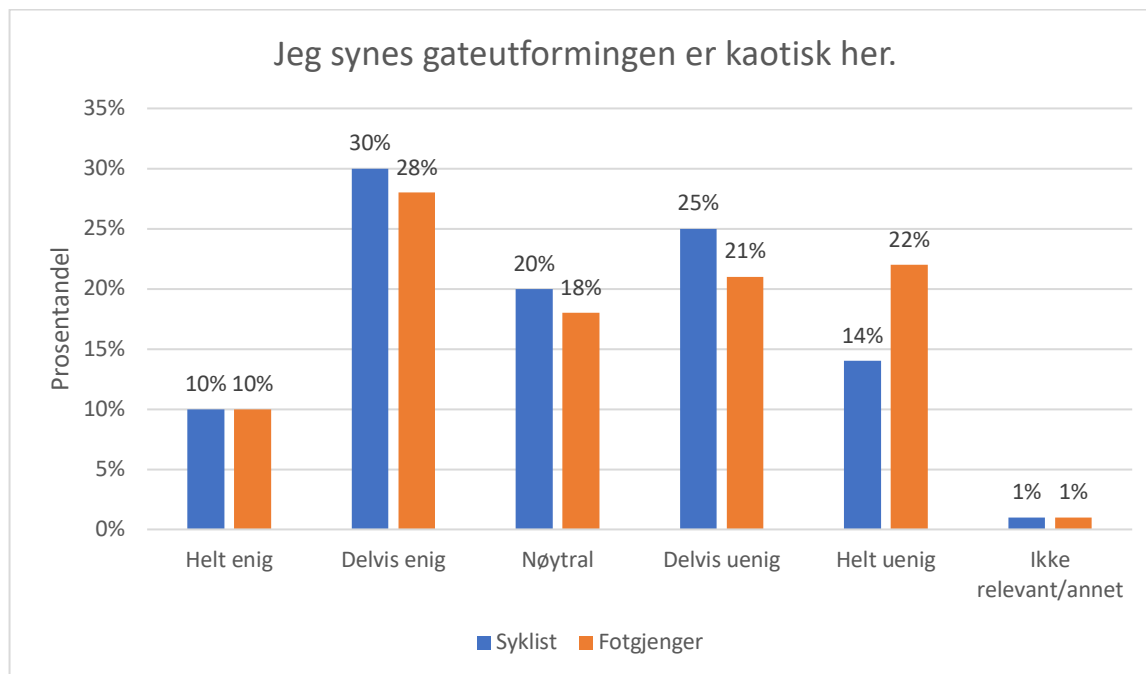
Det kan derfor bety at fotgjengerne føler de *i teorien* kan ferdes hvor de vil, men ikke gjør det i praksis.



Figur 31: Kan trafikantene ferdes hvor de vil i gatearealet.

Selv om de fleste av respondentene opplever gaten som oversiktlig og tydelig, går ikke dette overens med deres svar fra *gateutformingen er kaotisk her* (se Figur 32). Det kan hende at trafikantene selv synes gaten er oversiktlig og tydelig, men deres egen forståelse er ikke lik de andres. Når andre trafikanter opptrer og beveger på en annen måte enn hva man selv tenker er riktig, oppleves gaten som kaotisk, fordi andre ikke følger *din* forståelse. Med andre ord oppfatter folk gatens utforming som oversiktlig og tydelig, men trafikantenes bevegelsesmønster går ikke overens med hvordan man selv opplever gaten, og da blir gaten sett på som kaotisk. Det er derfor tydelig at gateutformingen er med på å skape forvirring.

Selv om TØI forteller at egne angitte kjørefelt kan bidra til at trafikken oppleves som oversiktlig og ryddig (Bjørnskau, et al., 2016, s. 65), fungerer det ikke slik i praksis i gatetunet. Med andre ord kan angitte kjørefelt for noen trafikanter gi tydelige signaler om hvor man kan ferdes, mens det for andre kun skaper forvirring og usikkerhet i forhold til skilting og regulering.



Figur 32: Om trafikantene synes utformingen er kaotisk




Analysen fra TØI sier det ikke er nødvendig å skape forvirring blant trafikantene i et shared space-området, og heller planlegge for soneinndeling (Bjørnskau, et al., 2016, s. 65).

Soneinndeling i shared space-områder kan føre til et bedre samspill eller redusere farten hos syklister og motoriserte kjøretøy (Bjørnskau, et al., 2016, s. 65). Dette går heller ikke overens med praksisen på Bakklandet. Selv om ikke gatetunet er regulert som et shared space-område, er det nettopp denne soneinndelingen som forårsaker de fleste konflikter mellom syklister og fotgjengere. På den ene siden tenker syklistene at hellene er sykkelfelt der de kan kjøre i den hastigheten de selv ønsker, mens på den andre siden tenker fotgjengerne at dette er et sted hvor man kan ferdes og oppholde seg slik de selv ønsker. På denne måten er forståelsen av hvordan man skal opptre og bevege seg i gatetunet på Bakklandet så ulikt hos trafikantene, at det skaper alt for mye forvirring og frustrasjon, som kan medføre til dårligere samspill. En fotgjengere forteller:

«At syklistene tror at de flate områdene uten brostein er forbeholdt sykler. Mange syklist blir direkte sinte på folk som velger å gå på disse områdene. Som fotgjenger er det noen steder ikke mulig å gå på fortauet, slik at man enten blir tvunget ut i 'sykkelfila' eller må gå midt i veien, mange syklist har problemer med å forstå dette. Og ja, det er ubehagelig å sykle på brostein.»

7.2.1. Gateutformingen påvirker bevegelsesmønstre til trafikantene

Ettersom Nedre Bakkegata er et gatetun, og interaksjon mellom fotgjengere og syklister skjer ofte, er trafikantenes bruk av gatearealet av spesiell interesse. Fra spørreundersøkelsen kom det frem at 44 % av fotgjengerne bruker fortauet, 20 % bruker hellene, 56 % bruker vegbanen, og 29 % svarer at de bruker hele gatearealet når de ferdes i gatetunet (se Tabell 3). Hvordan fotgjengerne bruker gatearealet i Nedre Bakklandet er nokså ulikt i forhold til Øvre Bakklandet.

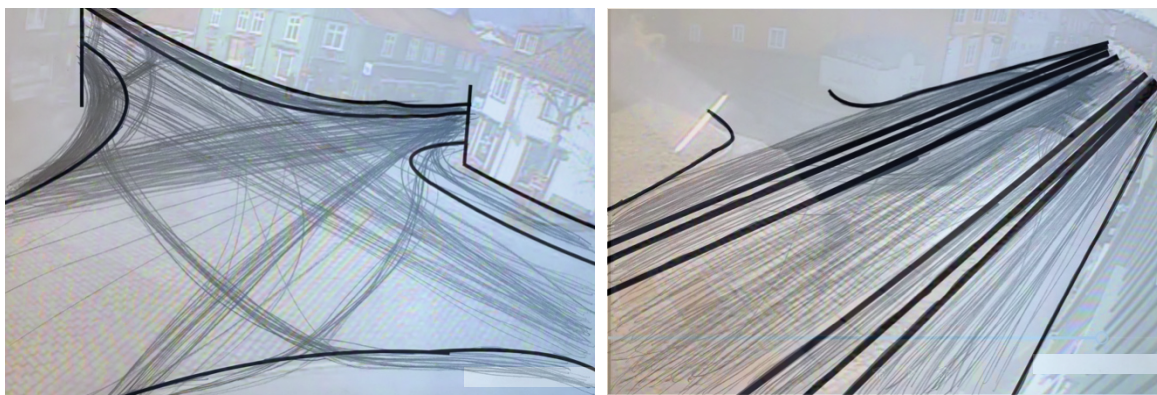
| | Nedre Bakklandet, nord | Nedre Bakklandet, sør | Øvre Bakklandet |
|-------------------------|---|--|---|
| |  |  |  |
| Fortau | 42,6 % | 47,8 % | 88,2 % |
| Hellene | 21,3 % | 19,8 % | 8,8 % |
| Vegbanen | 59,5 % | 54,4 % | 15,4 % |
| Hele gatearealet | 25,7 % | 34,5 % | 11,7 % |

Tabell 3: Fotgjengernes svar på hvilket areal i gaten de som regel bruker å gå på. Her kunne de sette opptil 2 kryss.

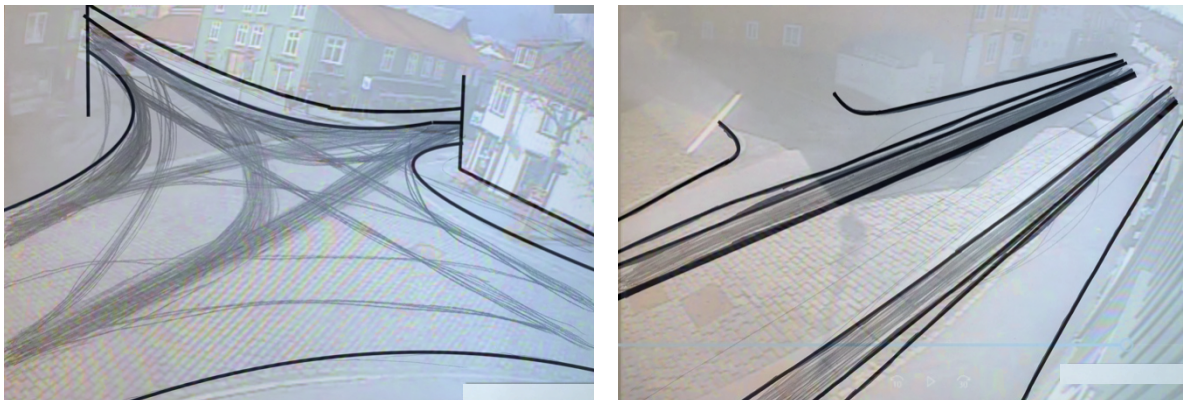
Alle syklistene svarte i spørreundersøkelsen at de bruker hellene, samtidig som 30 respondenter svarte at de også bruker vegbanen. Dette kan tyde på at alle syklistene foretrekker hellene, men muligens bruker vegbanen om det trengs.

Ved hjelp av Gehls metode (2012), tracing, kan en se at observasjonene samsvarer med funn i spørreundersøkelsen (se Figur 33 og Figur 34). Bevegelseslinjene viser at fotgjengerne bruker hele gatearealet i Nedre Bakklandet, mens bevegelseslinjene fra Bakklandskrysset kan tyde på at fotgjengerne oppfatter krysset som en mellomting av gatetun og veikryss. I dette krysset er det et systemskifte, og fotgjengerne bruker arealet til å komme seg til fortauet. Selv om jeg ikke har observert i Øvre Bakklandet fører den dominerende bevegelseslinjene fra fotgjengerne til fortauet på venstre side. Tallene fra spørreundersøkelsen og observasjonene samsvarer og indikerer at fotgjengerne oppfatter Nedre Bakklandet som et gatetun, der hele gatearealet skal og kan bli brukt, i motsetning til Øvre Bakklandet, selv om gatebelegningen er nokså lik.

Bevegelsesmønstrene til syklisterne er annerledes enn hos fotgjengerne. I gatetunet kjører syklisterne kun på hellene så langt det lar seg gjøre. I Bakklandskrysset kan bevegelseslinjene hos syklisterne minne om et vanlig veikryss, der de viker for trafikantene som kommer fra høyre. I motsetning til fotgjengerne, indikerer tallene fra spørreundersøkelsen og observasjonene at syklisterne oppfatter at vegreguleringer i Øvre Bakklandet, med sykkelfelt med heller, fortsetter langs Nedre Bakklandet. Denne oppfatningen kan komme av den samme gateutformingen på Øvre og Nedre Bakklandet.



Figur 33: Bevegelseslinjer fotgjenger. Høyre Bakklandskrysset, og venstre gatetunet.



Figur 34: Bevegelseslinjer syklist: Høyre Bakklandetskrysset og venstre gatetunet.

7.3. Fart og vikepraksis

7.3.1. Registrering av fart

I spørreundersøkelsen svarte fotgjengerne at syklistenes hastighet i gatetunet er den største årsaken til konfliktene og interaksjonen som oppstår. 79% av fotgjengere og 56% av syklister mener syklistenes hastighet i gatetunet er et problem, og 66% av alle trafikantene mener at syklister ikke tar hensyn til gatetunreguleringen. Dette samsvarer med Velforeningens meninger om hastigheten til syklistene. Ifølge dem skaper farten og syklistenes atferd dårlig stemning, ødelegger trivselen og opplevelsen av hva gaten skal være (se kap. 6.0.).

Fart har mye å si for opplevelsen av trygghet og i en eventuell kollisjon. Kraften som kommer av hastighet, påvirker også skadeomfanget og konsekvensene. Registrering av fart er derfor sentralt for å undersøke om respondentenes opplevelse samsvarer med beregningene.



Figur 35: Skisse for hastighetsregistrering i gatetunet, og i krysset.

| Gatetunet: Torsdag, 21. april 07:00 til 08:00 | | | | | | | | |
|---|---------------------|--------|------------------------|--------|-----------------|--------|----------------|--------|
| | Fart, m/s - Syklist | | Fart, m/s - Fotgjenger | | Fart, m/s - Bil | | Fart, m/s – EL | |
| Retning | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall |
| A | 21,9 km/t | 84 | 5 km/t | 16 | 13,6 km/t | 3 | 15,8 km/t | 5 |
| B | 20,2 km/t | 75 | 5 km/t | 26 | 11,5 km/t | 4 | 15,1 km/t | 6 |

Tabell 4: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklistene og fotgjengerne i gatetunet, i kilometer i timen. Torsdag morgen.

| Gatetunet: Torsdag, 21. april 12:00 til 13:00 | | | | | | | | |
|---|---------------------|--------|------------------------|--------|-----------------|--------|----------------|--------|
| | Fart, m/s - Syklist | | Fart, m/s - Fotgjenger | | Fart, m/s - Bil | | Fart, m/s – EL | |
| Retning | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall |
| A | 18 km/t | 30 | 4,3 km/t | 47 | 13,2 km/t | 7 | 14,7 km/t | 7 |
| B | 16,7 km/t | 17 | 4,3 km/t | 28 | 12,9 km/t | 5 | 12,6 km/t | 8 |

Tabell 5: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklistene og fotgjengerne i gatetunet, i kilometer i timen. Torsdag formiddag.

| Gatetunet: Lørdag, 23. april 13:00 til 14:00 | | | | | | | | |
|--|---------------------|--------|------------------------|--------|-----------------|--------|----------------|--------|
| | Fart, m/s - Syklist | | Fart, m/s - Fotgjenger | | Fart, m/s - Bil | | Fart, m/s – EL | |
| Retning | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall |
| A | 14,4 km/t | 27 | 4,3 km/t | 82 | - | 0 | 14,7 km/t | 14 |
| B | 15,5 km/t | 30 | 3,9 km/t | 71 | 9 km/t | 2 | 14 km/t | 12 |

Tabell 6: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklistene og fotgjengerne i gatetunet, i kilometer i timen. Lørdag.

| Krysset: Onsdag, 27. april 15:00 til 17:00 | | | | | | | | |
|--|---------------------|--------|------------------------|--------|-----------------|--------|----------------|--------|
| | Fart, m/s - Syklist | | Fart, m/s - Fotgjenger | | Fart, m/s - Bil | | Fart, m/s – EL | |
| Retning | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall | Gj.snitt | Antall |
| A | 19,2 km/t | 101 | 5,5 km/t | 25 | 11,1 km/t | 9 | 13,3 km/t | 11 |
| B | 16,2 km/t | 60 | 4,8 km/t | 25 | 10,4 km/t | 4 | 14,7 km/t | 14 |

Tabell 7: Tabellen viser beregnet gjennomsnittsfart hos syklistene og fotgjengerne på Bakklandskrysset, i kilometer i timen. Onsdag i rushtiden.

Beregningene viser stor forskjell mellom trafikantene, og i en eventuell kollisjon er det stor sannsynlighet for at fotgjengerne være den svake parten. Skjønt at konsekvensene av de to kollisjonene i gatetunet ikke førte til alvorlige konsekvenser, er det tenkelig at konsekvensene av konflikter kan bli betydelige.

Mine beregninger er høyere enn gjennomsnittsfarten i Torggata i Oslo. Der var gjennomsnittsfarten 21,3 km/t den ene retningen, og 17,6 km/t på den andre retningen. (Bjørnskau, et al., 2016, s. 22). Beregningene samsvarer derimot med Politiets registreringer i gatetunet i 2019, der syklistene holdt en hastighet mellom 15 til 25 km/t (Slettbak Wangen, 2019). Disse tallene er med på å styrke mine fartsberegninger i gatetunet. Syklistenes hastighet

samsvarer ikke med trafikkreglene som sier at *på gatetun må det ikke kjøres fortere enn gangfart* (Trafikkregler, 1986, §13-3).

Det er en markant forskjell i syklistenes fart avhengig av hvilken retning de sykler på Nedre Bakklandet. Dette er litt overraskende siden syklistene som kommer sørfra, sykler over brostein før de kommer inn i gatetunet som markerer et systemskifte. Selv om brosteinen gir en litt lavere hastighet, gir trolig den lille helningen som er på Bakklandet høyere hastighet. Brubakken og Bybrua kan også utgjøre en forskjell for syklistene som kommer kjørende ned til gatetunet. Hastigheten i Bakklandskrysset er også forskjellig, avhengig av hvilken retning trafikantene kommer fra. Helningen fra Øvre Bakklandet gir derfor betydning for hastigheten.

51% av syklistene svarer på spørreundersøkelsen at de *aldri* eller *sjeldent* ferdes i gangfart i gatetunet. 27% svarer *noen ganger*, mens kun 22% svarer at de *ofte* eller *alltid* holder seg til gangfart. Dette samsvarer ikke med mine fartsberegninger gjennom gatetunet. Ingen av de registrerte holdt seg til gangfart på 6 km/t. Under torsdagens registrering i morgenrushet var det kun en registrert syklist som holdt seg under 14 km/t. På formiddagen samme dag var det seks syklistene som holdt seg under 14 km/t, der kun to syklet under 10 km/t. I helgen derimot var det 27 registrerte syklistene som holdt seg under 14 km/t, og gjennomsnittet var betydelig lavere enn på hverdager. Den laveste hastigheten som ble registrert i gatetunet var 7,9 km/t, og den høyeste var 32 km/t.

Tallene samsvarer med trafikantenes mening om at syklistene ikke tar hensyn til gatetunreguleringen og fartsgrensen på 6 km/t. Hvorfor syklistene ikke holder seg til reguleringen er trolig fordi de oppfatter dette som en trafikkåre, og ikke et gatetun. Samtidig vet de fleste at det å sykle i gangfart på 6 km/t er krevende. Det er lett å miste balansen, som igjen kan føre til at flere konflikter og interaksjoner oppstår.

På samme måte som i spørreundersøkelsen, der syklistene skulle putte seg selv inn i en kategori, har jeg også valgt å fordele syklistenes hastighet i en skjønsmessig klassifisering som kan samsvare med kategoriene (se Tabell 8).

| Kategorier; Hvilken type syklist er du? | Spørreundersøkelse | Fartsfordeling | Observasjon |
|---|--------------------|----------------|-------------|
| Bekymret og redd | 1 % | > - 6,9km/t | 0 |
| Forsiktig | 19 % | 7 – 13,9 km/t | 13% |
| Nøytral | 47 % | 14 – 17,9 km/t | 26% |
| Rask og modig | 30 % | 18 – 24,9 km/t | 53% |
| Fryktløs | 4 % | 25 - < km/t | 8% |

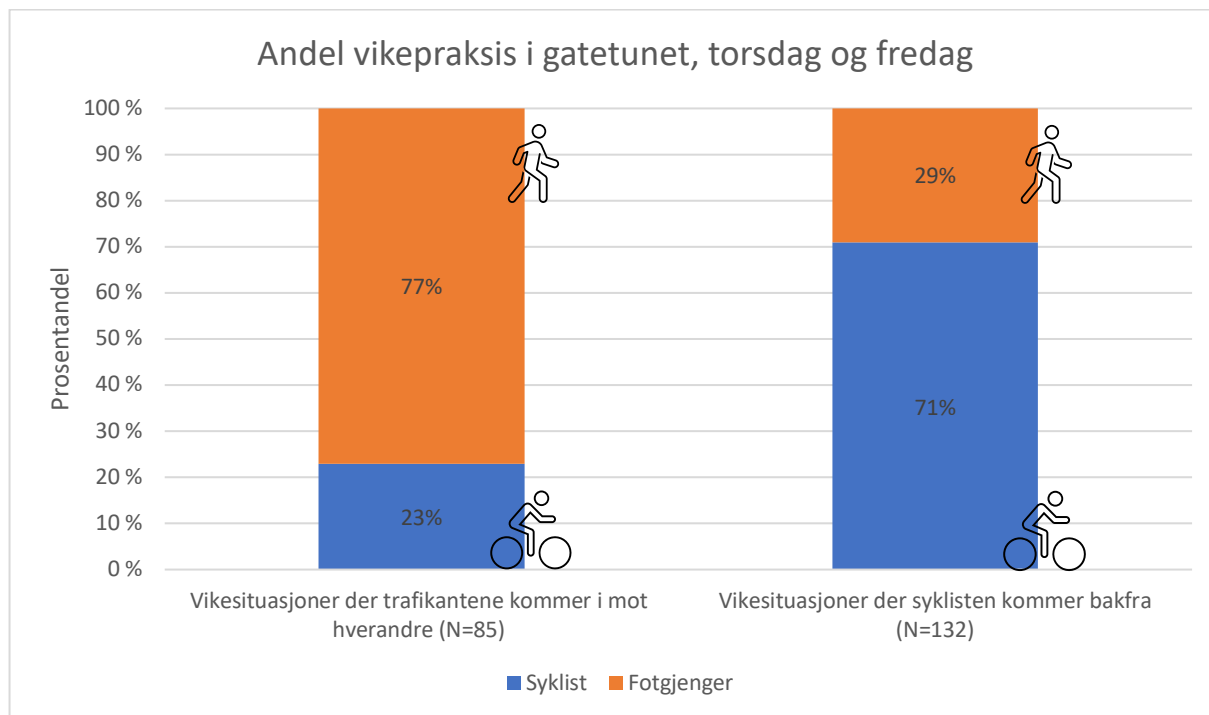
Tabell 8: Spørreundersøkelse VS observasjonsstudiet.

Observasjonsstudien samsvarer ikke med hva respondentene svarte i spørreundersøkelsen. Det kan derfor være forståelig at fotgjengerne føler seg frustrerte når de mener syklisters hastighet er et problem, og at de ikke respekterer reguleringen. På en annen side kan også her folk ha ulik oppfatning av hva som er høy hastighet og ikke. Denne oppfatningen legger også føringen for en «statistikk/faktakræsj» mellom fotgjengere og syklisters fordi virkeligheten er omstridt. Man har ulike oppfatninger på hva som blir betegnet som høy fart, som igjen er med på å påvirke trafikantenes atferd og hastighet. Dette er også med på å skape en større strid mellom trafikantene, spesielt når *den svake parten* er de som blir mest påvirket av dette. Det er nettopp dette som gjør analysen av fart krevende, fordi hva som blir betegnet som høy hastighet og ikke, vil variere.

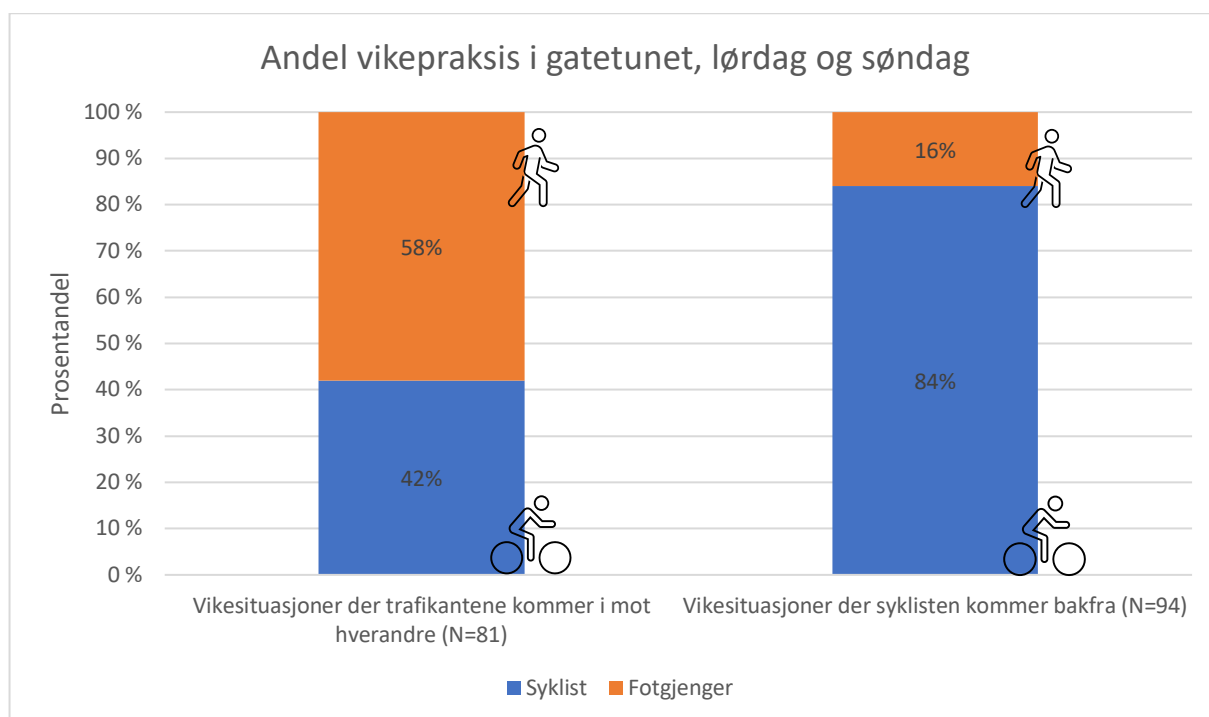
7.3.2. Vikepraksis og samhandling

Vikepraksis

Jeg har registrert i alt 394 vikesituasjoner på gatetunet, og 182 vikesituasjoner i krysset i løpet av observasjonsperioden. Fordelingen av vikesituasjonene er vist i Figur 36, Figur 37, og Figur 38. Alle interaksjonene har en definert viker, der fotgjengerne viker 77% av tilfellene i både gatetunet og i krysset. I helgen var fordeling i vikeatferd mer jevn mellom trafikantene, selv om fotgjengerne viker noe mer enn vice versa. Det er sentralt å merke seg at selv om vikeatferden er mer jevn, var det over syv ganger flere fotgjengere i gatetunet denne helgen enn syklisters. Hva den mer jevne vikeatferden er påvirket av, er vanskelig å si, men trolig kan det ha vært vanskelig for syklistene å være like dominerende eller opptre bestemt slik at fotgjengerne må vike i dette tidsrommet. Hastigheten hos syklistene er også lavere i helgen enn i hverdagen (se kap. 7.3.1. Registrering av fart) som gjør at samspillet mellom trafikantene er bedre, slik at trafikantene slipper å manøvrere og vike for hverandre.



Figur 36: Andel som viker i interaksjon mellom syklist og fotgjenger i gatetunet. Registrering torsdag og fredag. N= antall interaksjoner med definerte viker.

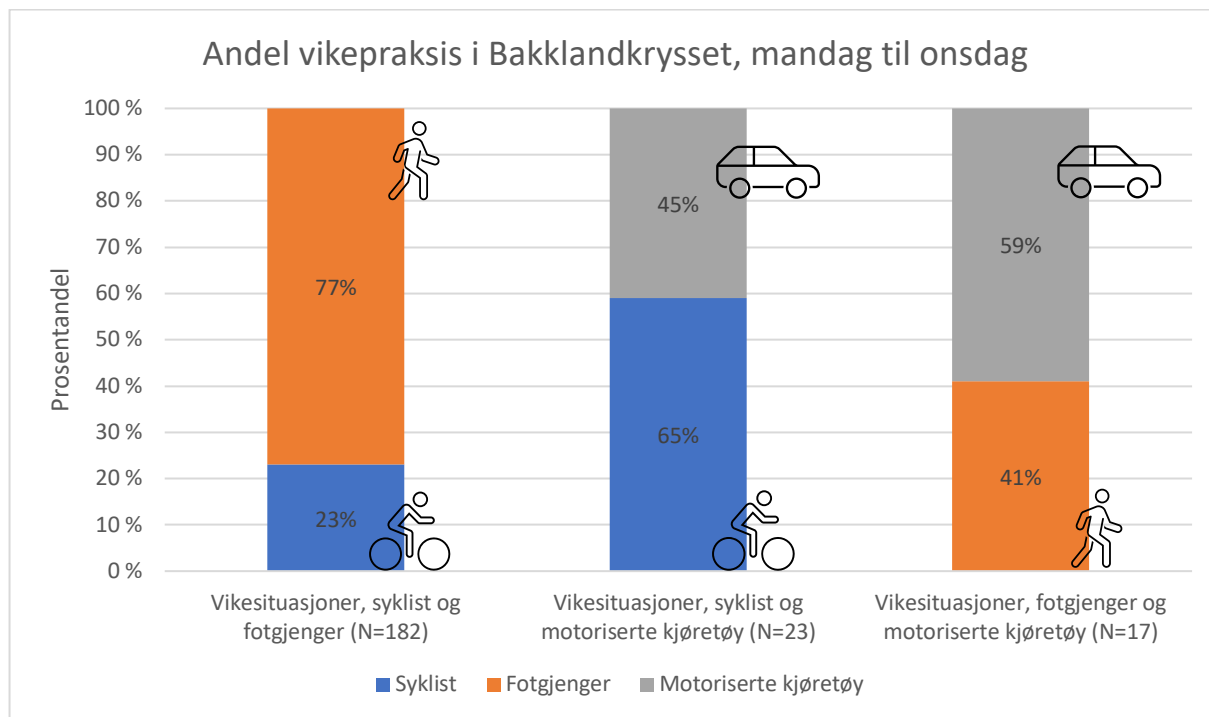


Figur 37: Andel som viker i interaksjon mellom syklist og fotgjenger i gatetunet. Registrering lørdag og søndag. N= antall interaksjoner med definerte viker.

I gatetunet foregikk over 90% av vikesituasjonene langs eller på hellene. Figur 36 viser at syklisten viker kun 23% av tilfellene når trafikantene kommer imot hverandre på hverdagene. De fleste vikesituasjonene fra syklister kommer av at de tar igjen fotgjengeren bakfra, og venter litt for lenge med å vike. Når syklistene ønsker å kjøre på hellene så langt det lar seg gjøre, kan det oppfattes som en konflikt siden de venter i siste liten før de manøvrerer vekk fra fotgjengeren. At 29% av fotgjengerne viker for syklister som kommer bak, kan indikere at syklistene handler og opptrer ut ifra at gaten er et sykkelfelt. Dette samsvarer ikke med trafikkloven, som forteller at *særlig plikter overfor gående; kjørende som krysser gangveg, fortau, har vikeplikt for gående. Det samme gjelder kjøring på gågate eller gatetun* (Trafikkregler, 1986, §9-2). Alle situasjonene der fotgjengere må vike for syklister som kommer bak har derfor blitt definert som konflikter. Fotgjengerne blir avbrutt og må manøvrere, og på denne måten er det ingen samspill mellom trafikantene, dersom en av de må forstyrre den andre. Spesielt når dette ikke samsvarer med trafikkreglene. En fotgjenger forteller i spørreundersøkelsen:

«Det jeg reagerer på er hvorfor syklistene har et så sykt stort problem med å kjøre på brosteinen i noen få sekund. Ofte går jeg på hellene om jeg skal forbi andre. Men ofte kommer det syklister bakfra som plinger på meg, selv om hele resten av gaten er ledig og at det er tydelig at jeg prøver å gå forbi noen andre!! Assa, jeg er jo ikke direkte i veien? Syklistene har jo hele resten av gaten de kan sykle på, men de skal absolutt forstyrre meg for å komme fram? Jeg forstår at de plinger om det er fysisk vanskelig å faktisk komme frem, da må jo vi som går flytte oss, men hallo.»

Sitatet skildrer en tydelig irritasjon ovenfor vikepraksisen i gatetunet. Sitatet kan samsvare med observasjonene, siden 29% av fotgjengerne viker for syklister som kommer bakfra. Spesielt legger jeg merke til hvordan respondenten forteller at syklister *absolutt* skal sykle på hellene, og er villige til å forstyrre andre for å komme frem. Sitatet og vikeprosenten til syklistene kan derfor indikere at syklistene opplever hellene som sykkelfelt, og mener derfor at de har fortrinnsrett, og dermed viker mindre enn fotgjengerne.



Figur 38: Andel som viker i interaksjon mellom syklist, fotgjenger og motorisertekjøretøy i krysset. Registrering mandag, tirsdag og onsdag. N= antall interaksjoner med definerte viker.

Vikesituasjoner med motoriserte kjøretøy var vanskelig å definere. Kun situasjoner med en definert viker har derfor blitt registrert. I flere av situasjonene kunne noen trafikanter vike for kjøretøyet, mens andre ikke. Dette medførte at kjøretøyet måtte kjøre etter andre trafikanters bevegelsesmønster (i sikksakk), stoppe når bilen viker og kjøre igjen når andre trafikanter viker. På denne måten tok kjøretøyene hensyn til andre trafikanter som syklet, gikk eller oppholdt seg i gaten.

Vikesituasjonene mellom kjøretøy og andre trafikanter er mer jevne enn mellom syklist og fotgjenger. Motoriserte kjøretøy viker mer for fotgjengere enn for syklister. På den ene siden kan det hende at motoriserte kjøretøy oppfatter syklende mer som kjørende, mens på den andre siden kan det hende at syklister tar med hensyn og viker for motoriserte kjøretøy fordi i denne situasjonen er det de som blir den *svake parten*.

Samspeillet

Det er ingen markant forskjell mellom vikepraksisen i gatetunet eller i krysset, selv om gatebelegget er ulikt. Imidlertid er det mindre konflikter mellom trafikantene i krysset, samtidig

som det er mer interaksjon mellom dem. I motsetning til i gatetunet er krysset et område der fotgjengerne ser seg mer for, før de krysser veien. Dette kan indikere at fotgjengerne er mer oppmerksomme i dette område enn i gatetunet. Kryssets utforming er trolig med på å skape forvirring og følelse av usikkerhet, som gjør at fotgjengerne føler seg som «gjester» i området, og tar derfor mer hensyn. Begge trafikantene holder også mer øye med hverandre mens de ferdes, slik at de har oversikt over hverandres atferd. Interaksjonene er altså mer samspilte i krysset, der trafikantene tar mer hensyn til hverandre, i forhold til i gatetunet. Dette kan enten være på grunn av syklistenes vikepraksis i selve vegbanen, at fotgjengerne mener de har mer vikeplikt ovenfor syklistene og er derfor mer oppmerksomme for når de skal krysse vegbanen, eller selve gatebelegget.

Brostein-belegget i krysset indikerer at dette ikke er et tradisjonelt trafikk-kryss der trafikantene har angitte «kjørefelt». Selv om kjørebane og fortauene er oppdelt med høydeforskjeller og gatebelegg, er dette et område som kan ligne på en shared space-løsning. I praksis fungerer det likevel ikke som en shared space, fordi det fremdeles er en trafikantergruppe som viker mer enn andre.

Gatetunet er delt opp med egne soner til ulike trafikanter, selv om det er skiltet og deler av strekningen er regulert som et gatetun. Soneinndelingen gjør kanskje at syklistene krever førsterett på de trillevennlige hellene, noe som kolliderer med fotgjengernes oppfatning av gatetunet. De ulike oppfatningene medfører at konfliktnivået i gatetunet øker, og at samspillet og interaksjonene mellom trafikantene blir dårligere, som totalt sett skaper mange vikesituasjoner og konflikter.

Dette samsvarer med respondentenes svar om hva som er årsak til konfliktene, der syklistene skriver at *fotgjengerne går på sykkelfeltet*. Dette støtter påstanden om at syklistene har en oppfatning og en forståelse av at de har fortrinnsrett dersom fotgjengerne også ferdes på hellene. En kommentar fra en syklist lyder:

«Gående oppfører seg som om det er gågate, også i kjørebane, og gjør derfor brå retningsendring uten å se seg for».

Syklistenes mening er også med på å påvirke fotgjengernes forvirring. De fleste fotgjengerne oppfatter og handler ut ifra at gaten er et gatetun. Likevel er det de de som viker flest ganger for syklisten. Syklistenes krav om «forkjøringsrett» i gatetunet gjør det vanskelig for fotgjengerne å ikke vike, selv om de mener dette er feil. Flere av fotgjengernes kommentarer var følgende:

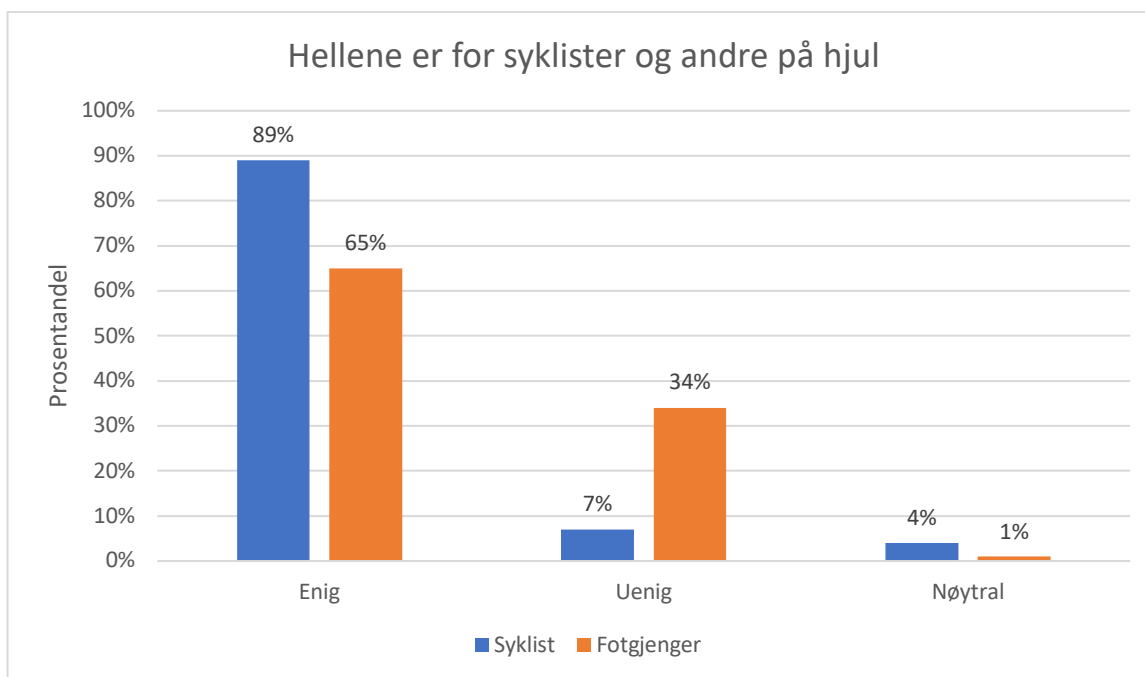
«Jeg mener det må være lov å gå på de flate hellene også, i et gatetun. Derfor forvirrende med syklistets "forkjøringsrett" i disse feltene.» «Syklistene tror de eier hellene i gatetunet og er uhøflige og sykler ALT for fort». «Mange syklistene i stor fart krever "fri vei" og hoier og ringer for å få fotgjengere til å flytte seg.».

Sitatene forteller at fotgjengerne mener at syklistene selv tar eierskap til hellene, og så lenge de kjører på hellene kan de selv bestemme sin atferd og hastighet. Sitatene forteller også at fotgjengerne er uenig i syklistenes oppfatning, som igjen forteller at de kanskje ikke selv er spesielt fornøyde med at det *alltid* er de som må vike. På denne måten fungerer ikke gaten som et gatetun, men som en sykkelgate der fotgjengere må vike. Vikefordelingen virker å være konfliktskapende mellom trafikantene. Trafikantene har ulik oppfatning og meninger om hvem som skal vike, noe som fører til et økende konfliktnivå.

Den fysiske utformingen og samspillet mellom trafikantene går ikke overens med TØIs analyser, der de hevder at det ikke er behov for å skape forvirring for at farten skal gå ned. Selv om det er lav fart i St. Olavs plass, der det nettopp er et litt forvirrende trafikkbilde, viser også deres beregninger at farten er lav også på Bekkestua, Strømsø, Trondheim og i Kristiansand. I disse områdene er farten på bilene lav selv om det er klart angitte kjørefelt (Bjørnskau, et al., 2016, s. 65). De angitte kjørefeltene i gatetunet på Bakklandet fungerer derfor ikke slik det er tiltenkt. TØI mener at *shared space* løsningen kan fungere godt så lenge området har en særskilt utforming som signaliserer at dette er et område spesielt tilrettelagt for fotgjengere (og syklistene), og at det er lagt inn elementer som reduserer farten som kurver eller lignende (Bjørnskau, et al., 2016, s. 65). Dagens utforming på Bakklandet, spesielt gatetunet, ser derfor ut til å skape splittelser i samspillet mellom trafikantene, fordi det ikke er noen særskilt utforming som signaliserer at dette er et område tilrettelagt for fotgjengere. På Bakklandet er det ikke lagt inn elementer som reduserer farten, fordi i praksis kan det virke som om hellene gjør at syklistene kjører fortere enn

hva reglene sier. Den opprinnelige planen var å forbedre forholdet mellom trafikantgruppene ved å skille de fra hverandre med heller. Dette fungerte ikke i praksis. Dette samsvarer med analysene fra Christiania Torv, der separering i Shared spaceområdet fungerte dårlig fordi fotgjengerne som bevegde seg her følte det var utrygt pga. mye bil- og busstrafikk (Bjørnskau, et al., 2016, s. 65). Selv om andelen motoriserte kjøretøy på Bakklandet er lav, kan analysen fra Christiania Torv sammenlignes med fotgjengernes opplevelse av situasjonen på Bakklandet.

Fra spørreundersøkelsen kommer det frem at 89% av syklister mener hellene er for syklister og andre på hjul, mens 65% av fotgjengerne mener det samme (se Figur 39). Denne andelen er med på å forklare hvorfor flere fotgjengere viker for syklister. Dette er også litt motstridene ved tanke på antall konflikter som oppstår i vikesituasjoner ved hellene.

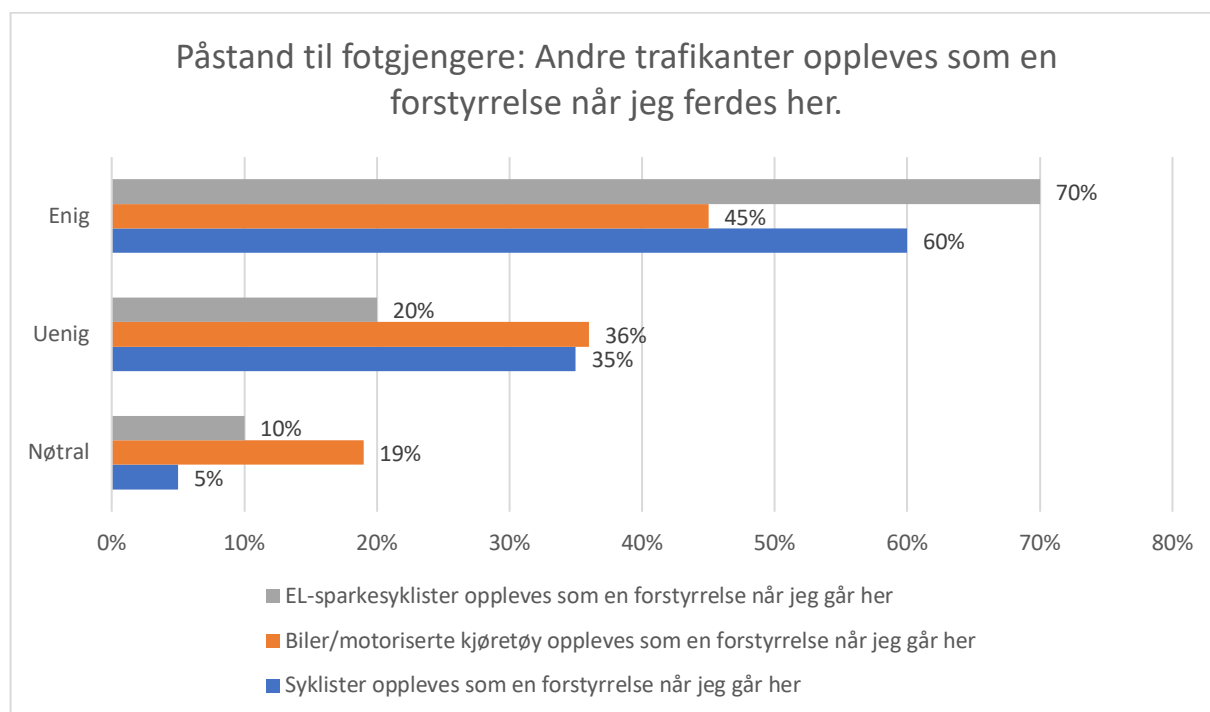


Figur 39: Prosentandel som mener hellene i gatetunet er ment for syklister og andre på hjul.

Om shared space-løsningen skal fungere er det en forutsetning at trafikantene som har et mer eller mindre definert areal ikke velger høy fart, eller har tydelige forventinger om at andre trafikanter skal vike (Bjørnskau, et al., 2016, s. 65). Når syklister da velger en hastighet fotgjengerne ikke er komfortable med eller forventer at andre trafikanter skal vike, er det ikke rart at samspillet mellom trafikantene kan bli dårlig. Tydelige markerte kjørefelt i Shared-space-

områder viser seg da å være en utfordring, ved at man risikerer for høy fart og dårligere samspill. Ettersom hovedåren for syklistene er lagt i gatetunet og fordi den fysiske utformingen med trillevennlige heller legger bedre til rette for syklistene, kan syklistene oppfatte at de har fått fortrinnsrett og spesielle rettigheter til å kjøre her.

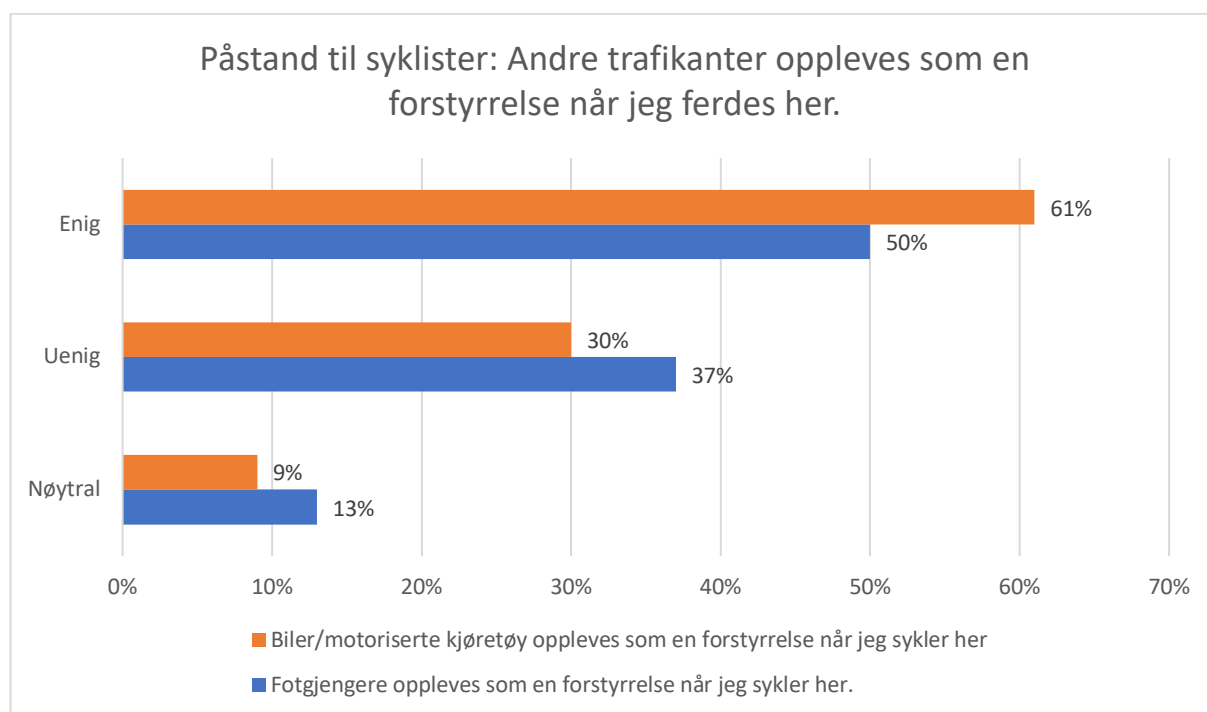
I spørreundersøkelsen kom det fram at 32% av respondentene synes samspillet mellom trafikantene fungerer godt, mens hele 59% mente samspillet er dårlig. De resterende var nøytrale. Dette samsvarer med respondentenes svar om at andre trafikanter oppleves som en forstyrrelse når de ferdes her (se Figur 40 og Figur 41). Fotgjengerne og syklistene virker derfor å være irriterte på hverandre, som igjen er med på å skape en større strid mellom dem.



Figur 40: Fotgjengerne mener andre trafikanter oppleves som en forstyrrelse når de ferdes her.

Det er 70% av fotgjengere som opplever EL-sparkesyklister som en forstyrrelse. Selv om de fleste EL-sparkesykkelselskapene har fartsregulerende tiltak i gatetunet, kan det virke som om de private eller de selskapene som ikke har fartsregulerende tiltak, likevel er dominerende i gatetunet. At de oppleves som en forstyrrelse kan samsvare med den registrerte gjennomsnittsfarten til EL-sparkesyklistene som var mellom 12,6 og 15,8 km/t.

Selv om det kun ble registrert 46 motoriserte kjøretøy i gatetunet på torsdag og 56 på fredag, opplever 47% fotgjengere at motoriserte kjøretøy er en forstyrrelse når de ferdes i gatetunet. Disse tallene samsvarer ikke med mine observasjon som viste at det ikke forekom noen konflikter mellom fotgjengere og motoriserte kjøretøy.

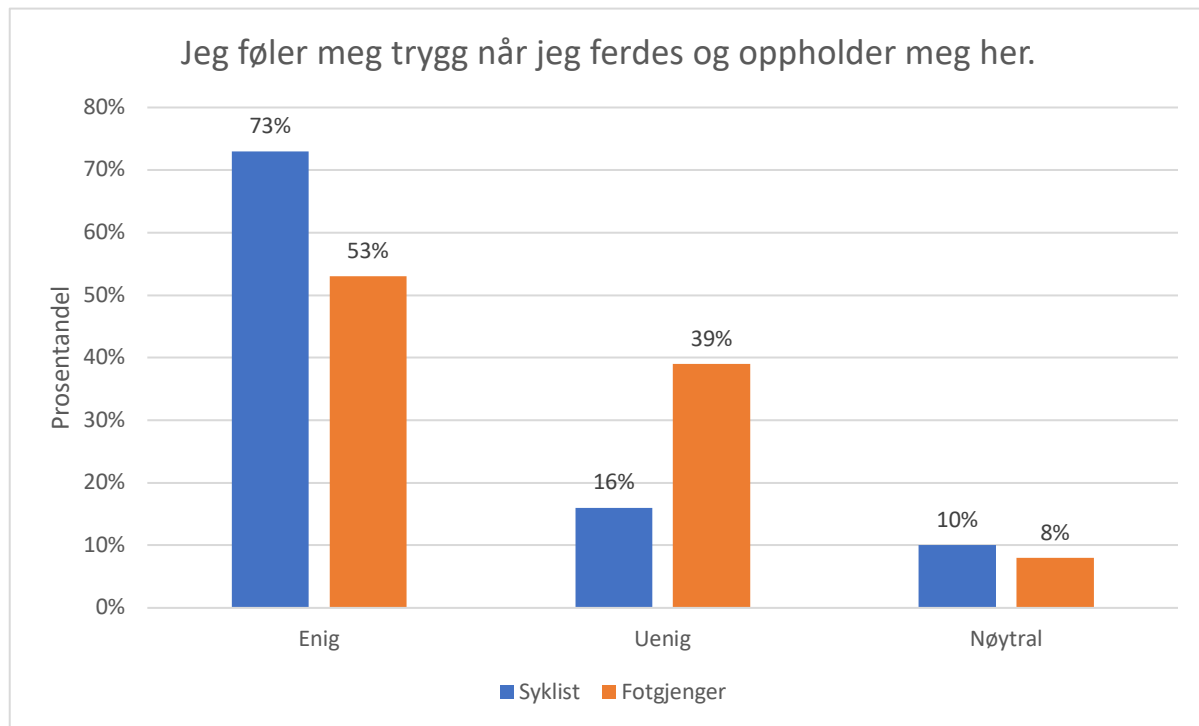


Figur 41: Syklistenes meninger om andre trafikanter oppleves som en forstyrrelse når de ferdes her.

At motoriserte kjøretøy oppleves mer som en forstyrrelse enn fotgjengere kan samsvare med syklistenes vikeprosent. Likevel er det 50% syklister som mener fotgjengerne oppleves som en forstyrrelse når de ferdes i gatetunet. Dette kan også være en indikasjon på at syklistene forstår gaten som en sykkelgate, og fotgjengerne forstår gaten som et gatetun.

7.4. Opplevd trygghet

I spørreundersøkelsen ønsket jeg å finne ut om trafikantene opplever hverandres atferd som farlig eller ubehagelig, og om dette påvirker deres opplevelse av trygghet. En av påstandene i spørreundersøkelsen var derfor: *Jeg føler meg trygg når jeg ferdes og oppholder meg her* (se Figur 42).

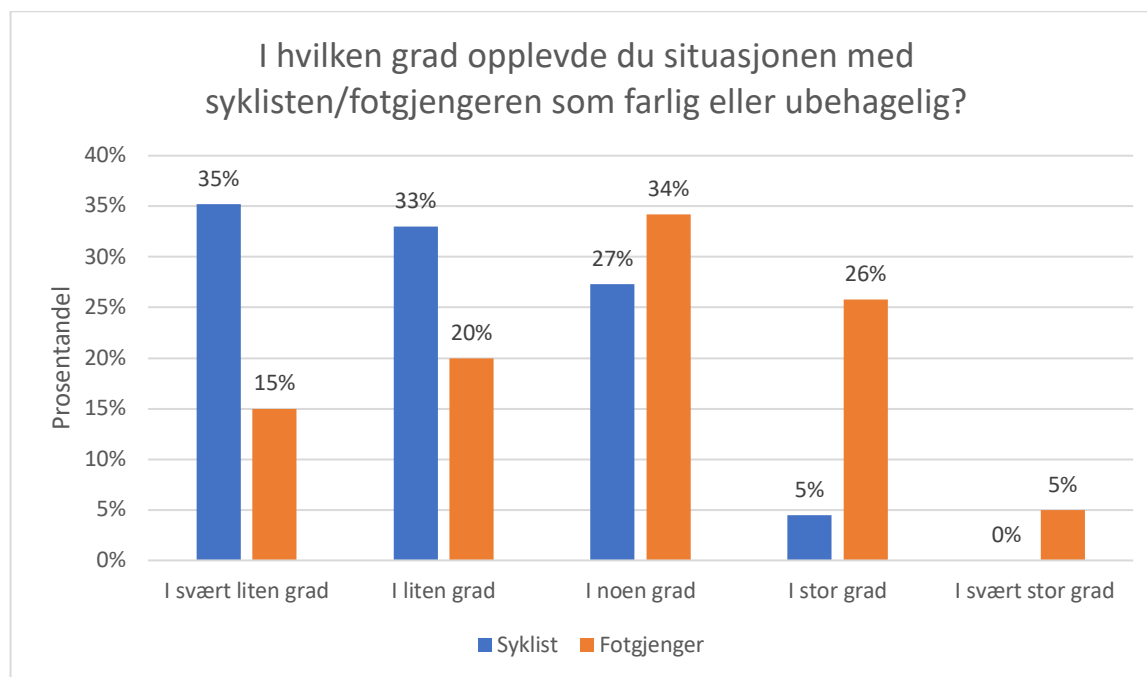


Figur 42: Om trafikantene føler seg trygge, når de ferdes og oppholder seg her.

73% av syklistene og 53% av fotgjengerne er enige i påstanden, mens hele 39% av fotgjengerne er uenige i påstanden. Grunnen til dette kan ha med konfliktnivået eller syklistenes hastighet å gjøre, fordi fotgjengerne mener de i en eventuell kollisjon blir *den svake parten*. Denne uttrykte redselen samsvarer også med observasjonene der det er tydelig at flere fotgjengere blir overrasket og skvetter av syklister som kommer bakfra eller rett imot. Dette medfører at de må manøvrere ut til vegbanen eller fortauet for å unngå kollisjon, og dette kan oppleves som svært skremmende. Samtidig er det 16% av syklistene som også er uenige i påstanden. Ifølge analysene til TØI er syklistene mer bekymret for å treffe på andre uoppmerksomme trafikanter enn hva fotgjengerne

er (Backer-Grøndahl, et. al., 2007). Dette samsvarer med syklisterenes mening over hva som er årsaken til konflikter i gatetunet, nettopp: uoppmerksomme fotgjengere.

Følelsen av trygghet er forenlig med opplevd konflikt. I gatetunet var det 54% av fotgjengerne og 28% av syklisterne som svarte at de *i stor og i svært stor grad* hadde opplevd konflikter i gatetunet. Som nevnt i 7.1. Opplevd konflikt, svarte fotgjengerne at syklisterenes hastighet var årsaken til konfliktene, mens syklisterne svarte at *uoppmerksomme fotgjengere* og at *fotgjengere som går på hellene* var årsaken til konfliktene. Dette medfører at syklisterenes hastighet trolig er med på å påvirke fotgjengens opplevelse av trygghet, mens fotgjengernes ferdsel på hellene og deres uoppmerksomhet er med på å påvirke syklisterenes opplevelse av trygghet i gatetunet. Likevel var det 31 % av fotgjengerne som svarte at de opplevde sin konflikt med en syklist som farlig eller ubehagelig *i stor grad og i svært stor grad*, mens kun 5 % av syklisterne opplevde sin konflikt med fotgjengerne som farlig eller ubehagelig *i stor grad* (se Figur 43).



Figur 43: I den grad trafikanten opplevde situasjonen med syklisten/fotgjengeren som farlig eller ubehagelig, i prosent.

Opplevd trygghet handler om subjektive følelser, der alle trafikanter vil oppleve situasjoner og konflikter ulikt. Forskning viser også at det ikke alltid er samsvar mellom følt trygghet/utrygghet og reell trafikkfare. Ut ifra kommunens og Miljøpakkens dokumenter, spesielt *Retningslinjer og*

*planer for sykkelanlegg i Trondheim, kan det virke som om de har størst fokus på trafiksikkerhet mellom syklister/fotgjengere og bilister, og ikke mellom fotgjengere og syklister. Det kan derfor hende at kommunen og Miljøpakken ikke helt har tenkt over hvor skumle syklister kan virke i høy hastighet ovenfor fotgjengerne. Dette samsvarer med kommunes opplevelse om fysiske konflikter, der de ser til statistikk (se kap. 6.0.). Altså kan det hende at kommunen har statistisk trafiksikkerhet i fokus, og ikke opplevd og subjektiv trygghet. Slik fotgjengerne opplever syklisterenes hastighet, samsvarer ikke det med trafikkreglene som sier at *sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen* (Trafikkregler, 1986, §18-3).*

Opphold og barn

Barns sikkerhet i gatetunet var en gjenganger som ble tatt opp av respondentene selv i spørreundersøkelsen. Flere av respondentene fortalte om barn som har vært involvert i konflikter med syklister. Noen av kommentarene lyder:

«Jeg opplever daglig at syklister, særlig el-syklister kjører så fort at det gjør skoleveien utrygg for barna.». «(...) En gang sneiet en syklist barnebarnet mitt slik at han datt. Vi var flere som ropte etter syklisten, som syklet videre uten å sjekke ut om eventuelle skader. Det oppleves utrygt med barn på Bakklandet».

Disse sitatene er med på å beskrive situasjoner og interaksjoner som kan få alvorlige konsekvenser dersom det skjer en kollisjon. Slike opplevelser og følelser kan også føre til ekskludering av barnefamilier både innenfor bomiljøet og opphold i byrom, fordi de er redde for konflikter. Dette gjør at byrommet får mindre plass til opphold og sosiale soner og linjer mellom beboere og besøkende. Den ene respondenten forteller om en alvorlig konflikt/kollisjon mellom en syklist og sitt barnebarn. Selv om skadeomfanget ikke er nevnt, forteller dette at alvorlige hendelser kan skje i et gatetun som egentlig er ment for opphold og lek, ifølge reguleringsplanen (se Figur 7). Slike hendelser fører til at bydelen og byrommet blir mindre attraktivt for barnefamilier, som igjen kan føre til mindre mangfold i gaten.

Når svarene fra spørreundersøkelsen indikerer at syklistenes hastighet er et problem, samtidig som andel syklistene gjennom dagen er høy, er det ikke overraskende at nærmere 75% av respondentene ikke ville latt et barn på seks år leke fritt i gatetunet. Dette er tall som kan sammenlignes med tidligere byromsregistreringer fra Bakklandet. Da mente nærmere 80% at de ikke ville latt et barn på seks år leke fritt i området (Trondheim kommune, 2021).

KAPITTEL 8

Drøfting



8.0. Drøfting

Gjennom en kvalitativ og kvantitativ tilnærming har jeg sett nærmere på samspillet mellom syklister og fotgjengere på Bakklandet, i Trondheim. Hovedproblemstillingen jeg har forsøkt å besvare er: *«Hvilken oppfatning har fotgjengere og syklister av gatetunet på Bakklandet, og hvordan er dette med på å påvirke samspillet mellom dem?»*. I forbindelse med hovedproblemstillingen formulerte jeg følgende forskningsspørsmål som skal være til hjelp for å kunne svare på hovedproblemstillingen: *Er det fysiske konflikter mellom syklister og fotgjengere i gatetunet, og hvordan oppstår eventuelt konfliktene?»*, *«hvordan er bevegelsesmønstrene til trafikantene i forhold til den fysiske utformingen?»* og *«hvordan påvirker trafikantenes bruk av gatetunet deres hastighet?»*

I dette kapittelet blir Gehls aktivitetsteori (2012), Tjoras passiarsteori (2016) og Berger og Luckmanns institusjonaliseringsteori (2000) brukt for å drøfte resultatene fra observasjon, intervju og spørreundersøkelsen (se kap. 6.0. og 7.0.). Hovedfokuset ligger på Berger og Luckmanns legitimeringsprosess, der trafikantenes oppfattelse, atferd og bevegelsesmønstre skal forklares og drøftes. Spesielt skal deres teori om lingvistisk objektivering, teorier og fortellinger hjelpe meg med å svare på min problemstilling og forskningsspørsmål.

8.1. Den sosiale konstruksjonen av gatetunet på Bakklandet

Berger og Luckmann hevder at virkeligheten er sosialt konstruert gjennom institusjonaliseringsprosessen, ved at man betrakter aktørers virkelighetsforståelse som kontinuerlig formet av livssituasjoner og sosiale faktorer (2000). Gjennom sosial orden blir aktørers handlinger eksternalisert fra subjektive produkt til et objektivt produkt som en tar for gitt. Videre internaliserer aktører dette produktet til en del av sin egen subjektive forståelse av virkeligheten. Hvordan fotgjengere, syklister, kommunen og Velforeningen forstår gatetunet er et resultat av en slik institusjonaliseringsprosess.

8.1.1. Hvilken oppfatning har trafikantene av Bakklandet og gatetunet?

I spørreundersøkelsen finner vi mange respondenter i alle aldersgrupper, som antageligvis er i forskjellige livssituasjoner. Alle respondentene har sine meninger og fortellinger om hvordan de

opplever gatetunet, hvordan de ønsker at gatetunet skal være, og hvordan de ønsker gatetunet skal utvikle seg. Opplevelsen av gatetunet innebærer en virkelighetsoppfatning som partene og respondentene forstår på ulikt vis. På den ene siden dominerer fortellingen om *gatetun* og *boligområde*, mens på den andre siden dominerer fortellingen om *ferdselssone* og *sykkelvei*. Dette er lingvistiske objektiviseringer som kommer i konflikt med partenes interesser, spesielt Velforeningens visjoner om oppholdssone og lekeplass, og Bakklandet som bevaringssone, og kommunens visjon om å gjøre Trondheim til Norges største sykkelby.

At Bakklandet og gatetunet er en passiar sone og linje som skal tilfredsstille mange funksjoner, spesielt ferdsel og boligmiljø, er ikke et betydningsfullt funn i seg selv. Det som er interessant er hvordan gatetunet som en trafikkåre på den ene siden, og boligområdet på den andre blir konstituert, opprettholdt og utviklet gjennom sosiale prosesser og gjennom individets oppfatning.

Den sosiale konstruksjonen av Bakklandet som trafikkåre er viktig for at økningen av andel syklistene i Trondheim skal øke. Så lenge *trafikkåre* blir vedlikeholdt, vil det være enklere for Miljøpakken og kommunen å fortsette å utvikle det til en ferdselsåre for syklistene. *Trafikkåre* og *sykkelvei* blir opprettholdt i måten Miljøpakken, kommunen og syklistene snakker om Bakklandet på, noe som er positivt blant syklistene, men mer negativt rettet mot beboerne og fotgjengerne i bydelen. Når denne forestillingen av gatetunet blir den dominerende kan det virke som om syklistene får en oppfatning at dette er en gate de har første rett til, selv om gaten er mer enn bare en ferdselsåre. Denne sosiale konstruksjonen av Bakklandet er et eksempel på Thomasteoremet (Thomas & Thomas, 1928), som hevder at «*det mennesker oppfatter som virkelig, er virkelig i sine konsekvenser*». Thomasteoremet forklarer hvordan partene og respondentene forstår og opptrer i gatetunet, fordi individuelle og kollektive erfaringer former virkelighetsoppfattelse og dermed handling (Tjora, 2018, s. 24). Med andre ord når gatetunet blir *sett på* som en trafikkåre og sykkelvei, vil gaten ikke bare *oppleves* og *forstås* på den måten, men gaten får også *konsekvenser* for videre fysisk utvikling. På denne måten blir gaten som en trafikkåre og sykkeltrase ikke bare en subjektiv oppfatning, men også en objektiv sannhet gjennom fysisk utforming. Partenes virkelighetsoppfattelse av gatetunet er med på å påvirke hvordan bydelen skal utvikle seg, og fortellingen som har mest tyngde, er den som blir videreført. Altså om Miljøpakken og kommunen oppfatter gaten som en sykkelvei, vil det få betydning for hvordan de

ønsker at den fysiske utformingen av gaten skal være. Dette vil trolig øke andelen syklist, noe som også er målet og visjonen til kommunen, og Miljøpakken, generelt i Trondheim.

Dersom denne fortellingen fortsetter å dominere, kan fortellingen om Bakklandet som et *boligområde* og *gatetun* dempes. Denne betegnelsen kan føre til at fremtidige potensielle beboere på Bakklandet unngår å bosette seg i bydelen, fordi de assosierer den sosiale konstruksjonen av Bakklandet som noe negativt. Flere respondenter fortalte at gatetunet ikke lengre er trygt for barn og brukere med barnevogn, på grunn av syklisters hastighet og atferd, og at flere barnefamilier har flyttet fra bydelen fordi de opplever det som utrygt for barna. Med andre ord har kanskje *ferdselsåre* og *sykkelvei* allerede fått mer tyngde enn *gatetun* og *boligområde*.

Velforeningen gir inntrykk av at de oppfatter at Miljøpakken er til for syklist, fordi de fremmer det som passer til deres standpunkt og mål. Dette gjør det vanskeligere for Velforeningen å jobbe mot å forme det «tilbake» til et *gatetun*. *Trafikkåre* og *sykkelvei* kan derfor bli sett på som lingvistiske objektiveringer som kan brukes som argument for å legitimere gaten mer som en *ferdselsåre*, enn et *gatetun*. Så lenge *boligområde* ikke blir vedlikeholdt i den sosiale konstruksjonen av Bakklandet, vil ikke utviklingen av bydelen følge etter det heller. Fra Velforeningens side er Miljøpakken og kommunenes ordforråd og framstilling med på å spre negativ energi om Bakklandet som *boligområde*, som ikke stemmer overens med reguleringsplanen. Dette kan medføre at legitimeringen av gatetunet som *sykkelvei* får mer tyngde og blir et sosialt produkt, og derfor blir en *ferdselsåre*. Under sosialisering innlæres kunnskap som en objektiv sannhet, og internaliseres som subjektiv virkelighet (Berger & Luckmann, 2000, s. 135). Denne virkeligheten har derfor makt til å forme forståelsen til trafikantene enten som *trafikkåre* eller *boligområde*. Ifølge Berger og Luckmann (2000, s. 81) er det ingen del av partenes legitimering som kan eksistere uten den spesifikke kunnskapen som er sosialt frembrakt og objektivert, med den betraktningen på hvordan man skal utvikle gatetunet.

8.2. Aktivitetsnivået på Bakklandet

Måten brukerne oppfatter gatetunet, påvirker hvordan individene bruker gaten. Tall fra byromsregistreringen (Trondheim kommune, 2021) og fra spørreundersøkelsen er klare teorier om at gatetunet er en viktig bydel og *ferdselsåre* for mange trafikanter. Dette forteller oss at gaten og krysset blir brukt til både valgfrie, nødvendige og sosiale aktiviteter.

Ved bruk av lingvistiske objektivering som *gangfart, boligområde, lekeområdet* og *oppholdsområdet* skaper Velforeningen og fotgjengere en pragmatisk teoretisk framstilling av hvordan de ønsker at gatetunet skal være. Dette innebærer et ønske om at gatetunet skal være en passiar sone og linje, med valgfrie og sosiale aktiviteter som oppstår av seg selv som en direkte følge av andres opphold og aktivitet i gatetunet (Gehl, 2011, s. 14). Med andre ord ønsker de at gatetunet skal være en sosial gate, der det oppstår sosial interaksjon og samhandling mellom menneskene i byrommet. Det kan derfor virke som om Velforeningen er enige med Gehl, som hevder at det er de valgfrie og sosiale aktivitetene som utgjør selve kvaliteten ved byrommet, der folk tiltrekker seg folk (2011).

Gatetunet og Bakklandskrysset er, hva Tjora villa ha kalt, en *passiar sone-linje-nav* (2016). Området består både av opphold, gjennomgang, og krysninger av gang- og sykkelinjer på samme sted. Det er fortauskafeer og benker vendt ut mot gaten, og røde løpere inn til cafeene og butikkene for å legge til rette for lengre og kortere opphold. Det er et sted folket møtes på kryss og tvers. Med andre ord er det et sted der det passiare potensialet er stort.

I følge Gehl har trafikantenes hastighet mye å si for hvordan folk bruker og oppfatter et byrom, og forteller hvilke aktiviteter som finner sted (2011). Den registrerte gjennomsnittshastigheten hos fotgjengerne på 5km/t i morgenrushet, 4,3 km/t på formiddagen, og 4,1 km/t i helgen, og hos syklistene på 21,05 km/t i morgenrushet, 17,35 km/t på formiddagen og 15 km/t i helgen (se kap. 7.4.), er indikasjon på at gaten blir brukt til alle aktiviteter. Samtidig er hastigheten betydelig lavere i helgen og på formiddagen, spesielt hos fotgjengerne, som forteller at dette er et tidsrom hvor gaten blir mer brukt for valgfrie og sosiale aktiviteter.

Gatetunet og Bakklandskrysset har med andre ord hele spekteret av aktiviteter. Alle aktivitetene utgjør et sammenvevd mønster, og kombinasjonen av dem er det som gjør byrommet meningsfullt og attraktivt (Gehl, 2011, s. 14). Men Velforeningen og fotgjengerne opplever at syklisters nødvendige aktiviteter, og deres hastighet gjennom gatetunet er en forstyrrelse som ødelegger for hvordan de selv ønsker at gatetunet skal være. Dette er forståelig dersom de har en forventning om at syklistene skal holde seg til gangfart, men har en registrert gjennomsnittshastighet på over 21 km/t. Dersom nødvendige aktiviteter blir den dominerende aktiviteten i gatetunet, kan byrommet fort miste sin sjarm og kvalitet. Konsekvensene av dette

kan bli at fotgjengerne og beboere ikke lengre opplever gaten som meningsfull, fordi det ikke lengre er lagt opp til sosial interaksjon og valgfrie aktiviteter. De nødvendige aktivitetene kan da få en form for «fortrinnsrett», der det ikke blir rom for valgfrie og sosiale aktiviteter.

Velforeningen opplever at det er de ulike oppfatningene som forårsaker nesten-ulykker og konfrontasjoner (se kap. 6.0.). Når syklister oppfatter gaten som en trafikkåre, mens beboere og fotgjengere oppfatter det som et gatetun, med fokus på valgfrie og sosiale aktiviteter i gaten, oppstår det fort konflikter mellom trafikantene.

Om andelen av nødvendige aktiviteter fortsetter å øke, vil det bli vanskelig å fremme sosiale og valgfrie aktiviteter. Dette går ikke overens med at gater og uteområder skal være utgangspunktet for sosiale liv (Tjora, 2016). Tjora hevder at det er viktig å *planlegge det sosiale*, fremfor å *forvente* at det skal oppstå (2016). De sosiale aktivitetene i gatetunet kan kun øke dersom de gis bedre vilkår for de valgfrie (Gehl, 2011, s. 14). Dersom kommunen fortsetter å ha størst fokus på de nødvendige aktivitetene, vil legitimeringen av gaten som en transportakse få mer tyngde og dermed påvirke individens bruk av gaten. På denne måten kan de valgfrie- og sosiale aktivitetene være under press til fordel for at de nødvendige aktivitetene skal finne sted. Som følge av dette vil ikke gatetunet eller Bakklandskrysset fungere som tiltenkt, i hvert fall ikke etter reguleringsplanene, der intensjonen er mer sosial omgang og interaksjon mellom brukerne (se kap. 3.3.).

Velforeningens opplevelse av å bli glemt i kommunens planer kan samsvare med Gehl og Svarres teori om at *livet* ofte blir glemt under planleggingen til fordel for transport (2013, s. 2). Det sosiale *livet* forandrer seg kontinuerlig, som også gjør at gatetunet som institusjon er i konstant endring. Bakklandets smale gatetverrsnitt gjør det vanskelig å utvikle, men det kan virke som at *livet* i gaten er enda mer vanskeligere å planlegge. Gehl og Svarre (2013) forteller videre at det er viktig å tenke på gaten som et sosialt rom, ikke bare et som transporterer mennesker og biler.

8.3. Ulik forståelse av samme fenomen påvirker samspillet

Den sosiale virkeligheten er omstridt. Dette gjenspeiler seg også når det kommer til oppfattelsen av gatetunet. Med Berger og Luckmanns teori kan vi forstå den omstridte virkeligheten og hvordan partene legitimerer sin oppfattelse. Fotgjengere og syklister, og velforeningen,

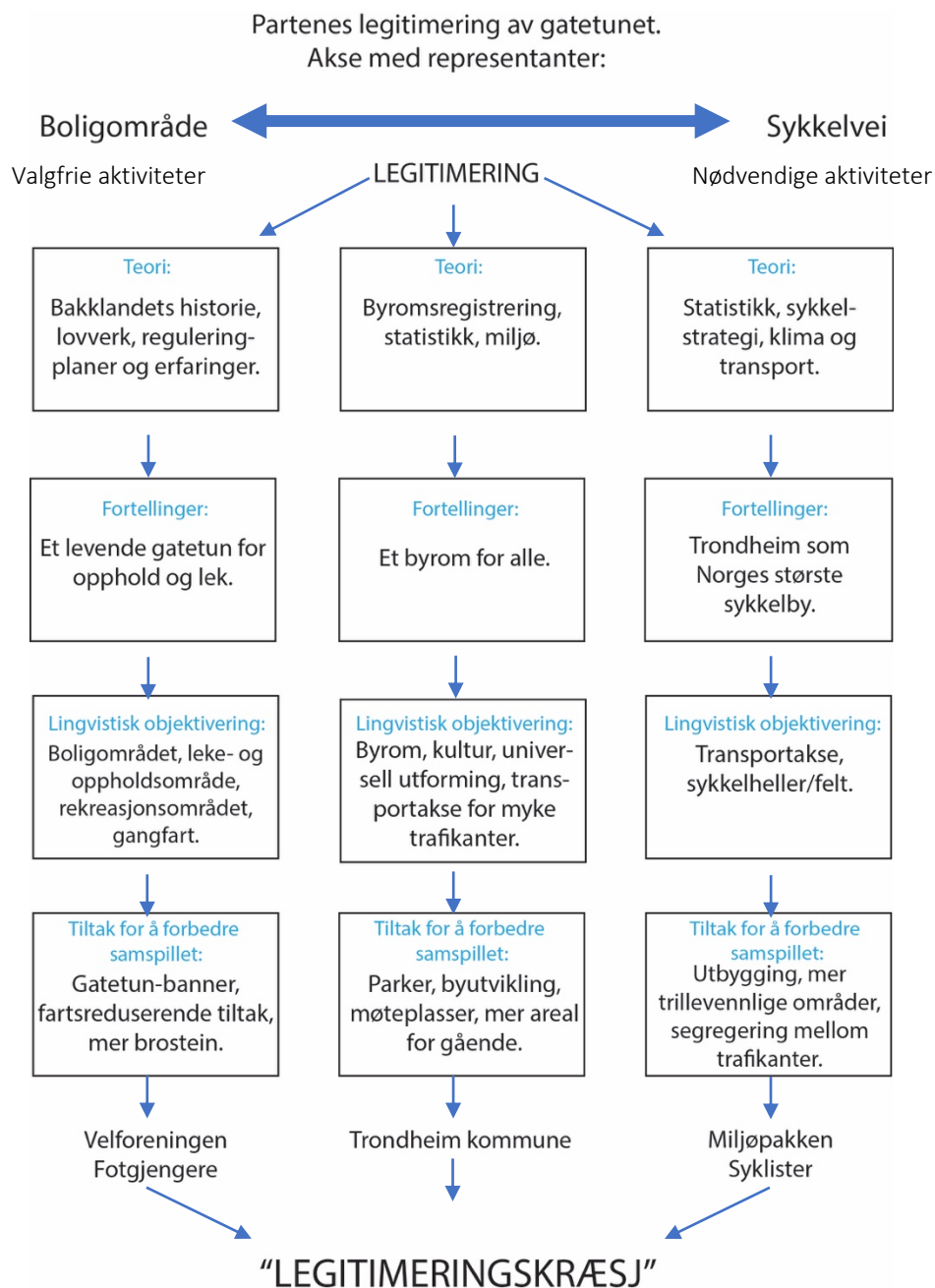
kommunen, og muligens Miljøpakken, opplever ikke virkeligheten på samme måte. Det er ikke gitt at Miljøpakken og kommunen skal bidra med fartsreduserende tiltak, bedre samspill mellom trafikantene, og bevaring og renovering av Bakklandet, selv om Velforeningen mener noe annet. Dette er med på å indikere at Velforeningen, kommunen og Miljøpakken forstår den samfunnsskapte virkeligheten annerledes på grunn av ulike sosiale faktorer, kultur og bakgrunn som har blitt etablert gjennom deres sosiale virkelighet (Berger & Luckmann, 2000, s. 135). Det er på denne måten at aktører kan ha varierende oppfatning og dermed ulik forståelse av det *samme* fenomenet, ettersom man befinner seg i en *annen* virkelighet enn andre. En objektiv situasjon vil derfor føre til motstridende subjektive prosesser. Som følge av dette er det lett at frustrasjon oppstår, fordi man ikke forstår den andre partens subjektive prosesser. Dette kan være grunnen til at Velforeningen hevder at Miljøpakken og kommunen holder på med selektiv persepsjon, fordi de tror de fremmer det som passer til deres forutinntatte standpunkter, og ignorerer det som ikke går overens med dem. I realiteten har de bare en annen virkelighetsoppfatning som er med på å fremme deres forståelse og handling.

Den ulike forståelsen av gatetunet påvirker trafikantenes bevegelsesmønster og hastighet, og det er dette som påvirker konfliktandel på 3,2%, eller 6,8 konflikter per time (se kap. 7.1.). Gjennom lingvistisk objektivisering som *farlig hastighet blant syklister* og *fotgjengerne er på sykkelfeltet* er fotgjengere og syklister med på å skape en pragmatisk teoretisk framstilling av hverandre, ved å framstille hverandre som syndebukker til konfliktene. På denne måten kan fotgjengernes negative framstilling av syklister, og vice versa, overføres til andre, som også vil få den oppfatning av at andre trafikanter opptrer feil. Sammen med dette skaper fotgjengere og syklister hver sin pragmatisk teoretisk framstilling av seg selv og sine, ved å legge føringer for at det er de og deres holdninger og prinsipper som er de riktige.

8.3.1. «Legitimeringskræsj»

For å forstå spillet mellom syklister og fotgjengerne på Bakklandet, benyttet jeg konsept og illustrasjon fra mitt eget bachelorarbeid (Bjørseth Olsen, 2019). Ved å framstille partene i ulike representanter ut ifra gatetunets sosiale konstruksjon, kan en skape en anerkjennelse av partenes egne oppfattelse av gatetunet. Legitimeringen av partenes forståelse av gatetunet går langs en akse mellom boligområde på venstresiden og sykkelvei på høyresiden, med valgfrie aktiviteter på venstresiden, og nødvendige aktiviteter på høyresiden (se Figur 44). Velforeningen og

fotgjengerne er plassert på venstresiden, kommunen i midten, og Miljøpakken og sykklister på høyresiden. Poenget med å framstille partene på denne måten er å vise hvilke aktører som er mest enige og uenige med hverandre.



Figur 44: Hvordan partene legitimerer gatetunet, og hvordan konseptet «legitimeringskræsj» oppstår. Illustrasjon og konsept inspirert og produsert under bachelorarbeid (Bjørseth Olsen, 2019).

Fortellingene om *sykkelvei* eller *boligområde* kan kun vedlikeholdes dersom de blir rettferdiggjort for brukerne (Berger & Luckmann, 2000, s. 76). Gjennom min analyse kan det virke som om Miljøpakken og syklister legitimerer sine standpunkter gjennom statistikk og sykkelstrategi, ønsket om at Trondheim skal bli landets beste sykkelby, og ved å ta i bruk begrepene transportakse og sykkelfelt. Velforeningen og fotgjengere legitimerer sine standpunkter gjennom historie, lovverk, regulering og erfaring, med et ønske om at Bakklandet skal være et levende gatetun for opphold og lek. Videre bruker de begrepene gatetun, leke- og oppholdsområde, og gangfart for å få frem sine meninger. På denne måten har aktørene muligheten til å legitimere sin virkelighet. Legitimeringen av gatetunet som boligområde eller sykkelvei, blir på denne måten en objektiv sannhet og et sosialt produkt, fordi «kunnskapen» om den sosiale konstruksjonen, blir en objektiv sannhet som blir tatt for gitt (Berger & Luckmann, 2000, s. 25).

Ved hjelp av representanter kan en se at syklister og Miljøpakken blir plassert mer mot idealet om sykkelvei, mens fotgjengere og Velforeningen blir plassert mer mot idealet om boligområde. Sammenlignet med disse partene kan det virke som om Trondheim kommune legitimerer sine standpunkter gjennom byromsregistrering, statistikk, miljø, med et ønske om at byrommet skal være for alle. Med begrepene byrom, universell utforming og transportakse ligger kommunen mer i sentrum i aksene enn de andre partene.

I likhet med Velforeningen har Trondheim kommune ideen om at gatetunet skal være en passiar sone og linje, men at dette også innebærer ferdsel og transport, noe syklister og Miljøpakken kanskje er mer enige i. Måten de ulike aktørene legitimerer gaten fører derfor til en såkalt «legitimeringskræsje», fordi partene prioriterer forskjellig (se Figur 44) (Bjørseth Olsen, 2019, s. 25). Legitimeringskræsjen viser at det ikke finnes en sannhet eller en fasit på hvordan den sosiale virkeligheten skal konstrueres, fordi ingen ser virkeligheten lik (Bjørseth Olsen, 2019, s. 25).

Legitimeringskræsjen kan være grunnen til at samspillet mellom trafikantene er dårlig, og som forårsaker en samlet konfliktandel på 3,2% (se kap. 7.1.). Trafikantene beveger og handler i takt med sin forståelse og sin aktivitet. Det er derfor konflikter i ulike alvorlighetsgrader kan oppstå i gatetunet, og som fører til et dårlig samspill mellom trafikantene. Med andre ord påvirker

oppfatningen samspillet mellom dem. Dersom trafikantene ønsker å få til et bedre samspill med hverandre, må de konstruere en ny oppfatning, som er tilpasset begge parter. Virkeligheten og kunnskapsstatusen de selv har om gatetunet må nå utvikles slik at det både er tilpasset Velforeningen, fotgjengere, kommunen, Miljøpakken og syklister. Dersom det ikke blir enighet om hvilke tiltak eller hvordan den fysiske utformingen på gatetunet skal være, for at samspillet mellom syklister og fotgjengerne skal fungere bra, kan det hende at alle partene får et anspent forhold til hverandre, fordi deres ulike virkelighetssyn alltid vil komme i veien.

8.3.2. Hvordan gjøre samspillet bedre?

Fra partene kommer det frem ulike tiltak de ønsker å utføre, som de tror vil føre til et bedre samspill mellom trafikantene. Hovedhensikten med gatetun er å ta i bruk deler av gatearealet til lek og opphold, og trafikkreglene i et gatetun bestemmer at det ikke skal kjøres fortere enn gangfart og kjørende har vikeplikt for fotgjengere (Trafikkregler, 1986). Likevel er det uenighet i hvordan man kan tilrettelegge for dette. Velforeningen ønsker tydelige fartsregulerende tiltak for å redusere fare for, og konsekvenser av, kollisjonsulykker mellom syklister og fotgjenger. Dette er for å kunne bevare visjonen om et gatetun som lekeplass og oppholdssone. Kommunen derimot ønsker en tydeligere sone mellom trafikantene, med en ferdselsone og en fortaussone. Det er ingen klare teorier om hvilke tiltak som fører til et bedre samspill mellom trafikantene, likevel legitimerer partene tiltakene ved å jobbe for dem.

Siden Bakklandet er et sted hvor både nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter oppstår er det viktig at hele spekteret av aktiviteter kombineres for å gjøre byrommet meningsfylt for alle (Gehl, 2011, s. 14). For at gatetunet skal bli bevart som en sosial institusjon med et godt samspill mellom trafikantene og beboere, er det viktig at partene samarbeider og møtes på midten.

Shared space-løsningen kan egne seg i områder hvor alle aktiviteter finner sted. På denne måten får man integrert alle trafikanter i samme byrom, der biltrafikken og syklister beveger seg langsomt på fotgjengernes premisser, for å få til et samspill (Sørensen, 2010). Gjennom sosial interaksjon er poenget å vise mer hensyn til hverandre. Det er først da trafikantene blir *likestilt* i byrommet, at alle aktivitetene kan finne sted. Planleggingen av shared space i gatetunet betyr at alle aktivitetene må vektlegges like mye, der ingen av dem blir dominerende. Utformingen må da være uten veioppmerking, ingen soneinndeling, asfalt er erstattet med andre materialer for å

signalisere til kjørende at området er annerledes, og gatemøbler er plassert i området (Bjørnskau, et al., 2016, s. 3).

KAPITTEL 9

Konklusjon



9.0. Konklusjon

I dette prosjektet har jeg undersøkt hvordan gatetunet på Bakklandet i Trondheim blir oppfattet og forstått av de som er beboere i nrområdet, og av syklister og fotgjengere i gatetunet. Videre har jeg prøvd å finne ut hvordan denne forståelsen påvirker samspillet mellom disse interessegruppene.

Etter at Miljøpakken oppgraderte strekningen fra Nygata til Lillegårdsbakken med trillevennlige heller for syklister i 2014/2015, var formålet at konfliktene mellom fotgjengere og syklister skulle reduseres. Men ifølge Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening har hellene kun ført til flere konflikter mellom fotgjengere og syklister. Velforeningen mener hellene utgjør en slags «motorvei» for syklister, der de gjør *krav* på gaten. De mener altså at gateutformingen legger opp til økt hastighet for syklister, i et gatetun som egentlig er tiltenkt for opphold og lek (se kap. 1.0. og 6.0.).

Velforeningen og Trondheim kommunen opplever og forstår gatetunet og konfliktnivået i området på ulikt vis. Velforeningen mener gaten er et gatetun, men først og fremst et boligområde. Kommunen oppfatter gaten som et byrom og trafikkåre, mens Miljøpakken muligens oppfatter gaten som en sykkelgate (se kap. 1.0. og 6.0.). Dette gjør at partene har ulike interesser de selv jobber med for at sine visjoner skal bli realisert (se kap. 8.0.). I tillegg til dette er partene uenige om det faktisk finnes fysiske konflikter i gatetunet eller ikke, og hva konfliktene eventuelt kommer av. Velforeningen på sin side forteller om et høyt konfliktnivå der syklisterens hastighet er problemet, mens kommune ser til statistikk og mener at de eventuelle konfliktene som skjer er forårsaket av kampen om hellene (se kap. 6.0.).

Spørreundersøkelsen som ble gjennomført under dette prosjektet er selvrapporing fra brukere av området, og den indikerer at konflikter opptrer relativt hyppig i dette området: Fra spørreundersøkelsen kom det frem at 28% av syklisterne og 54% av fotgjengerne har *i noen grad* til *svært stor grad* vært involvert i en konflikt med en fotgjenger eller syklist. Prosenten til syklisterne ble endret til 42% når det ble stilt et konkret spørsmål om opplevd konflikt med fotgjengere når de ferdes eller oppholder seg på hellene. Selv om disse tallene ikke samsvarer, tror jeg at syklisterne forsto betydningen av konflikt når de ble stilt et spesifikt spørsmål. Dette vil

si at nesten halvparten av respondentene forteller om opplevd konflikt med ulik alvorlighetsgrad (se kap. 7.1.).

Observasjonsstudien betrakter jeg mer som «fakta» i denne sammenhengen, der jeg både observerte, filmet og telte trafikanter, situasjoner og konflikter. Jeg observerte 179 situasjoner kategorisert som *konflikter*, 25 *alvorlige konflikter*, og 2 *kollisjoner*. Observasjonene bekrefter nettopp at både Bakklandskrysset og gatetunet har betydelige fysiske konfliktnivåer. Gatetunet noe høyere enn krysset med en konfliktandel på 3,2%, eller 6,8 konflikter med ulik alvorlighetsgrad per time, mens konfliktandelen i krysset er 1,8%, eller 6,9 konflikter per time (se kap. 7.1.). Observasjonene og spørreundersøkelsen viser altså at det daglig forekommer fysiske konflikter i ulike alvorlighetsgrad i gatetunet.

Årsakene til konflikten varierer etter som respondenten har svart som syklist eller fotgjenger, men hovedessensen er det samme: Begge trafikantene legger store deler av skylden på hverandre (se kap. 7.1.1.). Fotgjengerne svarer at *syklistenes høye hastighet* i gatetunet er årsaken, mens syklisterne svarer at *uoppmerksomhet blant fotgjengerne* eller *fotgjengere går på hellene/sykkelfeltet* er årsaken til konfliktene. Ut ifra dette kan konfliktene indikere at trafikantenes legitimering av gaten, og at disse forståelsene er motstridende og fører til «legitimeringskræsje». På den ene siden oppfatter fotgjengerne gaten som et gatetun, mens syklisterne på den andre siden oppfatter gaten som en ferdselsåre og hellene som sykkelfelt. Oppfatningene er igjen med på å påvirke trafikantenes atferd og bevegelsesmønster i gaten. Syklisterne sykler *kun* på hellene, mens fotgjengerne bruker hele arealet, inkludert hellene (se kap. 7.2.1). Fotgjengerne følger altså ikke den planlagte gateutformingen med soneinndeling. Dette skaper irritasjon og splittelse mellom trafikantene, der det er uenigheter om hvem som skal vike for hvem. Likevel viser observasjonene at fotgjengere viker 77% av tilfellene i en vikesituasjon der trafikantene kommer imot hverandre, mens syklisterne viker 71% av tilfelle i vikesituasjoner der syklisten kommer bak fotgjengeren. Uenigheter om hvem som skal vike medfører at konfliktnivået og faren for fysiske konflikter kan øke.

Sammen med dette kan også konfliktene indikere på trafikantenes bruk av gaten. Gaten blir både brukt til nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter, og dette er aktiviteter som kan være i konflikt

med hverandre. Syklistene, med sine nødvendige aktiviteter, opplever fotgjengere som en forstyrrelse når de ferdes her (se kap. 7.3.2. og 8.0.). Velforeningen og fotgjengerne opplever at syklisters nødvendige aktiviteter, og deres hastighet gjennom gatetunet er en forstyrrelse som ødelegger for hvordan de selv ønsker at gatetunet skal være; et sted med valgfrie og sosiale aktiviteter. Dersom nødvendige aktiviteter fortsetter å bli den dominerende aktiviteten i gatetunet, kan byrommet fort miste sine kvaliteter, fordi det ikke lengre er lagt opp til sosial interaksjon og valgfrie aktiviteter.

Trafikantenes aktivitet påvirker derfor hvilken hastighet de har gjennom gatetunet (mer konkrete registreringer i kap. 7.3.). Hastigheten under nødvendige aktiviteter er betydelig høyere enn under valgfrie: I morgenrushet har syklistene en registrert gjennomsnittshastighet på 21 km/t, og fotgjengeren 5 km/t. I helgen derimot, som trolig kan vise mer til valgfrie og sosiale aktiviteter, er hastigheten 15 km/t hos syklistene og 4,1 km/t hos fotgjengerne.

De ulike meningene og forståelsene av gaten og konflikter, medfører at partene også er uenige i hva som må gjøres for at samspillet mellom trafikantene kan bli bedre. Velforeningen ønsker seg fysiske-fartsregulerende tiltak og ingen soneinndeling fordi de opplever at dagens skilting ikke har noen effekt på syklisters hastighet. Kommunen derimot ønsker at gaten skal utformes med en tydelig ferdselssone og fortaussone (se kap. 6.0.).

9.1. Anbefalinger

For å sikre et bedre samspill mellom syklistene og fotgjengerne kan en revidert reguleringsplan være nyttig for å få løftet flere av problemstillingene som er drøftet i denne oppgaven. Ikke bare ved at reguleringsformål oppdateres iht. ny PBL, men ved å følge plan- og bygningsloven har man også en systematisk prosess for å sikre medvirkning og involvering, og dermed (forhåpentligvis) et større eierskap til resultatet for alle parter. Velforeningen er klar over at interessene deres av å bevare Bakklandet som et boligområde, kolliderer med Miljøpakken og kommunens visjoner, men forteller at de *håper de kan møte hverandre på midten, selv om det kan være utfordrende*. Miljøpakken og kommunen på sin side har en rolle der de må ivareta flere interesser. Både ulike trafikantgrupper, og beboere mot «mobilitetens interesser», spesielt

gjennomkjørende syklister. I en revidert reguleringsplan kan det derfor være viktig at partene inngår kompromisser slik at alle får opprettholdt noen av sine interesser.

Ved å tilpasse hastighetsnivået gjennom ny gateutforming i gatetunet, kan man få redusert konfliktnivået og tilpasse gaten til mer valgfrie og sosiale aktiviteter. Resultatene fra observasjonsstudien viste at konfliktandelen var betydelig lavere i Bakklandskrysset enn i gatetunet (se kap. 7.1). Lavere konfliktandel i krysset indikerer på at det kan være hensiktsmessig med et helhetlig gatedekke uten soneinndeling, også i gatetunet. I krysset er også hastigheten hos syklister lavere enn i gatetunet, med registrert gjennomsnittlig hastighet på 17,7 km/t. Gatedekket i krysset er av brostein. Brosteinen kan være en av faktorene til den lavere hastigheten. Å sykle fort på brostein kan være ubehagelig, som gjør at syklistene senker farten. Å legge smågatestein, eller noe lignende, i hele gatetunet, og utforme det som et shared space område (se kap. 4.1.), kan føre til at hastigheten hos syklistene blir lavere, samtidig som de får et gjennomgående tilbud.

Bakklandet har blitt redesignet opptil flere ganger, slik at gaten skal passe flere mobilitetstyper og tilpasse seg flere folk. Fotgjengerne, syklister og motoriserte kjøretøy deler gaten, som gjør at det er viktig at man ferdes i et tempo som er behagelig for alle. Dersom en planlegger med et menneskelig tempo i tankene, blir gaten mer enn bare en plass å bevege seg gjennom; Gaten blir et viktig urbant rom der mennesker ønsker å oppholde seg når de utfører både valgfrie, sosiale og nødvendige aktiviteter. Slik det er nå dominerer syklistene i området, og påvirker mulighetene for sosiale og valgfrie aktiviteter. I gatetunet i helgene var det færre konflikter når fotgjengerne var dominerende, og hvor de sosiale og valgfrie aktivitetene dominerte. Dersom man planlegger mer for fotgjengere, og valgfrie og sosiale aktiviteter gjennom ny gateutforming, vil kanskje konfliktnivået også gå ned. I den gjeldende reguleringsplanen står det at *gater og plasser utformes og møbleres i samsvar med strøkets karakter og opprinnelige preg, og dette gjelder også der gater/plass er regulert til gatetun* (Trondheim Kommune, 1987) (se kap. 3.3.). Å møblere gatetunet og tilrettelegge mer for valgfrie og sosiale aktiviteter kan derfor være sentralt. Dersom kommunen legger til rette for økt opphold, vil kanskje de valgfrie og sosiale aktivitetene få mer tyngde, slik at de nødvendige aktivitetene til syklistene ikke lengre dominerer i området. Lav hastighet, små dimensjoner og omhyggelige detaljering henger nøye sammen. 5km/t-arkitekturen og -utformingen gir gode muligheter for å oppleve sosial interaksjon og samhandling (Gehl,

2011, s. 67). En revidert reguleringsplan kan derfor være hensiktsmessig slik at man kan planlegge for alle aktiviteter og formål på lik linje.

Flere av trafikantene opplever hverandre som en forstyrrelse når de ferdes i gatetunet (se kap. 7.3.2.). Økt segregering mellom dem kan være hensiktsmessig ved å endre på hovedruta, Klæburuta (se Figur 3, på s. 5). Ferdselsårer med et så stort sykkelvolum som det er på Bakklandet, bør ikke etableres i samme smale gatetverrsnitt som fotgjengerne. Selv om det kan virke dramatisk å endre på hovedsykkelnettet kan det være hensiktsmessige å utføre en konsekvensutredning for hva dette vil bety for syklistene, fotgjengerne og beboere på Bakklandet.

Sammen med en revidert reguleringsplan kan det være nødvendig å innføre tydeligere retningslinjer for gatetun, men også ha klare reguleringsbestemmelser for bruk av gatetunet. Selv om retningslinjer og betingelser allerede finnes, eks. fra Statens Vegvesen (2012) (se kap. 4.1.), kan det virke som om de ikke er tydelige nok. Dette gjelder spesielt betingelser om gateutforming, om syklistene skal blir beregnet som kjørende i et gatetun, og hva gangfart innebærer.

Det er krevende å sykle i gangfart på 6 km/t. Tilnærmet ferdsel i gangfart, derimot, lar seg gjøre. Utfordringene på gatetunet handler ikke om syklistene ferdes i 6 eller 15 km/t, men om fotgjengerne føler på trygghet eller ikke når syklistene ferdes forbi. Med andre ord, om syklistene viser hensyn til fotgjengerne, vil ikke hastigheten til syklistene spille en så stor rolle.

Å vise hensyn til hverandre er helt sentralt om samspillet mellom fotgjengerne og syklistene i gatetunet skal fungere. Vegtrafikkloven § 3 sier at alle trafikanter har et personlig ansvar for at egen atferd ikke skaper farlige situasjoner for andre. Å vise hensyn, omtanke og ha respekt for andre trafikanter er derfor vesentlig for at forholdet mellom trafikanter skal fungere bra. Dette gjelder også i gatetunet på Bakklandet.

9.2. Videre forskning

Til videre forskning hadde det vært interessant å sett nærmere på hva Miljøpakken mener og tenker om samspillet mellom fotgjengerne og syklistene i gatetunet, og se hva de legitimerer gjennom sine lingvistiske objektiveringer, teori og fortellinger.

Per dags dato har Trondheim kommune nye planer om nytt gatebelegg i gatetunet og i krysset. Med dette vil det være sentralt i fremtiden å gjøre en lignende analyse som dette, for å se om prosjektet har lykket med et bedre samspill mellom trafikantene.

Referanser



Referanser

- Aakre, A. (2020). Trafikksanering. Hentet fra: <https://snl.no/trafikksanering>
- Backer-Grøndahl, A., Amundsen, A., Fyhri, A. & Ulleberg, P. (2007). *Trygt eller truende? Opplevelse av risiko på reisen*. (913/2007). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bakklandet.info. (u.d.). Velkommen til Bakklandet. Hentet fra: <http://bakklandet.info>
- Berger, P. L. & Luckmann, T. (2000). *Den samfunnsskapte virkelighet*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Bjørnskau, T., Sundfør, H. B. & Sørensen, M. W. J. (2016). *Evaluering av «Shared space»-områder i Norge*. (Rapport 1511/2016). Oslo: Transportøkonomisk Institutt. Tilgjengelig fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44676>.
- Bjørseth Olsen, S. (2019). Investorer eller byutviklere? En studie av utleierens rolle og ansvar for byutvikling i Midtbyen. (Bacheloroppgave). Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Trondheim.
- Bråten, R. T. (2015, 6. oktober). - *Disse hellene er for syklende og kjørende*. *Adresseavisen*. Hentet fra <https://www.adressa.no/nyheter/trondheim/2015/09/24/Disse-hellene-er-for-syklende-og-kjorende-11600455.ece> (Hentet 09.12.2021).
- Bull, I. & Næss, I. E. (1985). *Bakklandet lever!* Oslo. Universitetsforlaget.
- Elvik, T. (2020). 3.4 Gatetun. Transportøkonomisk institutt, Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc653/>(Hentet 09.12.2021).
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings*. København: Danish Architectural Press.
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Copenhagen: Gehl Architects Urban Quality Consultants.
- Henriksen, I., Levang, L., Skaar, M. & Tjora, A. (2017). *Vår sosiale virkelighet*. Bergen: Fagbokforlaget.

Hesjevoll, I. & Høye, A. (2021). 3.24 Sambruksområde (shared space). Transportøkonomisk institutt, Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/324-sambruksomraade/> (Hentet 9.12.2021).

I. Bull & I. E. Næss. (1985). *Bakklandet lever!* Universitetsforlaget AS.

Miljøpakken. (2014). *Sykelstrategi for Trondheim 2014-2025*. Trondheim kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/temaplaner/sykelstrategi-for-trondheim-2014-2025.pdf> (Hentet 09.12.2021).

Miljøpakken. (u.d.). Retningslinjer og planer for sykkelanlegg i Trondheim. Tilgjengelig fra: <https://docplayer.me/6942376-Retningslinjer-og-planer-for-sykkelanlegg-i-trondheim.html> (Hentet 02.03.2022)

Regjeringen. (2016). Sykkel og gange. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/sykeltrafikk/id612408/>

Samferdselsdepartementet. (2021). *Nasjonal transportplan 2022-2033* (Meld. St. 20 (2022-2033)). Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no>

Slettbakken Wangen, J. (2019). *Klaget på høy fart. Politiet dro til nabolaget med laser. Adresseavisen*. Hentet fra <https://www.adressa.no/nyheter/i/a7PzX2/her-klager-de-pa-syklister-som-sykler-fort-politiet-dro-dit-med-laser> (Hentet 09.12.2021).

Statens vegvesen. (2012). Håndbok N300 Trafikkskilt. Del 3 Forbudsskilt, påbudsskilt, opplysningsskilt og skilt med trafikksikkerhetsinformasjon. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-n300-del3.pdf>

Statens vegvesen. (2021). Trafikkregler for sykklister. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/langs-veien/trafikkregler/trafikkregler-for-syklister/> (Hentet 3.03.2022).

Statens vegvesen. (u.d., a). Byvekstavtaler. Tilgjengelig fra:

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/byvekstavtaler/>

Statens vegvesen. (u.d., b). Veikart. Tilgjengelig fra: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

Strinda historielag. (2017). *Kampen for å beavre trehusdelen av Midtbyen og Bakklandet på 1970-tallet*. Årbok for Strinda historielag 2017. Av R. Grankvist. Hentet fra:

<https://www.strindahistorielag.no/Wikibilder/Kamp-trehusbebyggelsen-Midtbyen-Bakklandet-1970-tallet-Strinda-Aarbok-20....pdf>

Sundfør, H. B., & Sørensen, M. W. J. (2017). Sambruksareal/Shared space. Tiltakskatalog for transport og miljø. Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-2/> (Hentet 4.02.2022).

Sørensen, M. W. J. (2010). 3.24 Sambruksområde (Shared space). Trafikksikkerhetshåndboken. Tilgjengelig fra <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/324-sambruksomraade/>.

Thomas, W. I. & Thomas, D. S. (1928). *The Child in America: Behavior Problems and Programs*. New York: Knopf.

Tjora, A. (2016). Passiare fellesskap. *Plan* (1): 46-51.

Tjora, A. (2017). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. 3. utg. Oslo: Gyldendal akademisk.

Tjora, A. (2018). *Viten skap - kvalitativ analyse og teoriutvikling*. Oslo: Cappelen Damm AS.

Trafikkregler. (1986). Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler). (FOR-1986-03-21-747). Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747>

Trondheim kommune. (u.d.). Saksbehandlingsstatus for plansaker, byggesaker og delesaker.

Gjeldende reguleringsplaner. Tilgjengelig fra:

<https://geoinnsyn.nois.no/Trondheim/#?project=Delesaker&guid=b7a8a25b-f668¶ms=10100000000&layers=1035,8011,8010,8009,8008,1029,8007,8006,8005&zoom=15&lat=7033980.36&lon=569943.74>

Trondheim kommune. (2021). Folk i byen. Bylivsundersøkelse i Trondheim 3. september 2020.

Hentet fra

https://www.trondheim.kommune.no/contentassets/ffecb9cef7a640938e626ff7679929c7/21_020-folk-i-byen-2020.pdf/ (Hentet 09.12.2021).

Vegtrafikkloven. (1965). Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven). (LOV-1965-06-18-4). Hentet fra:

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4?q=trafikk>

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C., The Conservation Foundation.

Vedlegg



Vedlegg

Vedlegg 1 – Spørreundersøkelse

Samspeilet mellom syklister og fotgjengere på Bakklandet

Dette er en spørreundersøkelse til min, Synnøve Bjørseth Olsen, masteroppgave våren 2022. Jeg studerer masterprogrammet Fysisk Planlegging ved NTNU.

Hensikten med spørreundersøkelsen er å kartlegge forholdet mellom syklister og fotgjengere på Bakklandet.

Ved spørsmål til undersøkelsen, ta gjerne kontakt på mail: synnobo@stud.ntnu.no

Tusen takk for at du bidrar til min forskning og tar deg tid til å svare på denne undersøkelsen.

Svartiden vil være på 7 til 10 minutter.

Du vil bli anonymisert.

Hvor har du hentet denne spørreundersøkelsen fra?

- Ble rekruttert på gaten
- Ble rekruttert på kafé/frisør/Sykelbua
- Facebookgruppen: På sykkel i Trondheim
- Facebookgruppen: Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening
- Sosiale medier
- Annet

Hva er ditt kjønn?

- Kvinne
- Mann
- Annet
- Ønsker ikke å svare

Hva er din alder?

- 13-19 år
- 20-29 år
- 30-39 år
- 40-49 år
- 50-59 år
- 60-69 år
- 70 - <

Har du nedsatt funksjonsevne som kan gi utfordringer når du skal ferdes til fots eller sykkel?

- Nei
- Er svaksynt/Blind/Orienteringshemmet

- Er bevegelseshemmet
- Annet

I hvilken grad føler du deg trygg i orienteringen på Bakklandet?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Er svaksynt/Blind/Orienteringshemmet» er valgt i spørsmålet «Har du nedsatt funksjonsevne som kan gi utfordringer når du skal ferdes til fots eller sykkel?»

- I svært liten grad
- I liten grad
- I noen grad
- I stor grad
- svært stor grad

Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?

Dette er en spørreundersøkelse som blir delt ut til mange ulike personer, som både kan ferdes som fotgjenger, syklist eller EL-sparkesyklist på Bakklandet. Selv om du kan kjenne deg igjen i flere roller er det fint om du velger én. Dersom du ønsker å svare som både fotgjenger og syklist/EL-sparkesyklist kan du gjerne ta undersøkelsen to-tre ganger om ønskelig.

- Syklist
- EL-sparkesyklist
- Fotgjenger

Hvor ofte ferdes du gjennom gatetunet på Bakklandet?

- Flere ganger om dagen
- En gang om dagen
- Noen ganger i uken
- En gang i uken
- To til tre ganger i måneden
- En gang i måneden
- Sjeldnere

Hvilke formål har du vanligvis når du ferdes langs Bakklandet?

Her kan du sette opptil 3 kryss.

- For å oppholde meg på Bakklandet
- På vei til jobb/skole/universitet
- Fritidsreiser
- Annet

Det fins trolig flere veier til dit du skal. Hvorfor velger du å ferdes akkurat gjennom Bakklandet?

Her kan du sette opptil 4 kryss. Du må velge minst ett svaralternativ.

- Raskest mulig
- Fine omgivelser
- Rolig atmosfære
- Få biler/motoriserte kjøretøy
- flatt terreng
- Føles tryggere

- Butikkene/kafeene/barene
- For å gjøre ærend
- Har ingen andre alternative rutevalg
- Vet ikke
- Annet

Tekstboks kommer opp om respondenten svarte «Annet»

Når ferdes du som regel gjennom Bakklandet på hverdager?

Her kan du sette opptil to kryss.

- I morgenrushet, mellom kl 07-09
- På formiddagen, mellom kl 10-15
- I ettermiddagsrushet, mellom kl 15.17
- På kveldstid, mellom kl 17-22
- På nattestid
- Er der kun i helgene

Hvor ofte oppholder du deg utendørs på Bakklandet? Enten ved å sitte utendørs på en cafe, bar eller ved benker?

- Hver dag
- Noen ganger i uken
- En gang i uken
- 2-3 ganger i måneden
- 1 gang i måneden
- Sjeldnere
- Aldri

Hvilken type syklist/EL-sparkesyklist vil du kategorisere deg som?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Syklist» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- Bekymret og redd
- Forsiktig
- Nøytral
- Rask og modig
- Fryktløs

Opplevd konflikt mellom fotgjengere og syklist

En konflikt trenger ikke å ha endt i en kollisjon. En konflikt kan dreie seg om at situasjonen føles farlig eller ubehagelig. En konflikt kan også dreie seg om at trafikanter har kurs mot hverandre der en eller flere må manøvrere, bråbremse eller lignende for å unngå en kollisjon.

I hvilken grad har du som syklist/EL-sparkesyklist/fotgjenger vært involvert i en konflikt, eller en nestenulykke, med en eller flere fotgjengere/syklist/EL-sparkesyklist på Bakklandet?

- Aldri
- I svært liten grad
- I liten grad

- I noen grad
- I stor grad
- I svært stor grad

Ut i fra den/de situasjonene du husker best: Var årsaken til konflikten din egen feil?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «I svært liten grad», «I liten grad», «I svært stor grad», «I noen grad» eller «I stor grad» er valgt i spørsmålet «I hvilken grad har du som syklist/EL-sparkesyklist vært involvert i en konflikt med en eller flere fotgjengere på Bakklandet?»

- Ja
- Nei
- Både og
- Vet ikke

På hvilken måte var du med på å utløse konflikten?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «I svært liten grad», «I liten grad», «I svært stor grad», «I noen grad» eller «I stor grad» er valgt i spørsmålet «I hvilken grad har du som syklist/EL-sparkesyklist vært involvert i en konflikt med en eller flere fotgjengere på Bakklandet?»

åpent tekstboks

Hva var årsaken til konflikten, eventuelt den situasjonen du husker best?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «I svært liten grad», «I liten grad», «I svært stor grad», «I noen grad» eller «I stor grad» er valgt i spørsmålet «I hvilken grad har du som syklist/EL-sparkesyklist vært involvert i en konflikt med en eller flere fotgjengere på Bakklandet?»

Her kan du sette opptil 5 kryss. Du må velge minst ett svaralternativ.

- Misforståelser av trafikkregler
- Atferden til fotgjengeren
- Dårlig utforming av veien
- Dårlig vedlikehold av veien
- Dårlig måking
- Dårlig vær
- Fotgjenger krysset/endret retning
- Uoppmerksom fotgjenger
- Fotgjenger gikk på hellene
- Atferden til syklisten/EL-sparkesyklisten
- Syklist/EL-sparkesyklist krysset/endret kjøreretning
- For høy fart hos syklisten
- For høy fart hos EL-sparkesyklisten
- Uoppmerksom syklist/EL-sparkesyklist
- Annet (vennligst spesifiser)

Gjerne spesifiser årsaken til konflikten nærmere.

åpent tekstboks

Førte konflikten til skader?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «I svært liten grad», «I liten grad», «I svært stor grad», «I noen grad» eller «I stor grad» er valgt i spørsmålet «I hvilken grad har du som syklist/EL-sparkesyklist vært involvert i en konflikt med en eller flere fotgjengere på Bakklandet?»

- Ingen skader
- Materielle skader
- Personskader

I hvilken grad opplevde du konflikten som farlig eller ubehagelig?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «I svært liten grad», «I liten grad», «I svært stor grad», «I noen grad» eller «I stor grad» er valgt i spørsmålet «I hvilken grad har du som syklist/EL-sparkesyklist vært involvert i en konflikt med en eller flere fotgjengere på Bakklandet?»

- I svært liten grad
- I liten grad
- I noen grad
- I stor grad
- I svært stor grad

Gjerne spesifiser årsaken til konflikten/konfliktene nærmere dersom du ønsker.

Dette elementet vises kun dersom alternativet «I svært liten grad», «I liten grad», «I svært stor grad», «I noen grad» eller «I stor grad» er valgt i spørsmålet «I hvilken grad har du som syklist/EL-sparkesyklist vært involvert i en konflikt med en eller flere fotgjengere på Bakklandet?»

Åpen tekstboks

Gatens utforming



Deler av Bakklandet (se bildet ovenfor) er i dag regulert og skiltet som et gatetun, som vil si at man skal ferdes i gangfart. I hvilken grad mener du dette blir tatt hensyn til av syklister?

- I svært liten grad
- I liten grad
- I noen grad
- I stor grad
- I svært stor grad
- Vet ikke

Er dette en regel du var klar over?

- Ja
- Nei

Hvor ofte holder du deg til gangfart i gatetunet?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Syklist» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

Gangfart vil si 6 km/t.

- Aldri
- Sjeldent
- Noen ganger
- Ofte
- Alltid

Påstander

Gatetunet på Bakklandet har en gateutforming som består av fortau laget av asfalt, trillevennlig områder med heller, og veibanen med brostein (Se bildet under). Nedenfor vil det komme ulike påstander som omhandler den fysiske utformingen og gatetunet.



Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?

| | Helt enig | Helvis enig | Nøytral | Delvis uenig | Helt uenig | Ikke relevant/ annet |
|---|-----------|-------------|---------|--------------|------------|----------------------|
| Gatebildet her er tydelig og oversiktlig for meg å forstå | | | | | | |
| Jeg kan ferdes hvor jeg vil i gatearealet | | | | | | |
| Hellene er for syklister og andre på hjul | | | | | | |
| Jeg liker å ferdes her | | | | | | |
| Jeg synes gateutformingen er kaotisk her | | | | | | |
| Jeg føler meg trygg når jeg ferdes og oppholder meg her | | | | | | |
| Syklisters hastighet i gatetunet er et problem | | | | | | |
| Vinterdriften er god her | | | | | | |
| Vinterføre påvirker hvor jeg går/sykler | | | | | | |
| Jeg ville ha latt et barn på seks på leke fritt i gatetunet | | | | | | |
| Jeg ville latt et barn på syv år sykle ved siden av meg på gatetunet | | | | | | |
| Jeg synes samspillet mellom fotgjengerne og syklister fungerer godt her | | | | | | |
| Jeg er fornøyd med dagens utforming av gatetunet | | | | | | |

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Fotgjenger» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

| | Helt enig | Helvis enig | Nøytral | Delvis uenig | Helt uenig | Ikke relevant/ annet |
|---|-----------|-------------|---------|--------------|------------|----------------------|
| Syklister oppleves som en forstyrrelse når jeg går her | | | | | | |
| Biler/motoriserte kjøretøy oppleves som en forstyrrelse når jeg går her | | | | | | |
| EL-sparkesyklister oppleves som en forstyrrelse når jeg går her | | | | | | |

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Syklist» eller «EL-sparkesyklist» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

| | Helt enig | Helvis enig | Nøytral | Delvis uenig | Helt uenig | Ikke relevant/annet |
|--|-----------|-------------|---------|--------------|------------|---------------------|
| Fotgjengere oppleves som en forstyrrelse når jeg går her | | | | | | |
| Biler/motoriserte kjøretøy oppleves som en forstyrrelse når jeg går her | | | | | | |

Fortau, heller eller brostein



I dette området (se bilde ovenfor), hvor bruker du som regel å gå? På fortauet, hellene eller brosteinen?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Fotgjenger» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- Fortau
- Hellene
- Brosteinen
- Ingen av dem



I dette området (se bilde ovenfor), hvor bruker du som regel å gå? På fortauet, hellene eller brosteinen?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Fotgjenger» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- Fortau
- Hellene
- Brosteinen
- Ingen av dem



I dette området (se bilde ovenfor), hvor bruker du som regel å gå? På fortauet, hellene eller brosteinen?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Fotgjenger» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- Fortau
- Hellene

- Brosteinen
- Ingen av dem

Hvor ofte går du på hellene på Bakklandet?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Fotgjenger» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- Aldri
- Sjelden
- Noen ganger
- Kun når det er nødvendig
- Ofte
- Alltid
- Vet ikke

Hvorfor går du på hellene i stede for på brosteinen eller fortauet?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Sjelden», «Alltid», «Kun når det er nødvendig», «Ofte» eller «Noen ganger» er valgt i spørsmålet «Hvor ofte går du på hellene på Bakklandet?»
Åpent svar

I hvilken grad har du opplevd konflikter med syklist fordi du har gått på hellene?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Sjelden», «Alltid», «Kun når det er nødvendig», «Ofte» eller «Noen ganger» er valgt i spørsmålet «Hvor ofte går du på hellene på Bakklandet?»

- I svært liten grad
- I liten grad
- I noen grad
- I stor grad
- I svært stor grad

Sykler du som oftes på hellene, brosteinen eller på fortauet?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Syklist» eller «EL-sparkesyklist» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- Hellene
- Brosteinen
- Fortauet
- Jeg bruker hele arealet

I hvilken grad har du opplevd konflikt med en fotgjenger fordi vedkommende går på hellene?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Syklist» eller «EL-sparkesyklist» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- I svært liten grad
- I liten grad
- I noen grad
- I stor grad

- I svært stor grad

Opplever du flere konflikter med fotgjengere som går på hellene enn de som går på brosteinen/fortauet?

Dette elementet vises kun dersom alternativet «Syklist» eller «EL-sparkesyklist» er valgt i spørsmålet «Ønsker du å svare som syklist, fotgjenger eller EL-sparkesyklist?»

- Nei, mindre konflikter
- Verken eller
- Ja, flere konflikter
- Vet ikke

Hvor ofte viker du for fotgjenger som går på hellene?

- Aldri
- Sjelden
- Noen ganger
- Ofte
- Alltid
- Vet ikke

Hvor ofte opptrer du bestemt, så andre må vike for deg når du ferdes i gatetunet?

- Aldri
- Sjelden
- Noen ganger
- Ofte
- Alltid
- Vet ikke

Hvor ofte opptrer du bestemt, så andre må vike for deg når du ferdes generelt på Bakklandet, utenfor gatetunet?

- Aldri
- Sjelden
- Noen ganger
- Ofte
- Alltid
- Vet ikke

Avslutning

Andre kommentarer du ønsker å komme med til denne spørreundersøkelsen om forholdet mellom syklist og fotgjengere på Bakklandet?

Åpent svar

Godtar du at svarene dine brukes som datagrunnlag i min masteroppgave?

- Ja

Slutt

Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på denne undersøkelsen. Dersom du trykker «send», samtykker du at dine svar kan bli brukt i min forskning.

Om du ønsker å delta i konkurransen om et gavekort, kan du legge til mailen din her. Mailen vil bli slettet etter at vinnerne har blitt trukket, og vil ikke bli brukt i min forskning. Ha en fin dag videre.

Vedlegg 2 – Samtykkeerklæring

Din deltakelse i forskningsprosjekt knyttet til masteroppgave om forholdet mellom fotgjengere og syklister på Bakklandet, ved Instituttet for arkitektur og planlegging, NTNU

Vi takker for at du har sagt deg villig til å delta i et forskningsprosjekt for masteroppgave ved Institutt for arkitektur og planlegging ved NTNU. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Jeg skriver en masteroppgave som innebærer en analyse av to dybdeintervju, pluss samtlige innsamlingsmetoder. Opplysningene samlet inn i oppgaven vil bare brukes til denne. Dersom det er aktuelt å bruke opplysninger til annet formål, vil du bli kontaktet.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

NTNU, Institutt for arkitektur og planlegging er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Trondheim kommune/Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening er kontaktet som deltaker i dette prosjektet på basis av at oppgaven handler om forholdet mellom fotgjengere og syklister på Bakklandet.

Hva innebærer det for deg å delta?

Du blir invitert til et intervju som varer mellom 40 og 60 minutter. Du kan selv velge passende sted for intervjuet.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Du kan når som helst trekke samtykke tilbake uten å oppgi noen grunn. Du som privatperson vil bli anonymisert.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Opplysningene samlet inn i oppgaven vil bare brukes til denne. Dersom det er aktuelt å bruke opplysninger til annet formål, vil du bli kontaktet.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- få slettet personopplysninger om deg,
- få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

På oppdrag fra NTNU Institutt for arkitektur og planlegging har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Prosjektet skal avsluttes senest 14.06.2022.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- NTNU Institutt for arkitektur og planlegging: veileder Yngve Karl Frøyen, tlf. 900 28 185, yngve.froyen@ntnu.no
- NTNUs personvernombud: Thomas Helgesen, tlf 93 079 038, thomas.helgesen@ntnu.no
- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS, på epost (personverntjenester@nsd.no) eller telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Prosjektansvarlig (veileder)

Student

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet **forholdet mellom fotgjengere og syklistere på Bakklandet**, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i dybdeintervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til anonymisering, innen 1 måned etter gjennomført intervju.

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 3 – Intervjuguide Bakklandet og Lillegårdsbakken Velforening

Innledning

1. Kan du fortelle litt om Velforeningen?
2. Hvilket arbeid er det velforeningen gjør?
3. Hva betyr et godt bomiljø for dere?
4. «Bevar Bakklandet» - er det deres visjon? Fortell litt om det.

Generelt om Bakklandet:

5. Hvordan vil dere beskrive Bakklandet?
6. Hvordan har Bakklandet forandret seg etter det ble forbudt med gjennomkjøring?

Aksjoner mot syklistene:

7. Er det deres fortjeneste at det i dag ikke er gjennomkjøring på Bakklandet?
8. Hvorfor begynte dere med aksjoner mot syklistene?
9. Hvilke konflikter er det som oppstår?
10. Hvorfor er aksjoner viktig?
 - a. Hvordan reagerte syklistene?
 - b. Hjelper det?
11. Hvorfor er farten et problem?
12. Hvordan opplever dere den fysiske utformingen som er her?
13. Er biler noe problem?
14. Er ikke reglene forståelig?

Samspille mellom fotgjengere og syklistene:

15. Hvordan kan samspille mellom fotgjengerne og syklistene bli bedre?
16. Føler dere fotgjengere og syklistene har samme oppfatning av farten eller hvordan man skal oppføre seg?

Annet:

17. Hvordan ser det «perfekte» Bakklandet ut for dere?
18. Avslutning: Noe mer du ønsker å si?

Vedlegg 4 – Intervjuguide Trondheim kommune

Innledning:

1. Kan du fortelle litt hva dere arbeider med?
2. Hva er deres visjon og mål?

Bakklandet:

3. Hva betyr Bakklandet for Trondheim?
4. Hva er det kommunen ønsker at Bakklandet skal være for Trondheim?

Skilting og regulering:

5. Hvorfor er egentlig deler av Nedre Bakklandet skilta som gatetun?
6. Mener Trondheim kommune at den fysiske utformingen går overens med hva et gatetun skal være?
7. I reguleringsplanen for på Bakklandet, eller spesielt Nedre Bakklandet, så står det jo at *«gater og plasser skal utformes som møbleres i samsvar med strøkets karakter og opprinnelige preg. Dette gjelder også i gate og plasser som er regulert til gatetun»*. Hva innebærer *«strøkets karakter og opprinnelige preg»*?
8. På hvilken måte ønsker dere å bevare det opprinnelige preget på?

Samspillet mellom fotgjengere og syklistere:

9. Hvordan opplever kommunen samspillet mellom fotgjengere og syklistere?
10. Hvorfor går Klæburuta igjennom gatetunet?
11. Hvilket ansvar har kommunen for at forholdet mellom syklistere og fotgjengere skal fungere bra? I gatetun.

Bevaringsområdet og mål:

12. Hvilke konflikter mellom bevaringsmål og målsettingen om byutvikling kan oppstå i et slikt området som Bakklandet?

Avslutning:

13. Noe mer du ønsker å tilføye?

