

Martin Bollingmo Hole

Bærekraftige byrom igjennom en rettferdig planleggingsprosess?

Fortetting og maktbalanse i planleggingsprosessen på Lade i Trondheim.

Masteroppgave i Geografi
Veileder: Hilde Nymoen Rørtveit
Mai 2023

NTNU
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for samfunns- og utdanningsvitenskap
Institutt for geografi



Martin Bollingmo Hole

Bærekraftige byrom igjennom en rettferdig planleggingsprosess?

Fortetting og maktbalanse i planleggingsprosessen på Lade i Trondheim.

Masteroppgave i Geografi
Veileder: Hilde Nymoen Rørtveit
Mai 2023

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for samfunns- og utdanningsvitenskap
Institutt for geografi



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Trondheim kommune er i befolkningsvekst. Lade, en bydel i Trondheim, er et område hvor man i dag finner en stor mengde fortetnings-prosjekter.

I dette masterprosjektet vil jeg diskutere om, i hvor stor grad reguleringsplanleggingen som skjer på Lade i dag kan: gi bærekraftige byrom igjennom en rettferdig planleggingsprosess. For å gjøre dette, støtter jeg meg på moderne byplanleggingsteori, og en tematisk analyse av intervju og reguleringsplaner for området. Teorien er avgrenset til bærekraftig byutvikling, kompakt byplanlegging, og kommunikativ byplanlegging. Så videre avgrenset til 4 prinsipper for bærekraftige byrom: Tetthet & utnyttelsesgrad, Tilgang & mobilitet, Form & motstandsdyktighet, Mangfold & diversitet.

I prosjektet kommer jeg frem til at de pågående reguleringsplanene på Lade kan sies å være bærekraftige i noen aspekter, og ikke bærekraftige i andre. Og at planleggingsprosessen ikke kan beskrives som å være rettferdig.

Abstract

Trondheim municipality is experiencing population growth. Lade, a suburb in Trondheim, is an area with many densification projects.

In this master's project, I will discuss to what extent the zoning planning that takes place at Lade today can: provide sustainable urban spaces through a fair planning process. To do this, I rely on modern urban planning theory, and a thematic analysis of interviews and zoning plans for the area. The theory is limited to sustainable urban development, compact urban planning, and communicative urban planning. Then further narrowed down to 4 principles for sustainable urban spaces: Density & degree of utilization, Access & mobility, Form & resilience, Variety & diversity.

In the project, I arrive at the conclusion that the ongoing zoning plans at Lade can be said to be sustainable in some respects, and not sustainable in others. And that the planning process cannot be described as fair.

Nøkkelord: Bærekraft - Kompakt byplanlegging - Kommunikativ byplanlegging – Medvirkning - Maktbalanse

Key words: Sustainability - Compact city planning - Communicative planning - Public Participation - Power balance.

Der annet ikke er oppgitt er figurer, foto og illustrasjoner forfatterens egne.

Forord

Dette masterprosjektet omhandler opprinnelig hvordan utvikling av handelssentrum på Lade påvirket handelen i Midtbyen, men jeg innså etter hvert at jeg hadde tatt meg vann over hodet. Av den grunn endret jeg tema – og tok meg vann over hodet på nytt.

Jeg har bodd i Trondheim lengre enn noen annen plass. Og har igjennom den tiden opparbeidet en stor interesse for byplanleggingsprosesser i området. Fortetting og bærekraftig utvikling er brennhete tema i Trondheims planleggingsprosess, noe jeg lenge har hatt et ønske om å lære mer om. Dette prosjektet har gitt meg en gylden mulighet til å lære om noe jeg har en interesse for. Og selv om jeg ikke er spesielt fornøyd med enkelte deler av prosjektet, har jeg lært mer om byplanlegging enn det jeg hadde sett for meg.

Ved prosjektets slutt er jeg unormalt begeistret!

Det er mange jeg skulle takket, men jeg vil gi en spesiell takk til:

Min mor og hennes fotspor, som jeg på en eller annen måte har ramlet inn i. Fra rettskriving, til diskusjoner om byplanlegging - uten hjelpen fra min mor hadde jeg aldri klart å gjennomføre denne oppgaven.

Min far, som uten tvil har gitt meg den arbeidsmoralen som trengs for å kunne jobbe seg igjennom 100 sider tekst uten å gi opp. Uten far ville jeg nok aldri ha begynt utdanningsløpet.

Min veileder. I tillegg til det selvfølgelig; å veilede meg igjennom det å skrive en master om byplanlegging, vil jeg si våre samtaler har vært av ekstremt hyggelig grad – Noe som har gitt meg sjelefred, og utsikten til et lys i enden av tunnelen.

Klassen min. For en vanvittig fin klasse. 7 stykker mennesker som kom helt overens siden første møte, en 'perfect match'. Jeg har nok hatt flaks, og er uendelig takknemlige for de tilfeldighetene som førte oss sammen.

Jeg vil utdype min takknemlighet til dere, for å sammen ha håndgeleidet meg igjennom denne prosessen. Og jeg er fullstendig klar over at jeg ikke ville hatt en nubbsjans til å komme meg til det punktet i livet jeg er nå uten dere. Takk!

INNHALDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	10
1.1	PROBLEMSTILLINGER	11
1.2	AVGRENSNING	11
2	HISTORISKE BYUTVIKLINGS-IDEALER I EUROPA	14
2.1	LADE: EN PLANHISTORISK TILNERMING	21
3	TEORI	24
3.1	NORSK PLANSYSTEM LOVVERK	24
3.1.1	OVERORDNET PLAN	24
3.1.2	BYPLANLEGGINGS HIERARKI	26
3.1.3	REGULERINGSPLAN	27
3.2	FORTETTINGSPRINSIPPET	33
3.3	KOMPAKT BYUTVIKLING, FORTETTING MED KVALITET?	36
3.4	MEDVIRKNING OG KOMMUNIKATIV BYPLANLEGGINGS-STRATEGI	38
3.5	BÆREKRAFTIG UTVIKLING	40
3.5.1	DET BÆREKRAFTIGE BYROM, KATEGORISERT:	43
4	METODE	47
4.1	KVALITATIV METODE	47
4.2	DOKUMENTANALYSE	48
4.3	INTERVJU	50
4.4	RELABILITET OG VALIDITET	51
4.5	REFLEKSJON PÅ METODE	55
5	EMPIRI	57
5.1	DOKUMENT	57
5.1.1	TRONDHEIM KOMMUNES SAMFUNNSDEL 2020-2032	57
5.1.2	SAKSPROTOKOLL – KDP LADE – LEANGEN, FREMDRIFT.	61
5.1.3	PRESENTASJON AV HØRINGSFORSLAGET FOR NY KPA (2022-2034) DATERT: 29.11.22	61
5.2	REGULERINGSPLANER	64
5.2.1	ØSTMARKVEIEN 3 OG 5. (TAG ARKITEKTER AS, 2021)	64
5.2.2	HAAKON VIIS GATE 14 (PIR II AS, 2018)	66
5.2.3	HAAKON VIIS GATE 25 (OSLO WORKS, 2022)	68
5.3	FUNN I DOKUMENT	70
5.4	INTERVJU	71
5.4.1	PER, BYPLANLEGGER 1	72
5.4.2	PÅL, BYPLANLEGGER 2	78

5.4.3	ESPEN, BYPLANLEGGER 3	88
5.4.4	SIRIL, BEBOERFORENING	95
5.5	FUNN I INTERVJU	104
6	DISKUSJON	112
6.1	I HVOR STOR GRAD HAR BYUTVIKLINGA PÅ LADE FØRT TIL BÆREKRAFTIGE BYROM?	112
6.1.1	TETTHET OG UTNYTTELSE	112
6.1.2	TILGANG OG MOBILITET	112
6.1.3	FORM OG MOTSTANDSDYKTIGHET	113
6.1.4	MANGFOLD OG DIVERSITET	114
6.1.5	HAR UTVIKLINGA PÅ LADE FØRT TIL BÆREKRAFTIGE BYROM?	116
6.2	HVILKE KREFTER HAR STYRT UTVIKLINGA PÅ LADE?	117
6.3	KUNNE ØKT MEDVIRKNING HA FØRT TIL BEDRE RESULTAT?	118
7	KONKLUSJON	120
8	LITTERATURLISTE	122
9	VEDLEGG	129

Figurliste:

Figur 1:	Kart over Trondheim sentrum (ca. 1695) (Trondheim kommune, 1695)	15
Figur 2:	Brattørveita mot øst, (Habberstad, 2019)	19
Figur 3:	Homogene blokkbygg i Tensta-Stockholm, (Bertil Erikson)	35
Figur 4:	Plankart for detaljreguleringsplan, Østmarkveien 3 og 5.(TAG arkitekter AS, 2021)	64
Figur 5:	Plankart for detaljreguleringsplan, Haakon VIIIs gate 14.(Pir II AS, 2018)	67
Figur 6:	Plankart for detaljreguleringsplan, Haakon VIIIs gate 25.(Oslo Works, 2022)	69
Figur 7:	Reguleringsplanprosess (Hå Kommune, 2023)	72
Figur 8:	Visualisering av parken i felt o_GP1. (Oslo Works, 2022)	115

1 INNLEDNING

Om meg

Jeg ble født i Meldal, ei bittelita bygd og en inngangsportal til Trollheimen. En fantastisk fin plass å vokse opp på. Uten å gå lengre inn i tidlig oppvekst flytta jeg og min far på mors ønske til hennes opprinnelsessted: Trondheim. Trondheim var en time unna med bil, inneholdte nær familie, og følte som et andre hjem allerede.

Den videregående skolen som passet meg og mine likesinnede ble Ringve videregående, på Lade i Trondheim.

En onkel; min eldste onkel og familiens patriark hadde i sin tid (1950-60-tallet) også vært elev på Ringve vgs. Jeg fikk forklart hvor heldig jeg var, som gikk på videregående skole på Lade, det som var så fint, og omgitt av så store grøntområder. 'Joda' sa jeg nok, men den meningen om Lade delte ikke jeg med min onkel. Min oppfatning av Lade var av en helt annen natur. En natur mer beslektet det jeg så på TV fra amerikanske serier om livet på 'High School'. Store åpne områder, store kjøpesenter, brede veger med masse trafikk, og ett gammelt villastrøk oppe på den lokale knausen. Vi byttet vanligvis hvilket kjøpesenter vi dro på i 'langpausen', for dette var noe vi kunne gjøre - i motsetning til da min onkel gikk på samme videregående.

Jeg stusset ofte på hvorfor jeg opplevde Lades stedsidentitet så forskjellig fra eldregarden i min familie. Kanskje er dette en av grunnene til at jeg nå skriver om områdets byplanlegging.

Om Lade

Plan- og bygningsloven fra 1985 muliggjorde at private aktører å selv kunne utarbeide forslag til reguleringsplaner, noe som var et resultat av ønsket om å effektivisere produksjonen i byrom. Det ble lagt føringer i over- og underordnede planer, noe som skulle forhindre at det offentlige fikk mindre makt. (Kristiansen, 2012, s. 19)

På Lade ser vi tegn til det motsatte. Arbeidet med en ny kommunedelplan (KDP) for Lade-Leangen har blitt utsatt til den nye rulleringen av kommunens arealplan (KPA). Dette blir begrunnet med at omfanget av reguleringsplanlegging som har foregått i løpet av arbeidet med ny KDP, gjør den nye KDP for Lade-Leangen «har fått mindre betydning enn opprinnelig tenkt» (Formannskapet, 2019). Man kan da si at reguleringsplaner i de siste årene

har styrt bydelens utvikling. Dette kan tenkes å ha konsekvenser, da en ny KPA, og KDP for området hadde vært viktige elementer ikke bare for medvirkning – men også for politikernes bedømmelse av innsendte reguleringsplaner.

Fremgangsmåten

Mekanismene som styrer hvordan en by tar form, er kompliserte og interessante. Man finner stadig diskusjoner om hvordan en by burde utvikles. Diskusjonene foregår på mange ulike plattformer, som Arkitekturopprøret på Facebook, eller høringer i bystyret. Disse diskusjonene kan argumenteres for å være lite relatert til moderne byplanleggingsteori. Skal man virkelig kunne diskutere om en by utvikles i en bærekraftig retning, må man støtte seg på teori. En masteroppgave kan nok ikke svare fullt ut på det omfattende spørsmålet 'om en byutvikling er bærekraftig'. Men jeg kan belyse noen temaer innen byplanlegging, som er relevante for spørsmålet.

Jeg vil først vise til noen historiske byutviklings-idealer, og planhistorikk for Lade. Jeg vil så forklare deler av det norske plansystemet, med vinkling til Trondheim kommunes planleggingsprosess. Jeg vil der etter vise til forskjellige teorier som berører bærekraftig byutvikling, og kategorisere 4 prinsipper som jeg videre vil bruke i både analyse, og diskusjon.

1.1 PROBLEMSTILLINGER

Dette prosjektet har to problemstillinger, med målet om å kunne gi svar på om byutviklinga på Lade vil føre til bærekraftige byrom gjennom en rettferdig planleggingsprosess.

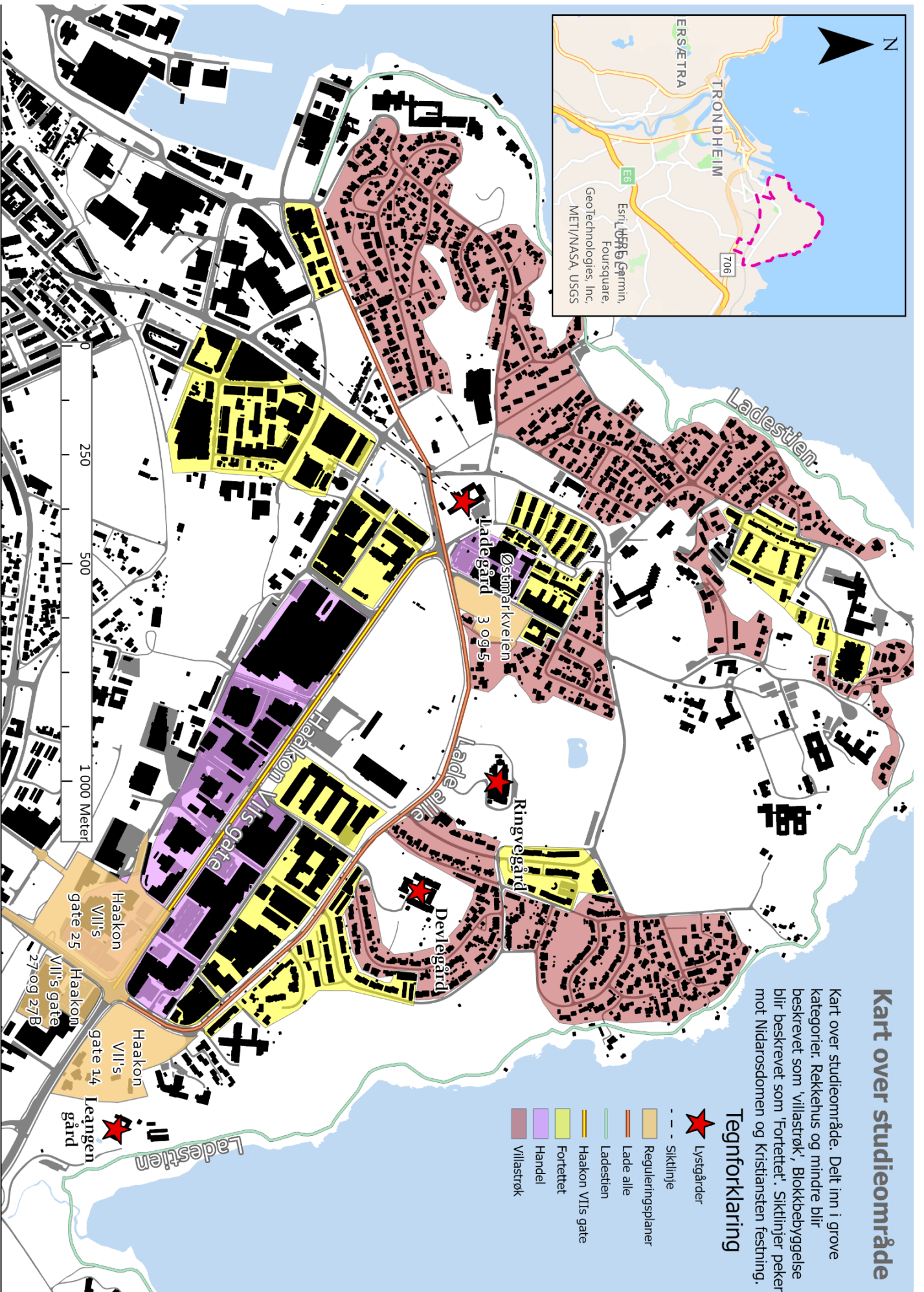
1. I hvor stor grad har utviklinga på Lade ført til bærekraftige byrom?
2. Hvilke krefter ligger bak utviklinga som har skjedd?

1.2 AVGRENSNING

Det er mye man kan skrive om når det gjelder byplanlegging, og det fins mange interessante områder man kan undersøke. Igjennom masterprosjektet har jeg lest om alt fra struktur på gang- og sykkelvei, til rapporter om hvordan norske byer gjør handelsanalyser. Men noe måtte velges.

Jeg har valgt å avgrense min oppgaves tema til de begrepene nevnt som nøkkelordene. Innenfor disse begrepene har jeg også gjort en avgrensning, som man vil se i kapittel 3.

Jeg har lenge syns at Lade er et interessant område. Av den grunn har jeg, som vist på kartet under, avgrenset studieområdet til Lade, hvor det nå pågår store mengder reguleringsplanlegging.



Kart over studieområde

Kart over studieområde. Delt inn i grove kategorier. Rekkehus og mindre blir beskrevet som 'villastrøk', Blokkbyggelse blir beskrevet som 'Fortettet'. Siktlinjer peker mot Nidarosdomen og Kristiansten festning.

Tegnforklaring

- ★ Lystgårder
- Siktlinje
- Reguleringsplaner
- Lade alle
- Ladestien
- Haakon Vilis gate
- Fortettet
- Handel
- Villastrøk

2 HISTORISKE BYUTVIKLINGS-IDEALER I EUROPA

Selv om forskjellige ideer om byplanlegging ofte blir kalt teorier, er det grunn til å presisere at de også ofte blir omtalt som idealer. Dette kapittelet vil handle om noen historiske idealer i byutvikling, med spesielt søkelys på fortetting. Som utgangspunkt for å bedrive byplanlegging er det nyttig å kunne litt om byplanleggingens historiske element. Idealene kan være en pekepinn på hvorfor byer er blitt som de er. Videre innsikt i hvordan idealene har blitt fulgt kan gi oss viktig informasjon om hva vi vil, eller ikke vil gjøre i fremtiden.

Først vil jeg beskrive røttene til moderne Europeisk byplanlegging, med innslag fra: Cicignon og Coucheron, Haussmann, Cerdá, og Le Corbusier. I diskusjonen om fortetting er det de to sistnevnte (Ildefons Cerdá og Le Corbusier) som var fortettings-idealene. Til slutt kommer en planhistorisk tilnærming til Trondheim, og Lade.

Røttene til moderne Europeisk byplanlegging

Byutviklingen i Europa har foregått langsomt, over en veldig lang tid. De aller fleste av dagens store byer har gjenkjennelige trekk fra den byen de startet som for mange hundre, kanskje tusen år siden.

“The roots of modern Western urban planning and design can be traced to the Renaissance and Baroque periods (between the fifteenth and seventeenth centuries) in Europe” (Knox & Marston, 2016, s. 468)

Trondheim er et typisk eksempel på det Knox forklarer som relativt moderne europeisk byplanlegging. 1500- og 1700-tallet var tider da man la stor vekt på å fremheve ett steds ‘makt’, og den som hadde makta var stort sett kirka. I Trondheim ser vi dette ved Nidarosdomen, med Munkegata som strekker i en rett linje helt til Fjorden. Trondheim var en by lenge før 1500-tallet, så bystrukturen i Trondheim er preget av andre forhold også, for eksempel de naturgitte – med tilknytting til elva og fjorden.

Cicignon og Coucheron – Skaperne av Trondheims’ midtby?

Cicignon er et kjent navn i Trondheim. Etter bybrannen mellom 18. og 19. april i 1681, sto generalmajor Johan Caspar von Cicignon og generalkvartermester Anthony Coucheron ansvarlig for å lage en ny byplan for Trondheim. Vi feirer ofte Cicignon som personen bak

Trondheimsplanen – men det var Coucheron som sto for tegnearbeidet, og var den teknisk sakkyndige i planleggingskommisjonen. (Hals et al., 1981)

Kartet under stammer fra rundt år 1695, og viser Trondheim sentrums' brede gater og kvadratiske grunnplan. Ser man på et moderne kart fra i dag, vil man legge merke til at byen fremdeles har beholdt strukturen fra 1695~ til nå.



Figur 1: Kart over Trondheim sentrum (ca. 1695) (Trondheim kommune, 1695)

Georges Haussmann – Napoleons arkitekt

En av de mest kjente forgjengerne i moderne Europeisk byplanlegging er George Haussmann: Napoleons prefekt, og arkitekt for Paris.

Det er vanskelig å vite hvor mange spor Haussmann og Napoleon har satt på Paris, da de er så omfattende. Paris var – før disse to - en vanlig, men stor middelalderby. Man kan oppsummere hvorfor de ville endre Paris med tre grunner.

For det første ville man redusere sjansen for at innbyggerne igjen 'tok til gatene'. For det andre var det viktige økonomiske grunner for å gjennomføre en modernisering av Paris. For det siste var Napoleon og Haussmann opptatt av at Paris skulle bli en hovedstad som var verdig Frankrike. Paris skulle bli «The city of Lights». (Chapman, 1953, s. 182)

Det er av disse grunnene at Paris er definert av de brede, tre-linjede gatene, de store torgene, parkene, og den artistiske bygnings-stilen (også kalt Beaux Arts). Ideen ved Beaux arts stilen

var at nye bygninger skulle blendes med skjønnhet mot de eldre palassene (Knox & Marston, 2016, s. 469)

Ildefons Cerdà – Barcelona og modernismens(?) far

Den som står bak den unike byformen i Barcelona er Ildefons Cerdà. Cerdà levde på rundt samme tid som George Haussmann. Mens George Haussmann og Napoleon III utviklet Paris sine brede gater, parker og kloakksystem utviklet Cerdà en teori om hvordan Barcelona best kunne håndtere sin enorme befolkningsvekst. Denne måten å gjøre byplanlegging på preget fremveksten av modernismen og jugendstilen som man finner i store deler av Europa i dag.

“The Extension of Ildefons Cerdà – and later the explosion of modernisme [art nouveau] of the end of the nineteenth and beginning of the twentieth century, are two elements that still today identify and define the city” (Neuman, 2011, s. 121)

Barcelona er lovprist for sin velfungerende bystruktur. Blant annet er mye positivt sagt om proporsjonene og skalaen, gatenettverket, blokkenes regelmessighet og regulerte makshøyde (Neuman, 2011). Noen flere eksempler fra Neuman (2011, s.130-131): Byen har blitt rost for å ha tålt at rundt 260 000 mennesker ankom de olympiske leker år 1992. Byen har en god jobb-bolig balanse, som har vist seg å legge til rett for myk trafikk på en god måte.

For å være et konsept fra før 1900-tallet kan det argumenteres for at denne typen fortetting har fungert svært godt, i Barcelona.

Le Corbusier, høyblokkens og funksjonalismens far

Charles-Edouard Jeanneret, bedre kjent som Le Corbusier var en person man kalle høyblokkens far. Han tilhørte det miljøet som var tilhengere av den modernistiske bevegelsen. Denne bevegelsen var basert på idealet om at bygninger og byer burde bli designet for å fungere som maskiner, og at det urbane designet skulle hjelpe med å lage en ny moral og sosial orden (Knox & Marston, 2016, s. 469)

Le Corbusier var en nokså radikal byplanlegger. Han foreslo at man skulle rive deler av Paris sentrum for å gjøre plass til høye blokke. Kanskje skyldes denne radikalismen fra at han var utdannet arkitekt, men uansett: ‘La Ville Radieuse’ var en fortettings-teori som skulle gi plass

til 6 ganger det som da var Paris sitt innbyggertall (Montavon et al., 2006). Teorien var en løsning på det Le Corbusier da mente var kaotiske og ineffektive byer. Forenklet mente han at vi måtte bygge høyt og smalt, for å få mer sol, grønne områder, og mindre urban trafikk. En 3d analyse av teorien i Montavon et al., (2006, s. 6) fant at det Le Corbusiers 'strålende by' ikke var fullt så strålende som originalt tenkt, og at det ikke var ett effektivt design for verken tetthet eller tilgangen på sollys.

Uttrykk som 'Bedre tilgang på sollys, større grøntområder, og mindre urban trafikk' minner om formuleringer i kommuneplanens samfunnsdel i norske kommuner. Denne prinsippene for byplanlegging byplanlegging på kan vi se eksempler på flere steder i Europa. Om teorien ikke har hatt direkte innflytelse – så kunne godt Le Corbusiers teori i virkeligheten vært grunnlag for utbyggingen av noen av de høyblokkene man ser i norske byer.

Selv om dette fenomenet i Trondheim kanskje ikke er direkte relatert til 'La Ville Radieuse', er det dette teorien handler om. Høyblokker omringet av store grønne områder. Denne måten å fortette på som blir kritisert for å fjerne det naturlige livet og byers vitalitet, og at utviklingen erstatter et variert bymiljø i menneskelig-skala, med monotone og strenge bymiljø. (Knox & Marston, 2016, s. 470)

Det er grunn til å påpeke at det er ideologien 'La Ville Radieuse' som her blir kritisert, ikke Le Corbusiers selv.

Byutviklingens historie i Norge

Dette blir ingen detaljert beskrivelse av moderne Norsk byplanlegging, heller en kort forklaring eller oppsummering av noen idealer og impulser som har styrt den. Litteraturen brukt i kapittelet er hovedsakelig fra boka 'Moderne Norsk Byplanlegging' blir til (Jensen, 1980), og doktorgradsavhandlingen 'Kritisk-alternative initiativ i norsk byplanlegging' (Kristiansen, 2012)

«Det savnes et komprimert verk eller kompendium som har som agenda historisk formidling av moderne norsk byplanlegging fra dens begynnelse til nå, og som samler den påstått fragmenterte og begrensede litteraturen ... Et annet poeng er at ingen av de større historiske redegjørelsene er utgitt etter at den gjeldene Plan- og bygningsloven av 2008 ble vedtatt»
(Sandbæk & Djønne, 2020, s. 21)

Som forklart i sitatet over har det vært en mangel på et samlet verk som tar sikte på å vise Norges historie innen moderne Norsk byplanlegging. Grunnen kan kanskje være at moderne

Norsk byplanlegging er ganske lik den byplanleggingen man finner i resten av Europa. Vi har fulgt mange av de samme byplanleggings-idealene. Som forklart i Jensen (1980, s 21) «Våre første moderne byplanleggere var, som oss, påvirket av hele den vestlige verdens kulturarv og kulturutvikling»

Middelalderbyen

Mange av middelalderbyene var preget av å «Sikre seg meget god plass innenfor murene, med vinranker, åkerbruksmuligheter, klosterhager o.l.» (Jensen, 1980, s. 14) Selv om det kanskje ikke er lett å se klare trekk fra *middelalderbyen* om man går i Trondheims gater, var Trondheim akkurat dette. I 1658 var Trondheim fremdeles preget av en tilnærmet samme bystruktur som i middelalderen. Mye av årsaken til de store endringene senere er bybrannene, som var en vanlig katastrofe (Jensen, 1980). Byen brant på nytt igjen i 1681, denne gang til grunne. Dette skulle bli den å siste gangen Trondheim sentrum opplevde en så drastisk endring i bystruktur.

Renessansen og barokkens inntog i Trondheim.

Etter bybrannen i 1681, ble byen igjen bygd på nytt, denne gangen med Cicignon som ansvarlig byplanlegger. Den nye byplanen bar klare preg av både renessansen og barokken; med store brede gater, torgallmenninger, parker, og en bystruktur som fremhevet plassens makt. I Trondheim sitt tilfelle ble Nidarosdomen fremhevet.

Det viste seg, etter at planen ble gjennomført, at de store kvartalene som omkranset by-torget

ble for store. Noe som medførte at det typiske gatenettet fra middelalderen ble igjennført (Jensen, 1980). Dette sekundære gatenettet er typisk for Trondheim, og blir ofte kalt 'Veiter'



Figur 2: Brattørveita mot øst, (Habberstad, 2019)

«Først etter år 1900 begynte interessen igjen å komme, og da via Sverige. Og etter århundreskiftet blir Trondheim igjen gjenstand for norske og nordiske byplanleggeres oppmerksomhet.» (Jensen, 1990, s. 18)

En demokratisk vending

Etter det 19. århundreskiftet blir byplanleggingstradisjonen sterkt preget av en økende demokratisering. Byen vokser raskere, det er nye politiske og økonomiske forhold, og et inntog av teknologiske nyvinninger, 'Planleggingen' sliter med å følge med. (Jensen, 1980, s. 26).

Det var rundt denne tiden at forskjellige utopier ble gjort til rammer for byplanlegging, og byplanleggerne i større byer måtte jobbe innenfor disse rammene av politiske og økonomiske forhold. Byplanlegging ble nå, i stedet for å være styrt av noen få personer, et samarbeid innenfor utopiske rammeverk.

På samme tid, ca. 1917 var reguleringskonkurransene kommet for fullt (Jensen, 1980). I 1910 ble Nordens første reguleringskonkurrans hold5, i Trondheim. Målet med konkurransen var at en jury skulle stemme frem det beste forslaget for en overordnet reguleringsplan av hele byen. Og konkurransen var akkurat det, en konkurranse – men det blir vanskelig å argumentere mot at den hadde innflytelse på hvordan bystrukturen er i dag. Det er i denne konkurransen at navnet Sverre Pedersen først blir kjent, som i tillegg til Harald Hals blir ansett som å være de to klare forgrunnsfigurene i Norsk byplanhistorie i første halvdel av 1900-tallet (Mikkelsen, 2013)

Frem til nå-

Som sagt blir Sverre Pedersen og Harald Hals hylles å være forgrunnsfigurene for Norsk Moderne byplanlegging. Blant annet var Hals leder for boligbygginga i Oslo fra 1914, til 1926. Der etter var han sjef for Oslos moderne byplanlegging frem til 1947. Pedersen var sentral kommunal boligarkitekt i Trondheim fra 1905 til 1920. Så, startet han en karriere som professor i byplanlegging ved NTH, en stilling han beholdt frem til 1953. (Mikkelsen, 2013, s. 1). Både Hals og Pedersen kan sies å ha hatt en betydelig innflytelse på hvordan flere av våre byer er formet i dag. (Mikkelsen, 2013)

Etter 1950-tallet og frem til rundt 1970 var det stor interesse for å ville tilrettelegge for industriell modernisering og biltrafikk, og det var de faglige og profesjonelle som sto i bresjen for byplanleggingen (Kristiansen, 2012, s. 16). Rundt 1970-tallet begynte denne planleggingspraksisen og møtte sterk kritikk, noe som medførte en endring i både planinnhold og planmetode. (Kristiansen, 2012, s. 17) Det er i disse årene man først ser innslag av det som i dag er vårt medvirkningsinstitutt.

Byplanstrategiers fokus gikk relativt raskt fra tilrettelegging for bil og industriell modernisering, til å få mer søkelys på klima, miljø, urbanisering, og kultur. det vedvarer enda i dag. Fra 1990-tallet ser man at konsepter som kompakt byutvikling, fortetting- og knutepunktutvikling har stått sterkt (Kristiansen, 2012, s. 18)

Plan- og bygningsloven fra 1985 muliggjorde at private aktører å selv kunne utarbeide forslag til reguleringsplaner, noe som var et resultat av ønsket om å effektivisere produksjonen i byrom. Det ble lagt føringer i over- og underordnede planer, noe som skulle forhindre at det offentlige fikk mindre makt. (Kristiansen, 2012, s. 19)

I hvor stor grad et slikt plansystem er vel-fungerende, er stadig et diskusjonsemne. Hvis kommunestyret har en liberal dispensasjonspraksis, blir utviklingen gjerne i strid med den overordnede kommuneplanen. Da kan det sies at man undergraver selve medvirkningsinstituttet og kanskje til og med demokratiet på laveste plan.

2.1 LADE: EN PLANHISTORISK TILNÆRMING

For at leseren skal forstå mer om Lade, og hvilke prosesser som har ført til dagens situasjon vil jeg nå: Kort forklare Lades historie, så forklare kort om avlastningssenter, handelsanalyser, og én del av Trondheim kommunes byplanleggings-strategi.

Historien om Lade

For å forstå historien om planlegging på Lade må man først nevne at Norge har, siden langt tilbake vært en preget av idealer innen Europeisk, og spesielt Svensk byplanlegging i senere tid. Vi har derfor ikke en særegen historisk byplanlegging på Lade. Men vi kan forklare hva Lade er, og hvorfor.

“Området er sentralt som sete for Ladejarlene og de tidligste norske kongene i Trøndelag ifølge sagaene” (Cadamareri, 2022, s. 1)

Dette sitatet handler om noe som skjedde for over 1000 år siden. Stedsidentitet var nok ikke noe man la særlig vekt på i den tid, men det er nok noe av det tidligste vel-dokumenterte om Lades historie. Det er funnet spor etter menneskelig aktivitet på Lade så langt tilbake som år 500- 1 f.Kr. (Cadamareri, 2022). Stedet etablerte seg etter den tid som et lystgårdsområde, populært også kalt Trondheims Arkadia.

“Begrepet lystgård var den samtidige betegnelsen som ble brukt om byborgerskapets landsteder på 1700- og 1800-tallet. Disse var ikke vanlige landsteder utfra dagens oppfatning av ordet, men et landsted som helst kombinerte landlivets gleder i sommerhalvåret med bohusholdningens nødvendige behov i vinterhalvåret.” (Guttormsen & Havran, 2002)

En lystgård var der de velstående ferierte på sommerstid. En stor og overdådig gård hvor det ble arrangert ball på kveldene, noe sitatet under viser.

“Ved Ankomsten til Byen indtog Sæskabet i Hans Høyvelbaarenheds Gaard, hvor De med Musique bleve modtagne og et Ball aabnet, som varede til Kl. 4 om Morgenen, da enhver vel fornøjde forføjde sig Hjem; under Maaltidet blev Prinzessens Høye Velgaaende af Sælskabet ved Pocaler erindret.” (Guttormsen & Havran, 2002)

Lade har i lang tid etter dette vært kjent som en av de finere stedene rundt Trondheim by. Lade var ikke en del av Trondheim på den tiden. Selv om mesteparten av det gamle kulturlandskapet nå er slukt av et utmagra bysentrum, er fremdeles noen av lystgårdene bevart: Lade, Ringve, Leangen, og Rotvoll gård.

I likhet med resten av Norge er Trondheim preget av okkupasjonen under andre verdenskrig. Dette satte betydelige preg på de fleste steder i Trondheim. U-båt bunkeren på Nyhavna er et av de mest synlige, fysiske krigsminnene.

Lade ble også preget av okkupasjonen. Topografien i området er typisk for Midt-Trønderlag med store og relativt flate områder stammende fra da istiden la igjen den berømte leira si. Selv om jorda på Lade var godt egnet for jordbruk, bestemte okkupasjonsmakten at Ladejordene skulle bli flyplass.

I etterkrigstida ble Lade flyplass fortsatt brukt, men i 1965 ble den nedlagt og regulert til industri- og handelsvirksomhet (Strinda historielag, 2023)

Kanskje var det akkurat da at Lades fremtid som et handelssentrum ble lagt.

Lade i dag.

Lade er en relativt stor og mangfoldig bydel, bestående av gamle villastrøk, store grøntområder med badeplasser, Trondheims største utendørs idrettspark, flere områder med fortetting, og industripark. Stedsidentiteten til Lade har lenge vært forbundet med grønne områder og store gamle gårdsbruk.

I de siste 30 årene har det skjedd en rivende utvikling av avlastnings-senteret på Lade. Lade ble planlagt som et handelsområde for ‘plass-krevende varer’, som møbler og hvitevarer. Ting som generelt har behov for bil-transport. Det å bygge avlastningssentre for å avlaste Midtbyen i Trondheim var et bevisst politisk valg. Det er mye forskjellig teori om hvor ting geografisk sett burde lokaliseres, eller hvordan ting lokaliseres av naturlige årsaker. Som for eksempel sentralstedsteorien.

Sentralstedsteorien beskriver at sentrale steder har en tendens til å være organisert i et hierarkisk system, basert på at stedets relative størrelse og geografiske lokasjon er en funksjon av menneskers handelsmønster. Teorien sier blant annet at: Små steder tilbyr bare

de godene man trenger for hverdagsbruk. Disse små stedene ligger relativt tett på grunn av at forbrukerne ikke er motivert for å reise lang for slike ting. Folk er mer villige til å reise lengre for å gjøre mer kostbare, og mindre hverdagslige anskaffelser som møbler eller hvitevarer. (Knox & Marston, 2016, s. 435-436)

Det er vanskelig å argumentere for at sentralstedsteorien har spilt en relevant rolle i den moderne utviklingen av Trondheim. Kjøpesentrene på Lade er et resultat av bevist lokalisering av avlastningssenter utenfor Midtbyen.

Et avlastningssenter er: Et *senter* ment for å *avlaste* et område for noe. I dette tilfellet et *senter* som er beregnet for bruk av bil, med utsalg av f.eks: Hvitevarer, møbler, interiør, og ellers ting som må fraktes i bil. Dette *senteret* blir plassert en plass utenfor bykjernen for å *avlaste* bykjernen for biltrafikk.

Avlastningssenter er gjerne tilknyttet en hovedfartsåre eller avlastningsvei. I arealplanene øst for City Lade, var det krav om å begrense handelen til *kun* plasskrevende varer som møbler eller hvitevarer. Ideen i Trondheim var å redusere trafikken i Midtbyen, ved å anlegge avlastningssenter på Tiller og Lade.

Det er nok en sammensatt årsak til at utviklingen på Lade har blitt noe annerledes enn det som var intensjonen med å etablere avlastningssenteret. Nå forhandles det ikke bare plasskrevende varer, men det er også etablert detaljvarehandel i deler av Lade, som skulle være forbeholdt plasskrevende varer. Dette har ført til økt handel på Lade, som igjen har ført til en handelslekkasje fra Midtbyen, og mobilitetsproblemer for motorisert ferdsel på Lade. En grunn for dette kan være at både Tiller og Lade, i tillegg til Midtbyen har regionalt kundegrunnlag. Transport økonomisk institutt forklarer: «I Oslo er det kun Oslo sentrum som skal ha regionalt kundegrunnlag.» (Tennøy et al., 2010, s. 18)

Hegsvold (2014) sier «For å skape bærekraftige byer bør handelsaktiviteter lokaliseres i bysentrum. Sentrumshandelen i flere av våre største byer taper imidlertid markedsandeler til eksterne kjøpesentre utenfor bykjernen. Det øker bilbruken i stedet for å redusere den, og fremmer ikke en bærekraftig byutvikling» (Hegsvold, 2014, s. 1)

Så som man ser, har det vært mange katalysatorer for utviklingen på Lade. Formålsendringen fra flyplass til næringsområde og lokalisering av avlastningssenter har hatt størst effekt.

3 TEORI

3.1 NORSK PLANSYSTEM LOVVERK

Velkommen skal de være til min kanskje mest kaotiske og vanskelige kategori. Jeg prøver nå å forklare denne kategorien så enkelt som overhodet mulig, uten at de som leser blir utsatt for feilinformasjon eller viktige manglende elementer. Jeg vil nå forklare hvordan planprosessen fungerer i Trondheim kommune. Det vil bli forklart slik 'plan-hierarkiet' fungerer; Kommuneplan, samfunnsdel, arealdel, kommunedelplan, og til slutt reguleringsplanlegging.

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)

Plan- og bygningsloven er en samling av lover ment for å forsikre kvalitet i hvordan landets arealer skal brukes og reguleres. Om man er interessert i noe som helst ved arealplanlegging er plan- og bygningsloven hvor man finner de fleste lovbestemte forskriftene om temaet. Loven blir selvfølgelig flittig brukt og referert i planleggingsprosesser, men kan være ganske vanskelig å lese om man ikke allerede har kunnskap om begrep tilhørende byplanlegging. Nedenfor forklarer jeg hvordan Trondheim kommune gjør byplanlegging, og av den grunn refererer jeg også til de tilhørende lovene fra plan- og bygningsloven, der etter forklarer med litt enklere språk hvordan den faktisk fungerer.

3.1.1 Overordnet plan

§11.1 Kommuneplan

Kommuneplanen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter samfunnsdel med handlingsdel og arealdel.

Kommuneplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen. Den skal ta utgangspunkt i den kommunale planstrategien og retningslinjer og pålegg fra statlige og regionale myndigheter til grunn. (Plan- og bygningsloven, 2008, § 2-2)

Den overordnede lovbestemte planprosessen blir ikke omtalt så mye i oppgaven, dette er grunnet at prosessene er forskjellig i fra kommune til kommune, men med overlappende lovbestemte elementer. Planprosessen er ganske lik i alle Norges kommuner. Om man ser på prosessen som en tidslinje, er det punkt i tiden hvor man finner de akkurat samme elementene i alle Norske kommuners planprosess. Disse punktene er lovbestemte av bygg- og planleggingsloven, og *må* være med i alle kommuners planprosess.

Den overordnede planen for en Kommune er kommuneplanen. Kommuneplan er en kommunes overordnede plan, og består av en samfunnsdel og en areal-del.

§ 11-2. *Kommuneplanens samfunnsdel*

Kommuneplanens samfunnsdel skal ta stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon. Den bør inneholde en beskrivelse og vurdering av alternative strategier for utviklingen i kommunen.

Kommuneplanens samfunnsdel skal være grunnlag for sektorens planer og virksomhet i kommunen. Den skal gi retningslinjer for hvordan kommunens egne mål og strategier skal gjennomføres i kommunal virksomhet og ved medvirkning fra andre offentlige organer og private. (Plan- og bygningsloven, 2008, §11-2)

Samfunnsdelen beskriver målene ved kommuneplanen, altså; satsingsområder og bevaring for kommunen. I tilfellet Trondheim er figurene under tatt fra Trondheim kommunes samfunnsdel 2020-2032. Samfunnsdelen er nokså flytende, og er en måte for politikerne å forklare til folket og staten hvilke overordna målsettinger kommunen har for fremtiden. Man finner ingen detaljerte mål her, det finner man i kommuneplanens arealdel.

Kommuneplanens samfunnsdel kan kanskje oppleves som litt u-nøyaktig og mer “populistisk” en kommuneplanens arealdel. Om vi vil vite litt mer om hva som faktisk blir planlagt av kommunen må vi videre til kommuneplanens arealdel (KPA).

§ 11-5. *Kommuneplanens arealdel*

Kommunen skal ha en arealplan for hele kommunen (kommuneplanens arealdel) som viser sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. Det kan utarbeides arealplaner for deler av kommunens område.

Kommuneplanens arealdel skal angi hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer og betingelser for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan settes i verk, samt hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene. Kommuneplanens arealdel skal omfatte plankart, bestemmelser og planbeskrivelse hvor det framgår hvordan nasjonale mål og retningslinjer, og overordnede planer for arealbruk, er ivaretatt. (Plan- og bygningsloven, 2008, §11-5)

Kommuneplanens arealdel er en slags videreførelse av samfunnsdelen. Den består av et kart som har avgrenset områder i Trondheim, etter hvilket formål de forskjellige områdene skal ha eller er ment å ha. Det kan for eksempel stå *Byggesone 2* (Fortettingssone utenfor bykjernen), eller *Næringsbebyggelse*. Disse kategoriserte sonene er viktige for det som etter hvert blir reguleringsplaner, da Trondheim kommune i sin arealdel legger føringer for akkurat hvilken type utvikling de vil skal skje i hver sone. Som vi skal gå mer inn på under reguleringsplanlegging, også i metode - skal det ganske mye til før kommunen og bystyret gir dispensasjon for at en utbygger skal få bygge noe innenfor en sone som bestrider de originale formålene satt av kommunen.

3.1.2 Byplanleggings hierarki

Før jeg kan forklare en reguleringsplanprosess må jeg forklare noen gjengående begrep.

Bystyret, Bygningsrådet, 'Andre offentlige institusjoner', Planbehandler, og Forslagsstiller.

Dette er de store planinstitusjonene som har "makt" i en planleggingsprosess. Jeg vil også forklare litt om medvirkning og maktbalanse.

Bystyret: Bystyret er en samling av folkevalgte politikere i kommunen. I en planleggingsprosess sitter de med absolutt makt. Bystyret er det siste leddet i en planleggingsprosess og de har makta til å avvise eller godkjenne enhver plan, med mindre det er snakk om store konsekvenser hvor for eksempel statsforvalter kan snu et vedtak.

Bygningsrådet: Bygningsrådet er et utvalg politikere fra bystyret med rett til å godkjenne eller avvise saker før det kommer til bystyret.

Statsforvalter og ellers offentlige myndigheter: Offentlige myndigheter med innsigelsesrett har rettigheter til å forlange endringer i en plan. Statsforvalter har i enkelte tilfeller mulighet til å oppheve en pågående plan. Naboer har også rett til innspill, men det er en vanlig misforståelse at disse innsigelsene har effekt. Privatpersoner i motsetning til offentlige myndigheter har ikke rett til å forlange endringer.

Planbehandler: Planbehandler kan gå ved mange navn, administrasjonen, byplanavdelingen, og lignende. Planbehandlerne er ansatte i Trondheim kommune med spesiell kompetanse innen byplanlegging. De jobber sammen med forslagstiller for å få ferdigstilt en plan, som videre blir sendt til bygningsrådet - eller til byplansjefen delegert.

Forslagsstiller: Forslagsstiller kan også kalles utbygger. Det er den eller de som kommer på idéen om å begynne en planprosess. forslagstillern(e) er de som utvikler planen på vegne av forlagsstiller. Eksempelvis Asplan Viak, eller Rambøll; Private konsulentfirma med spesiell kompetanse i utvikling av detaljreguleringsplan.

3.1.3 Reguleringsplan

§ 12-1. Reguleringsplan

Reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser som angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser.

Kommunestyret skal sørge for at det blir utarbeidet reguleringsplan for de områder i kommunen hvor dette følger av loven eller av kommuneplanens arealdel, samt der det ellers er behov for å sikre forsvarlig planavklaring og gjennomføring av bygge- og anleggstiltak, flerbruk og vern i forhold til berørte private og offentlige interesser.

Reguleringsplan utarbeides som områderegulering, jf. § 12-2, eller detaljregulering, jf. § 12-3 (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-1.)

En reguleringsplan er en detaljert plan som beskriver hva og hvordan et område skal brukes. I reguleringsplaner finner man detaljert informasjon som eiendomsgrenser, støyskjerming, bruksareal, grønnstruktur, og så videre. Reguleringsplaner eksisterer i to former. *Områdeplan & detaljreguleringsplan*. Planprosessen for de to formene er ganske lik, med den største forskjellen er om den blir lagd av Kommunen, eller en privat aktør.

§ 12-2. Områderegulering

Områderegulering brukes av kommunen der det er krav om slik plan i kommuneplanens arealdel, eller kommunen finner at det er behov for å gi mer detaljerte områdevisse avklaringer av arealbruken

Områderegulering utarbeides av kommunen. Kommunen kan likevel overlate til andre myndigheter og private å utarbeide forslag til områderegulering. (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-2)

Områdeplanen skal Kommunen egentlig lage. En områdeplan kan for eksempel beskrive utvikling av travbane, ishockeyhall, eller ellers store prosjekt som kommunen er ansvarlige for. Det er forskjeller mellom kommuner hvor vidt de frasier seg ansvaret med en områderegulering. Selv om kommunen sitter med ansvaret for å utvikle områdeplaner, blir

planene i varierende grad utlyst til private aktører. Noen av grunnene for dette kan være for høyt arbeidspress, eller habilitets-spørsmål, eller rett og slett at kommunen selv har bestemt at enkelte typer områdeplan skal bli gjort av ett firma med spisskompetanse for området eller emnet.

§ 12-3. *Detaljregulering*

Detaljregulering brukes for å følge opp kommuneplanens arealdel og eventuelt etter krav fastsatt i en vedtatt områderegulering. Detaljregulering kan skje som utfylling eller endring av vedtatt reguleringsplan.

Private, tiltakshavere, organisasjoner og andre myndigheter har rett til å fremme forslag til detaljregulering, herunder utfyllende regulering, for konkrete bygge- og anleggstiltak og arealendringer, og til å få kommunens behandling av og standpunkt til reguleringsspørsmålet som tas opp i det private forslaget. (Plan- og bygningsloven, 2008, § 12-3.)

En *detaljplan* er som oftest laget av private aktører, og er den mest vanlige reguleringsplanen. Som vi skal se eksemplert på senere kan det å gå fra start til slutt i en detaljplan avhengig av størrelsen på planen kan ta flere år. Det er en kostbar prosess og det er mange steg man må igjennom før planen til slutt kan bli vedtatt av bystyret. Her, ved slutten, etter kanskje flere år kan det også hende at bystyret avviser planen: noe som vil si at planen er død. Men la meg nå forsøke å lage en oppskrift på Trondheim kommunes detaljplan-prosess slik det fungerer nå, med bakgrunn i intervjuer med ansatte i Trondheim kommunes byplanavdeling.

- 1. Forslagsstiller:** En person får en idé om at han vil bygge et leilighetskompleks med 8 leiligheter på et område, dette er den eller de vi kaller *forslagsstiller*. Han må derfor sikre en eiendomsrett, og i de aller fleste tilfeller bestille et privat konsulentfirma for å hjelpe med å lage et planforslag. Det er mange formelle krav, så “ingen lager en plan på kjøkkenbordet lenger” (Per, 2023)
- 2. Første henvendelse til kommunen:** Ofte er det en forslagstiller som opptrer på vegne av grunneier/rettighetshaver som tar kontakt med kommunen og ber om et veiledningsmøte. Dette er et uformelt møte hvor kommunen informerer om område, og hva som trengs i planforslaget. I et slikt møte blir det ikke gitt forpliktende tilbakemelding. Avhengig av kommunens arbeidsmengde kan det hende at

forslagstiller blir bedt om å gå rett til *oppstartsmøte*, som er det første formelle møte i planprosessen.

3. Oppstartsmøte, det første formelle steg av planprosessen:

Når planinitiativet har blitt mer formelt, ber man om få et *oppstartsmøte*. I dette oppstartsmøte vil kommunen gi sin tilbakemelding på gjeldende planforslag og etter møtet sende tilbakemelding, eller en oppskrift om hvordan de skal gjøre det videre med planen, hva som er akseptabelt eller ikke, hvilke utredninger som må gjøres, for eksempel om det er store naturverdier eller problematiske trafikkforhold. Og om de trenger planprogram og konsekvensutredning. Planprogram er noe man trenger om forslaget kan få store konsekvenser for noe i eller i nærheten av området. Jeg refererer til §1. i Forskrift om konsekvensutredninger, og § 4-1, og §4-3. i Plan- og bygningsloven.

§ 1. Formål

Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres. (Forskrift om konsekvensutredninger, 2017, § 1.)

§ 4-1. Planprogram

For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om planprogram for reguleringsplaner. (Plan- og bygningsloven, 2008, §4-1)

§ 4-3. Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone (Plan- og bygningsloven, 2008, §4-3)

En konsekvensutredning er et dokument som skal forklare hvilke konsekvenser en påtenkt utvikling vil ha for området og ellers påvirkede elementer. En såkalt ROS-analyse (Risiko og sårbarhetsanalyse) er en konsekvensutredning som blant annet skal «Gjøre en vurdering av usikkerhet knyttet til kunnskapsgrunnlaget som ROS-vurderingen bygger på» (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2017)

Om forslagsstiller får avslag fra planbehandler har forslagsstiller rett til å få spørsmålet behandlet politisk i *byggningsrådet*. Der kan de igjen få nei eller ja. Om de får ja begynner de å jobbe for fullt med planen. Når kommunen anbefaler planoppstart, kommer første varsling.

§12-8. Oppstart av reguleringsplanarbeid

Når planarbeidet igangsettes, skal berørte offentlige organer og andre interesserte varsles. Når forslagstilleren er en annen enn planmyndigheten selv, skal planspørsmålet først legges fram for planmyndigheten i møte. Kommunen kan gi råd om hvordan planen bør utarbeides, og kan bistå i planarbeidet. Det skal skrives referat fra møtet. Dersom det er uenighet på vesentlige punkter i oppstartsmøtet om det videre planarbeidet, kan forslagstilleren kreve spørsmålet forelagt kommunestyret til vurdering. (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-8.)

- 4. Første varsling:** Forslagsstiller skal nå sende beskjed til berørte naboer, overordna myndigheter, berørte lag, og foreninger om at det skal startes planarbeid. Det skal i tillegg annonseres i lokalavisen. Dette er første tidspunkt hvor folk flest blir invitert til å medvirke i planlegginga. Når dette er gjort, og kanskje før har forslagstiller eller forslagsstiller begynt å jobbe med et planforslag, som skal bestå av et kart, bestemmelser, og en planbeskrivelse pluss de utredningene og illustrasjonene de må ha. Det som ofte skjer imellom nå og neste punkt i listen er “litt ballkasting” (Per, 2023) mellom planavdeling og forslagsstiller, hvor planbehandler forklarer hva de syns er bra eller dårlig, for eksempel “dette er en etasje for høyt”. Her blir det ikke alltid enighet, men når forslagsstiller har sendt inn et planforslag og det er per definisjon ‘komplett’ skal det bare gå 12 uker før det har vært oppe til *førstegangsbehandling*. Om planbehandler overskrider denne 12 ukers fristen vil behandlingsgebyret forslagsstiller må betale redusert, noe som kan koste Trondheim kommune store summer. Et slikt gebyr kan nå opp i en million kroner.

§ 12-11. Behandling av private reguleringsplanforslag

Når forslaget til reguleringsplan er mottatt av kommunen, skal kommunen snarest, og senest innen tolv uker eller en annen frist som er avtalt med forslagstiller, avgjøre om forslaget skal fremmes ved å sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn og behandles etter reglene i §§ 12-9 og 12-10. (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-11.)

5. **Førstegangsbehandling:** Førstegangsbehandling er første gangen (om det ikke de har brukt retten til å gjøre det før pga. negativ innstilling) planforslaget blir gitt til bygningsrådet med planbehandlers innstilling. Denne innstillingen kan være fra negativ innstilling til positiv. Bygningsrådet sier seg da enig eller uenig med planbehandler. Om bygningsrådet sier seg enig i en negativ innstilling avslutter de planprosessen der og da, det blir ikke noen plan.

I Trondheim kommune har byplansjefen fått myndighet til å behandle saker på vegne av bygningsrådet. Det som skjer om planbehandler sier seg enig med forslagstiller er at den ikke går til bygningsrådet, men heller til delegert behandling hos byplansjefen for å minske arbeidsmengden for bygningsrådet. Med mindre det er en spesiell sak som fører til for eksempel presseomtale.

6. **Andre varsling:**

§ 12-10. Behandling av reguleringsplanforslag

Forslag til reguleringsplan sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Planforslaget gjøres tilgjengelig gjennom elektroniske medier. Frist for å gi uttalelse og eventuelt fremme innsigelse skal være minst seks uker. Dersom reguleringsplan er underlagt krav om konsekvensutredning etter § 4-2, skal konsekvensutredningen følge planforslaget. (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-10.)

Om planen har blitt vedtatt sendt på høring og offentlig ettersyn av bygningsrådet eller byplansjefen delegert, sendes planen til naboer og alle overordna myndigheter som har innsigelsesadgang. Overordna myndigheter kan være statsforvalter, fylkeskommune, vassdragsvesenet, vegvesenet, naturvernforbundet, og lignende. Varslinga blir gitt ved annonse i avis og brev, og man har 6 ukers frist på å sende inn merknader eller klager på planen.

7. **Arbeidsmøte:** Etter andre varsling er ferdig, blir det ofte et arbeidsmøte mellom planbehandler og forslagstiller, selv om det nå er kommunen som bestemmer. Kanskje det mangler en ekstra illustrasjon, eller kanskje ei utredning ble for dårlig.

Etter, og om det i det hele tatt var arbeidsmøte vil planbehandler skrive et saksframlegg til bygningsrådet med sammendrag av alle merknader og problematiserer grunnet merknadene. Så foreslår planbehandler til bygningsrådet at de skal foreslå for bystyret at de skal vedta planen.

8. Areal - og samferdselskomiteen: Saken skal også innom areal og samferdselskomiteen, noe som er unikt for Trondheim kommune.

9. Sluttbehandling i bystyret:

§ 12-12. Vedtak av reguleringsplan

Når forslag til reguleringsplan er ferdigbehandlet, legges det fra for kommunestyret til vedtak, eventuelt i alternativer. Av saksframlegget skal det framgå hvordan innkomne uttalelser til planforslaget og konsekvensene av planen har vært vurdert, og hvilken betydning disse er tillagt. Kommunestyret må treffe vedtak senest tolv uker etter at planforslaget er ferdigbehandlet. Er kommunestyret ikke enig i forslaget, kan det sende saken tilbake til ny behandling. Det kan gis retningslinjer for videre arbeid med planen. (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-12.)

Her stemmer bystyret over om planen skal vedtas eller avvises. Om avvist er planen død. Om planen som vanligvis blir vedtatt, skal det igjen varsles i avis og brev, med 3 ukers klagefrist.

10. Tredje varslings: Det er vanlig at det kommer minst en klage, uansett hvilken karakter denne klagen har - skal den behandles formelt. Om kommunen er uenig i en klage blir den sendt til statsforvalteren - slik at statsforvalteren bestemmer til slutt. Det kan hende at statsforvalteren gir medhold i klagen slik at planen blir opphevet, men dette er sjeldent.

11. Utbygging: Når alle de 9 stegene ovenfor har blitt gått, kan utbygging begynne.

Medvirkning: Det er i planleggingsprosesser lagt ett sterkt søkelys på medvirkning. Som forklart av regjeringen «Medvirkning er en grunnleggende forutsetning i et lokaldemokrati, og gir befolkningen muligheten til å delta og medvirke til bedre planløsninger. Befolkningens aktive rolle i plan- og beslutningsprosessen fremheves som viktig for å ta vare på felles verdier og grunnleggende levekår i et bærekraftig samfunn» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014)

Det må sies at selv om det er tre offisielle punkter i en planleggingsprosess hvor det varsles og gis tilbud om klaging. Er medvirkning noe som kan hende på hvilket som helst tidspunkt i planprosessen.

§ 5-1. *Medvirkning*

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på en annen måte. (Plan- og bygningsloven, 2008, §5-1.)

Det kan være en beboerforening med avisinnlegg, eller en misfornøyd professor. Det er utallige måter og tidspunkter medvirkning kan skje på.

3.2 FORTETTINGSPRINSIPPET

Fortetting i et byutvikling-perspektiv betyr å oppnå en større konsentrasjon mennesker på et mindre bygnings fotavtrykk (areal). Sitatet under er en direkte beskrivelse av dette.

“Density, in a spatial sense, may be defined simply as a number of units in a given area ... (e.g., the number of people per hectare vs. the number of dwellings in km²)” (Boyko & Cooper, 2011, s. 5)

Man bygger høyt og tett i stedet for bredt og spredt. Dermed sparer man ressursene som er areal. Dette er viktig, spesielt i større byer hvor innbyggertallet stiger. Befolkningen i Trondheim steg fra kvartal 1 i 2018, til kvartal 1 i 2022 med i gjennomsnitt 2727,5 innbyggere hvert år(ssb1).

	Befolkningen i Trondheim ved inngangen av hvert første kvartal				
	2018 K1	2019 K1	2020 K1	2021 K1	2022 K1
Befolkning	199 595	202 235	205 163	207 595	210 496

Tabell 1: data hentet 02/05/2023 fra <https://www.ssb.no/statbank/list/folkemengde>

«I Norge har fortetting og kompakt byutvikling vært anbefalt politikk siden begynnelsen av 1990-tallet» (Hanssen et al., 2015, s. 20)

Trondheim kommune er derfor relativt avhengig å fortette. Om en velger å i stedet ekspandere en by i bredden vil man miste både dyrkamark og grønne områder. Man må fortette, men det å gjøre fortetting er ikke en problemfri sak. Eksempelvis kan høyere befolkningstetthet føre til nye sårbarheter, som reduserer evnen et urbant landskap har til å tåle en ny endring (Teller, 2021)

Fortetting er ikke et nytt begrep, jf. kapittel 2., og det er mange ulike syn på hvordan det best kan gjøres. Å gjøre fortetting med kvalitet er krevende, og kan resultere i uventede konsekvenser.

De mest ekstreme eksemplene på uventede konsekvenser i byplanlegging finner man utenfor Norge, Detroit kan være et eksempel på dette (se Eisinger, 2014). Det betyr ikke at vi er foruten eksempel på mislykket byplanlegging i Skandinavia. Noen svenske byer har relativt store problemer med sosioøkonomisk segregering, og Stockholm blir beskrevet som en av de mest segregerte områdene i Europa (Musterd et al., 2017). Denne trenden med økende sosioøkonomisk segregering har ikke snudd – og som beskrevet av Rokem & Vaughan (2019) «We conclude that despite Sweden's long-standing political vision of social integration, its capital is suffering from increasing ethnic spatial differentiation» (Rokem & Vaughan, 2019, s. 1)

Et eksempel på det beskrevet over finner man i Tensta. Bebyggelsen i Tensta er stort sett 5-7 etasjers funksjonalistiske og homogene blokker. Denne typen byutvikling stammer fra millionprogrammet etter 2. verdenskrig (se Ståhlbom, 2010), og har vist seg å i noen tilfeller være relativt synonym med segregering. Dagens segregering i Stockholm er så klart et mikrokosmos av flere forskjellige faktorer. Men man kan umulig si at funksjonalismens preg på disse byrommene har hatt en positiv effekt. I nåtiden er boligprisene i disse homogene blokkene lave, så de med lavere sosioøkonomisk status flytter inn. Nye innvandrere har ofte

ikke råd til å flytte inn i en bolig nærmere sentrum, eller en større bolig lengre fra bykjernen.



Figur 3: Homogene blokkbygg i Tensta-Stockholm, (Bertil Erikson)

I Tensta-Stockholm har resultatet blitt en absolutt overvekt av minoritetsgrupper. Ifølge (Stockholms stad, 2022b) hadde 89,2% av innbyggere innvanderbakgrunn, i motsetning til Stockholms gjennomsnittlige 34,3%. Her mister altså innvandrere blant annet muligheten for organisk integrering i nærmiljøet i en ny kultur. Rinkeby, et tilgrensende område av svært lik i karakter, men med 92,1% beboere med innvanderbakgrunn (Stockholms stad, 2022a). Sitatet under er en kommer fra en studie fra USA om nabolageffekter og negative konsekvenser av segregering.

“A large body of social science research show that growing up in disadvantaged neighborhoods reduce future life chances” (Owens, 2020, s. 38)

Grunnen for den ekstreme segregeringen på Tensta og Rinkeby i Stockholm stammer som sagt fra forskjellige faktorer, men det må sies at deler av byplanleggingen i Rinkeby og Tensta ikke har fått et ønsket resultat. Eksempelvis har blir gjort funn om hvordan mangelen på kollektivtransport også har en negativ konsekvens på den sosioøkonomiske segregeringen (Rokem & Vaughan, 2019). Altså er nærheten til kollektivtransport-knutepunkt noe som er svært viktig om man skal ‘fortette med kvalitet’. Fortetting rundt kollektivtransport er noe av det viktigste innen moderne *kompakt byplanlegging*, noe vi skal komme tilbake til i kapittel 4.3.

Fortetting kan altså ha uønskede konsekvenser. Heldigvis ser vi ikke dette i like stor grad i Trondheim. Det bærer kanskje ingen relasjon til segregering, men: I Norge har vi i motsetning til Sverige lenge hatt en sterk distriktpolitikk (Langørgen, 2007) som sørger for diverse subsidier og ellers goder for utvikling i distriktene. Vi har i Norge villet beholde befolkningen i distriktene, og selv om “distriktpolitikken har vært under nedbygging siden DU ble nedlagt i 1992” (Teigen, 2012) er distrikt-fraflytting fremdeles et stort betent tema i både media og politikken.

Dette kan være en av grunnene til at vi ikke finner like ekstreme eksempel på problematiske fortetnings-prosjekt i Norge. Det fins segregerte områder i Norge også, men ikke i like stor grad.

For å unngå problematiske resultater ved å fortette en by, kreves det kompetanse som en kvalitetssikring av prosessen. Kompetanse om historiske eksempler, forskjellige byutviklings-strategier, med tilhørende byutviklings-teori trengs i diskusjoner om byutvikling. I Norge, og store deler av den vestlige verden er en av de mest rådende teoriene om byutvikling den om *kompakt byutvikling*.

3.3 KOMPAKT BYUTVIKLING, FORTETTING MED KVALITET?

“The compact city can be characterised by dense and mixed clustering of housing, social services, shops, amenities and jobs, within an integrated system supporting efficient use of land and energy” (Kjørås, 2021, s. 1178)

Et begrep som går ofte igjen i denne i masteroppgaven, er *kompakt byutvikling*. Kompakt byutvikling har i de siste 30 årene vært det foretrukne svaret om man skal oppnå bærekraftig utvikling (Bibri et al., 2020, s. 1). Her er Norge ikke et unntak.

Kompakt byutvikling er kjennetegnet av et ønske om å legge fortetnings-soner rundt et tilhørende kollektivt knutepunkt – med et av hovedmålene å redusere biltrafikk. Det skal være så uanstrengt å reise til jobb, kulturtilbud, butikk, frisør, og ellers funksjoner man vil bruke, at man setter fra seg bilen hjemme. Reduksjon av transportbehov, bilavhengighet og bilbruk er viktige argumenter for en mer kompakt byutvikling (Hanssen et al., 2015, s. 134)

En godt planlagt kompakt by kan resultere i flere positive effekter, blant annet bedre helse for de med kardiovaskulære sykdommer (Stevenson et al., 2016), kvaliteten av grønne områder (Jansson, 2014), eller redusert sosial segregering og bedre tilgang på fasiliteter (Burton, 2000)

«As widely acknowledged in sustainable urban planning and development, the image of the compact city has proven to be a highly influential translation of what a sustainable city should be, carried by the significance and relevance of the design strategies of this model of sustainable urban form» (Bibri et al., 2020, s. 4)

Man kan lese sitatet over og tenke det samme, men som med det meste av vitenskapelig litteratur blir også kompakt byutvikling kritisert.

Kritikk av kompakt byutvikling og den kompakte byens paradoks

Kanskje ikke like kjent som begrepet 'den kompakte by' er 'den kompakte byens paradoks'. Selv om det er åpenbare positive effekter av en kompakt byplanlegging, må man også nevne sider av dette idealet som kan vise seg å ikke være like ideale. Sitatet under beskriver dette paradokset.

For a city to be sustainable the argument goes, functions and population must be concentrated at higher densities. Yet for a city to be liveable, functions and populations must be dispersed at lower densities. (Neuman, 2005, s. 16)

Som vi vet fra historien om byplanlegging er det svært mange hensyn man må ta når man planlegger en by, og det lar seg ikke gjøre at alle blir fornøyde. Uansett hvilken teori eller ideologi man benytter i utvikling av en by, må man gjøre et kompromiss mellom interesser. Om man skal ta mest hensyn til bærekraftig transport, sosioøkonomisk segregering, profitt fra næring, grønne områder, 'walkability', eller flest mulig boenheter, er vanskelige avveininger. De fleste kritikerne av kompakt byutvikling påpeker at en kompakt by, ikke nødvendigvis er bærekraftig eller bra for folks livskvalitet. Eksempelvis kan det være økonomisk og transportmessig bærekraft, men samtidig svak sosial bærekraft. En kompakt by kan være bærekraftig, men folk som bor der kan likevel oppleve en lavere livskvalitet enn de som bor spredt.

I moderne byplanlegging er Michael Neumann's kritikk av kompakt byutvikling en av de mest kjente, med sin artikkel 'The compact city fallacy'.

“The compact city fallacy holds that the compact city is neither a necessary or sufficient condition for a city to be sustainable and that the attempt to make cities more sustainable only using urban form strategies is counterproductive.” (Neuman, 2005, s. 23)

En studie gjort i Göteborg og Helsinki identifiserte fant at byenes største problem var tap av grønne områder, lydforurensing, sosioøkonomisk segregering, og sosial ulikhet (Bibri et al., 2020).

Kompakt byplanlegging behøver ikke å resultere i positive konsekvenser. Det er flere tankekors knyttet til hvilke konsekvenser man kan finne i denne typen byplanlegging, som forklart i sitatet under.

“However, several strands of critique challenge the relationship between compact city development and sustainability. Criticism concerns affordability, social and environmental sustainability, the political economy of urban models, just and inclusive city-making and the carbon footprint of compact urban developments.” (Kjærås, 2021, s. 1177)

Man kan derfor ikke konkludere med at den kompakte byen alltid er bærekraftig eller bra. Man må planlegge den kompakte byen på riktig måte, med flere innfallsvinkler – og søke ett rettferdig og bærekraftig resultat.

I Norge har vi et lovfestet medvirkningsinstitutt. Jeg har forklart hvordan planleggingsprosessen i Trondheim kommune fungerer. For å oppnå et rettferdig resultat må medvirkning være inne i bildet. Her kommer begrepet kommunikativ byplanlegging inn i bildet.

3.4 MEDVIRKNING OG KOMMUNIKATIV BYPLANLEGGINGS-STRATEGI

Listen av litteratur om rettferdig byplanlegging er lang, og består av både vitenskapelig og u-vitenskapelig litteratur. For å nevne noen (Fainstein, 2009, 2014; Moroni, 2020; Song, 2015; Tewdwr-Jones & Allmendinger, 2002). I geografifaglig forstand dreier rettferdig byplanlegging seg hovedsakelig om romlig rettferdighet. I hvilken grad forskjellige folkegrupper har eller føler at de har ‘rettigheten’ til å bruke forskjellige områder. For eksempel eksisterer det en debatt om; i hvilken grad sykkelveier er rettferdig planlagt i forhold til kjønn. Et av spørsmålene man må stille er hvilke prosesser som har skapt den geografiske distribusjonen av offentlige områder (Low & Iveson, 2016)

Dette masterprosjektet handler ikke om rettferdig byplanlegging, teorier om temaet er ikke noe jeg skal gå mye lengre inn på. Men kunnskap om hvilke prosesser som styrer byromsutvikling, er viktige for å kunne vise til graden av rettferdig utvikling, av den grunn vil jeg trekke frem kommunikativ planleggingsteori. Byplanleggingen i Norge er prega av en kommunikativ byplanleggings-strategi. Vi har et medvirkningsinstitutt, og kommunikasjon mellom forskjellige involverte parter i våre planleggingsprosesser er sett på som så viktig – at det har blitt innlemmet i plan- og bygningsloven. Som forklart i sitatet under kan medvirkning være viktig for å oppnå gode effekter av planlegging.

“At its best, participation can connect us and perhaps break down stereotypes. It can help us walk in others’ shoes. It can be a symbolic act of reconciliation and a vehicle for forgiveness and healing that are prerequisites for management of ethnic and distributive conflicts”.

(Priscoli, 2004, s. 226)

Kommunikativ planlegging har vært en av de mest diskuterte planleggingsteoriene siden rundt årtusenskiftet (Mattila, 2020, s. 1). Kjerneaspektet i kommunikativ planleggingsteori er at planlegging blir mer demokratisk igjennom en forbedring av mengden og kvaliteten av kommunikasjon mellom ulike parter i en planleggingsprosess (Westin, 2022, s. 133). Den kommunikative teoretikeren argumenterer for at planleggere må jobbe for å oppnå en mer demokratisk prosess (Fischler, 2000). Det er bred aksept for at beboere skal få sagt sitt om endringer i sine lokalområder (Wilson et al., 2019). Planlegging kan bli rettferdiggjort igjennom et resultat stammende fra faktisk diskusjon (Mäntysalo et al., 2015, s. 354). Men det finnes en del vitenskapelig litteratur som kritiserer hvordan medvirkning blir håndtert i Norge, det blir blant annet kritisert at vi ikke har nok kunnskap virkemiddelet som er medvirkning (Andersen & Skrede, 2021), eller at den Norske byplanleggingen legger for mye vekt på effektivitet – og for lite vekt på de demokratiske aspektene av urban planlegging (Falleth et al., 2010). Det argumenteres også for at «noen interessenter utnytter sin sterke posisjon i maktforhold for å forvrengne den kommunikative planleggingsprosessen, og fremme resultater som kun tilfredsstillir deres egne behov» (Sager, 2006, s. 246). Det blir argumentert for at, idealet om at medvirkning er et viktig, er viktig, men at argumentet ikke er tilstrekkelig for å løse det demokratiske spørsmålet (Fainstein, 2005)

Kildene nevnt ovenfor kritiserer ikke selve teorien kommunikativ planlegging, men heller hvordan det gjennomført. Et av problemene Fainstein (2005) presiserer i sin artikkel er ‘token

public participation’, altså det fenomenet at berørtes medvirkning gjennomføres, bare for at de ansvarlige for medvirkningen kan si at det har vært medvirkning, uten at medvirkningen har hatt noen effekt på planleggingen. Dette problemet ble også reflektert i intervjuprosessen i masterprosjektet. Selv med et mål om kommunikative prosesser vil makt alltid kunne styre diskusjoner, tolkninger, og kalkulasjoner. Makt, og maktforskjeller kan ikke bli satt til side. Og en teori om planlegging som ikke tar nok hensyn til maktforskjeller vil gjøre lite, eller ingenting for å forstyrre den maktbalansen som allerede finnes (McGuirk, 2001, s. 213) Teorien har også blitt kritisert for å kunne lede talspersoner for protestgrupper inn i langvarige og pasifiserende forhandlings-prosesser (Sager, 2009, s. 5).

“I de fleste planleggings-saker er det jo uenighet, det kan være en nabo som vil noe som den andre slettes ikke vil. Og hvem av de skal få gjennomslag? det blir jo en da, den som klarer å snakke best for seg. Og som skriver godt og sender brev til den riktige politikerens på riktig tidspunkt. Så det er veldig mange dilemma og tankekors knyttet til det med medvirkning og involvering av innbyggere. Så de svakeste gruppene vil alltid ha problem med å hevde seg.”

(Per, 2023)

Selv om denne teorien om planlegging ofte har blitt kritisert, er det ikke uten grunn at denne typen byplanleggings-ideal har vært så dominerende som den er. Om man skal oppnå et rettferdig resultat, må alle berørte ha mulighet for innspill, og på en formell måte bli hørt, og ha tilnærmet lik makt som de allerede mektige. Dette er ikke bare for planleggingens del, men også for å sikre medvirkning fra flest mulig. Men medvirkning må gjøres riktig. Poenget er ikke å følge en eller annen versjon av kommunikativ planleggingsteori til punkt og prikke, men å være klar over de gode argumenter for å følge, eller ikke følge kommunikativ planleggingsteori.

3.5 BÆREKRAFTIG UTVIKLING

«En utvikling som tilfredsstillende behøver til menneskene som lever nåm uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstillende sine behov» (Tjernshaugen, 2022)

Bærekraftig utvikling er et begrep som fikk sin popularitet da Gro Harlem Brundtlands: Brundtland-kommisjon, tidligere kjent som ‘verdenskommisjonen for miljø og utvikling’ utga sin rapport *Vår felles framtid*. Det at *The United Nations Environment Programme (UNEP)* ble grunnlagt som et resultat av konferansen hvor rapporten ble fremlagt kan jo

spekuleres å ikke ha vært en tilfeldighet. Det er svært vanskelig å argumentere mot bærekraftig utvikling og søkelyset på begrepet har ført til flere viktige endringer i hvordan samfunnet vårt fungerer, som for eksempel introduksjonen av sirkulær økonomi. Sirkulær økonomi «innebærer en overgang fra en lineær «utvinn, bruk og kast»-økonomi til en økonomi basert i stor grad av materialgjenvinning, gjenbruk og tjenestebasert konsum.» (Jørgensen et al., 2019, s. 1)

Selv om det å gjøre bærekraftig utvikling er positivt, og er noe alle burde forsøke å oppnå – har begrepet også møtt en del kritikk. Dette er ikke helt ufortjent. “It is one thing to locate sustainability in the abstract, but quite another to reorganize society to get there” (Campbell, 1996, s. 301). Det er jo et veldig bredt begrep som kan bety så mangt. Som Neuman argumenterer: «*Sustainability is a broad, vague term that has many meanings. Sustainability is a Platonic idea, a category of the good. As a new idea there is not yet a clear, single image of what sustainability is.*” (Neuman, 2005, s. 17) Det blir også argumentert for at begrepet bærekraft fungerer som en politisk mekanisme uten essens bortsett fra å tiltrekke positive følelser (Tahvilzadeh et al., 2017)

Selve idéen om bærekraft er ubestridelig god, i likhet med kommunisme er det et abstrakt begrep eller en idealisme om hvordan ting burde være, eller hva vi burde strebe for å oppnå i fremtiden. Mennesker er forskjellige, og mennesker har bortsett fra behovene for ernæring, forskjellige behov og meninger om egne behov. Så hvordan kan man oppnå bærekraft i et byrom, hvor folks behov er forskjellige og mest sannsynlig vil endre seg over tid? Sannheten er at vi ikke kan si med sikkerhet om et byrom blir gjort bærekraftig eller ikke.

Uansett kritikk er bærekraftig utvikling noe vi bør søke, kanskje av den grunn er bærekraft i byrom er noe av det som settes høyest i Norsk byplanlegging. Det kan man lese ut av en hvilken som helst kommune sin samfunnsdel av kommuneplanen. Men hva er egentlig et bærekraftig byrom? Det er enkelt å si at ‘det skal tilfredsstillende behov’, men det er sjeldent noe fasitsvar på hva behovene er og hvordan en kan nå målet om bærekraft.

Hvordan planlegge for et mest mulig bærekraftig byrom?

Det er mange syn på hva som gir bærekraft i et byrom. Man kan aldri være helt sikker på hvilke konsekvenser en endring kan gi. Igjennom historien har det vist seg at en velment og gjennomtenkt endring kan ha uforutsette virkninger på forhold i byrom.

Etter mitt syn er det viktig å redusere sosioøkonomisk segregering, men jeg mener også at reduksjon av CO₂-utslipp og luftforurensing er viktig. Det er ikke alltid man kan prioritere

begge de to hensynene samtidig, og det vil alltid være nødvendig å finne et kompromiss mellom alle de forskjellige faktorene involvert i byplanlegging. Jeg vil i dette kapittelet lage en kategorisering av prinsipper av noen elementer som burde være til stede, før man kan kalle et område: bærekraftig byrom. Alle kategoriene er viktige – og dette skal være klart at listen under ikke er en rangering av viktighet.

Med utgangspunkt i relevant litteratur, hovedsakelig (Bibri et al., 2020; Kain et al., 2022; Neuman, 2005) vil jeg først forklare tiltak vi faktisk – fysisk kan gjøre for mest sannsynlig å oppnå positive konsekvenser for byens bærekraft, uten å skape større negative konsekvenser. De aller fleste endringer i byrom vil gi positive, og negative konsekvenser. Som eksempel: Selv om det er en sammenheng mellom høyere tetthet og miljøkvalitet, og at høyere tetthet tillater en større introduksjon av bærekraftige teknologier – er det også en sammenheng mellom tetthet og dårligere tilgang på sol og dagslys (Boyko & Cooper, 2011, s. 50). De fleste positive konsekvenser har altså negative motstykker. Her er min kategorisering over hva som er positivt med kompakt byutvikling.

Kategoriseringene under er hovedsakelig basert på tre temaer eller teorier. Teoriene er overlappende, men en fellesnevner er *Bærekraftig byutvikling*. *Kompakt byutvikling*, *Kommunikativ byplanleggings-strategi*, og *Rettferdig byplanlegging*

Bærekraftig byutvikling: Et svært bredt begrep, som blir nevnt i de fleste diskusjoner om det meste av utvikling. Vi kan ikke måle bærekraft, men vi kan gjøre konkrete endringer i byrom for å på best mulig måte nærme oss dette abstrakte begrepet.

Kompakt byutvikling: En teori, eller ideologi om hvordan man på best mulig måte skal fortette en by. I kompakt byutvikling blir det lagt stor vekt på fortettingssoner rundt kollektivårer og ‘mixed-use’ med for eksempel utvikling av lokalsenter, eller kreering av blandede boforhold.

Kommunikativ byplanleggings-strategi: En teori om som argumenterer for involvering av berørte parter innen byplanlegging. Teorien beskriver viktigheten av samspillet mellom for eksempel beboer, utbygger, byplanlegger, og politikere.

Rettferdig byutvikling: Byutvikling må skape rettferdige byrom. Det er flere teorier om hvordan man skal gjøre dette – og teoriene er ofte basert på forfatterens fagretning. En fellesnevner for alle teoriene om rettferdig byutvikling kan sies å være hvor vanskelig det faktisk er å oppnå.

3.5.1 Det bærekraftige byrom, kategorisert:

Kategoriene forklarer noen elementer et bærekraftig byrom *har*.

1. **Tetthet og utnyttelsesgrad:** «*The self-evident factor of compact cities is their density – or intensity – measured as the quantity of a specified feature within a certain area*” (Kain et al., 2022, s. 134)

For å gjøre en by bærekraftig må man se seg nødt til å fortette. Det at folk bor tett gjør det enklere å planlegge infrastrukturen som trengs der folk bor, som kollektivtransport eller nærservice. Det gir et område større utnyttelsesgrad en om folk hadde bodd spredt. Den mest åpenbare effekten av kompakte byer er at reduserer arealbruken (Fertner & GROBE, 2016, s. 69). Man kan si at man sparer på bygnings-fotavtrykk. Et annet begrep man kan bruke for å forklare tetthet, er intensitet. Selv om tetthet er en kvantitativ skala, og intensitet en kvalitativ skala – blir ordene ofte brukt som synonymer for hverandre (Westerink et al., 2013, s. 476). Intensiteten i bruken av et by-rom, kan sies å være en bærekraftig kvalitet. Man får altså samlet flere folk – i et mindre rom, med flere bruksområder – dermed gjøre det enklere og mer effektivt å planlegge for ellers nødvendig infrastruktur.

2. **Tilgang og mobilitet:** Viktigheten av god mobilitet er selvforklarende. Det er gjort funn som viser at mangelen på mobilitet og nærhet til kollektiv transport kan føre til en forsterket segregering. (Rokem & Vaughan, 2019). ‘Walkability’ – eller ‘gåbarhet’ er et begrep som kommer til lys i denne kategorien. Walkability dreier seg først og fremst om fremkommeligheten for myk trafikk. Eller hakket mer komplisert: Walkability handler om avstandsfriksjonen mellom to punkter i et geografisk rom for gående og syklende. Når det er snakk om walkability handler det altså om den myke trafikken. Det er ikke mange tiårene siden en slik tankegang var ganske fjern i byplanlegging – Vi har gått fra en bil-fokusert transportplanlegging til å gjøre en mer multimodal transportplanlegging. Dette vil si at våre gate- og veinettverk viser ett sterkere søkelys på å forbedre fremkommeligheten for gående, syklende, og kollektiv transport (Lo, 2009, s. 153).

Det er en sammenheng mellom høyere befolkningstetthet og kortere vei til ting, og sett fra et bærekraft-perspektiv, er en tilnærmet lik jobb-boplass-balanse og høy befolkningstetthet av stor viktighet (Boussauw et al., 2012, s. 701)

3. **Form og motstandsdyktighet:** Form blir nevnt som en av kvalitetene ved den kompakte by i (Kain et al., 2022, s. 135). Selv om det kanskje ikke er fullt så relevant for dette masterprosjektet, må man i forbindelse med by-form nevne debatten mellom monosentrisk og polysentriske byer. En monosentrisk urbanisering vil si at man konsentrerer byen rundt *ett* punkt, eller ett metropol. Motsatsen er polysentrisk urbanisme, som fokuserer på å utvikle flere enn ett punkt (Abozeid & AboElatta, 2021, s. 2). Polysentrisk urbanisme blir i nåtiden betraktet på som mer gunstig (Kain et al., 2022, s. 135).

I dette masterprosjektet er begrepet form mer tilknyttet det man endrer eller løser i en reguleringsplan. I utviklingen av en detaljplan kan man med relativ frihet forme små områder til den formen man vil det skal ta. Det er enklere, billigere, og mer nødvendig å anlegge for eksempel sykkelvei i områder med høy befolkningstetthet. Man står friere – i et område med høy befolkningstetthet til å konstruere bedre gatenettverk. En annen effekt av at folk bor tett er at folk kommuniserer mer med hverandre (Burton, 2002, s. 221), noe vi kan bidra til om vi gir et område riktig form og gatenettverk. Som byplanlegger må man samtidig forsøker å beholde et områdes egenart og historiske karakter, gjennom en harmonisk utvikling – i takt med områdets eksisterende urbane verdier (Neuman, 2005, s. 18). Det å bevare et områdes eksisterende karakter berører det som blir kalt resiliens – eller motstandsdyktighet. Neuman (2005, s. 18) beskriver resiliens ved hjelp av tre spørsmål:

“Resilience asks how well does a place absorb the presence of an organism or activity. How does a place respond to the effects? Is there a range in which an ecosystem or social community can absorb shocks and still retain its health and functional integrity?” (Neuman, 2005, s. 18)

Som med spørsmålet om bærekraft er det mange faktorer man må ta hensyn til. I en reguleringsplan må det sikres om at området og omliggende områder faktisk tåler den endringen man vil gjøre. Som tilfellet er sett på Lade, er utviklingen av flere nye delområder for fortetting utsatt i påvente av en ny mobilitetsplan. Det eksisterende veinettverket ville ikke ha tålt et enda høyere befolkningstall, med tanke på fremkommelighet for kollektivtransporten. Men dette med resiliens er noe vi kan gjøre noe med fysisk. Det er relativt ukomplisert å lage gatenettverk med nok sykkel- og gangveikapasitet, til nytte for lokale befolkningen.

4. **Mangfold og diversitet:** Mangfold og diversitet er kanskje ikke en selvsagt kvalitet ved den kompakte by – men er noe en byplanlegger er nødt til å ha i bakhodet.

«Diversity also refers to preserving biological diversity biological diversity via environmental protection. In urban planning, it may take the form of multiple and mixed land uses instead of a single use. Likewise, inclusionary zoning that accommodates a range of incomes is construed as promoting social diversity.»
(Neuman, 2005, s. 19)

Det Neuman forklarer som å legge til rette for innbyggere med ulikt inntektsnivå blir i dagligdags tale kalt blandet beboersammensetting. Det at et område får en sosial miks er noe som har blitt lovprist for å promotere sosiale nettverk (Fincher et al., 2014).

Blandet beboersammensetting: For å bruke samme eksempel som tidligere – Tensta og Rinkeby i Stockholm, her har boligpriser og flere andre katalysatorer gitt en homogen beboersammensetting. På flere måter gir det negative konsekvenser for lokalbefolkningen.

Et grep som byplanleggere kan bruke for å realisere blanda beboersammensetting er planbestemmelser som bestemmer forskjellig størrelse på leiligheter, som fører til varierte boligpriser. Man gjør dette for at folk med forskjellig sosioøkonomisk status skal kun bo i samme område. Selv om blanda beboersammensetting vil kunne føre til positive effekter – blir det empiriske belegget for å bruke ‘sosial miks’ som byplanleggings-strategi problematisert av flere (Narvestad et al., 2022, s. 9). Uansett om sosial miks er bra eller ... så blir det betraktet som mer ønskelig enn segregering. Vi bor i et land med relativt små sosioøkonomiske forskjeller til å begynne med, så det å sammenligne Trondheim direkte med andre europeiske byer, hvor forskjellene er større kan sies å være feil. Uansett er det å forminske risikoen for segregerte områder noe man i en viss grad kan styre i en reguleringsplan.

Jeg har nå forklart hvordan man som byplanlegger kan bidra til å forebygge sosioøkonomisk segregering, men fenomenet ‘mangfold’ har flere sider. I tillegg til sosialt mangfold er det også sett på som viktig med mangfold i de fysiske omgivelsene. Jeg vil nå ta for meg en mer økonomisk side av bærekraft. Mange argumenterer for at om et områdes befolkning har tilgang på essensiell nærservice

som dagligvarebutikk, frisør, og ellers tilbud man trenger i hverdagen reduserer behovet for å bruke bil (Burton, 2002, s. 224).

En måte å skape mangfold på kan være å planlegge for eksempel et bibliotek, eller kafe. Det fins en del litteratur om 'Den tredje plassen'. 'Den tredje plassen' er kanskje bedre kjent som den lokale baren, kafeen, eller ellers uformelle møtesteder for lokale og tilreisende. Eller som forklart av Oldenburg (1999) "The great good place: Cafes, coffee shops, bookstores, bars, hair salons, and other hangouts at the heart of a community" (Oldenburg, 1999). Blant annet har det blitt gjort funn hvor den 'tredje plassen' kan være viktige i noen folks liv for å oppnå sosiale relasjoner (Rosenbaum et al., 2007)

4 METODE

I dette kapittelet vil jeg introdusere hvilken metode jeg har brukt for å innhente informasjon som skal brukes for å diskutere problemstillingene nevnt tidligere.

1. I hvor stor grad har utviklinga på Lade ført til bærekraftige byrom?
2. Hvilke krefter ligger bak utviklinga som har skjedd?

4.1 KVALITATIV METODE

I dette masterprosjektet har jeg brukt kvalitativ metode. Man kunne også benyttet seg av kvantitativ metode, og forsket nærmere på demografi eller brukt GIS-analyser, men jeg har valgt å avgrense det svært omfattende temaet, og tilpasse metodene deretter. Den viktigste grunnen til å bruke kvalitativ metode er at det passer til mitt tema og mine problemstillinger. Hovedgrunnen for å bruke kvalitativ metode skal være at det er den metoden man trenger å bruke (*Hancock et al., 2001*) Å bruke en kvalitativ metode vil si at man går i dybden på et eller noen få forhold. Med kvalitative metoder har man muligheten til å gi komplekse fenomen en detaljert beskrivelse (Sofaer, 1999). Det som ofte kalles kvalitativ metodes motsetning er kvantitativ metode, hvor man analyserer store mengder data for å finne en sammenheng mellom flere forskjellige variabler. Selv om forskjellen på kvalitativ og kvantitativ metode teoretisk sett er stor, kan man fremdeles gjøre metode som er en miks av begge.

“Qualitative research methods are valuable in providing rich descriptions of complex phenomena tracking unique or unexpected events; illuminating the experience and interpretation of events by actors with widely differing stakes and roles; giving voice to those whose views are rarely heard; conducting initial explorations to develop theories and to venerate and even test hypotheses; and moving toward explanations” (Sofaer, 1999, s. 1101)

I prosjektet bruker jeg to kvalitative metoder: Dokumentanalyse, og intervju. Det vil så bli begått en temaanalyse av både intervju og dokument.

Etikk

“All vitenskapelig virksomhet krever at forskerne forholder seg til etiske prinsipper»
(Thagaard, 2018, s. 20)

Det er viktig når man driver forskning og behandler informasjon, å være informert om etiske retningslinjer. Man må respektere menneskeverdet, og behandle personopplysninger på riktig vis. Om man gjennomfører intervju faller man innenfor personopplysningsloven. Prosjekter

er meldepliktige (Thagaard, 2018, s. 22). Mitt masterprosjekt er innmeldt til NSD (Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste) med et informasjonsbrev som informerer deltagerer om deres rettigheter og informert samtykke, og en intervjuguide som beskriver intervjuets tema og struktur.

I dette prosjektet har det vært fire informanter. Tre stykk ansatt i byplanavdelingen, og en representant for ei beboerforening på Lade. Alle informantene har blitt anonymisert med fiktive navn: Per, Pål, Espen, og Siril.

I tråd med retningslinjer fra NSD, har informasjon om informantene blitt behandlet konfidensielt med for eksempel taushetsplikt. For mer informasjon se informasjonsbrevet (se vedlegg 1.)

4.2 DOKUMENTANALYSE

«Dokumenter er støvede. Men det støvede image skygger samtidig for den kendsgerning, at dokumenter kun eksisterer i kraft af, at de har noget at tilbyde nutiden, for ellers var der ingen grund til at bevare dem.» (Duedahl & Hviid Jacobsen, 2010, s. 14)

Dokumentanalyse er en metode som kan være både kvalitativ og kvantitativ. Og dokumentene undersøkt kan i seg selv være av kvantitativ natur (Altheide, 2000; Wesley, 2010). I prosjektet er dokumentanalysen kvalitativ, og basert på:

- Forslag til ny KPA for Trondheim,
- Kommuneplanens samfunnsdel
- Et utvalg reguleringsplaner

Mye vitenskapelig litteratur beskriver dokumentanalyse som en for lite brukt måte å gjøre kvalitativ forskning på, eksempelvis: *«I en dansk sammenheng er der da heller ingen tvivl om, at de metoder, der hyppigst omtales i metodeundervisningen på eksempelvis universiteterne, er hendholdsvis de konventionelle spørreskemametoder og de lige så konventionelle interviewundersøgelser. Det er langt mere sjældent, at dokumentanalyse tildeles en selvstændig kursugang i hvert fald inden for mange af samfundsvidenskabernes» (Duedahl & Hviid Jacobsen, 2010, s. 15)*

Hvorfor dette er tilfellet er uvisst, men det er uansett en metode som *må* brukes i dette prosjektet. De mest relevante dokumentene innen norsk byplanlegging – og selve

byggesteinen i en bys utvikling siden 1985 er overordnede kommuneplaner og reguleringsplaner. Skal man diskutere byplanlegging må planene nevnt ovenfor være et utgangspunkt.

Hva er et dokument?

Dokument er et begrep med mange forskjellige forklaringer (Tight, 2019). Tight valgte i sin bok *documentary research in the social sciences* å ikke lage sin egen definisjon på dokument, men heller ha alle definisjonene i bakhodet. Jeg velger heller å bruke en allerede eksisterende definisjon: “Documents contain text (words) and images that have been recorded without a researcher’s intervention” (Bowen, 2009, s. 27), det er altså *ikke* det man ville kalt en peer-reviewed artikkel. Et dokument kan både være fysisk eller elektronisk – i den grad man ikke kan kalle elektroniske dokument fysiske. Et dokument kan finnes i mange former for eksempel avisartikler, reklame, kunst, romaner, transkriberte intervju, eller reguleringsplaner.

Som sagt tidligere kan en dokumentanalyse være både kvalitativ og kvantitativ. I dette tilfellet vil prosjektet inneholde en kvalitativ dokumentanalyse (KDA/ QDA).

Dokumentanalyse er en måte å observere ting på, for eksempel skrevet tekst (Rossman & Rallis, 2016).

Det å gjøre en dokumentanalyse har i likhet med alle andre metoder sine fallgruver. I kvalitativ metode står man alltid ovenfor problemet at det dokumentet man tar for seg, eller personene man intervjuer har et bias til det den opprinnelige forfatterens interesser eller agendaer er (Morgan, 2022). Om det samme kan forekomme for reguleringsplaner kan vel diskuteres, men det må kunne sies å være en mulighet for at de private aktørene som utvikler en detaljreguleringsplan og blir betalt av utbygger, vil kunne ha ett vist bias til den som faktisk betaler for arbeidet de gjør. På den andre siden er alle reguleringsplaner som går videre til utbygging stemt frem av politikere med en byplanleggers innstilling.

Temaanalyse av utvalgte dokumenter

Det vil bli gjort en temaanalyse som søker å dele opp datamaterialet i spesifikke tema. Fremgangsmåten for dette er som sagt i Thagard (2018) «Vi sammenligner «på tvers» av dataene slik at vi kan gå i dybden på de enkelte temaene. For å kunne utføre sammenligninger innenfor hvert tema må vi kode og klassifisere dataene på en enhetlig måte» (Thagard, 2018, s. 169).

Reguleringsplanene har i stor grad styrt utviklingen i området. Arbeidet med ny KPA er i sluttfasen, og ny KDP for Lade-Leangen har blitt utsatt til etter rulleringen av ny KPA. I planleggingsprosesser på Lade blir reguleringsplaner, og spesielt planbeskrivelsene det mest brukbare virkemiddelet for politikere, ellers institusjoner med innsigelsesrett, og berørte beboere. Derfor er disse dokumentene mest relevante for planleggingsprosessen på Lade.

Dokumentene analysert er:

- Presentasjon av høringsforslaget for ny KPA (2022-2034) datert: 29.11.22
- Kommuneplanens samfunnsdel,
- Et utvalg av reguleringsplaner
 - o Østmarkveien 3 og 5
 - o Haakon VIIIs gate 14
 - o Haakon VIIIs gate 25

For høringsforslaget for ny KPA og kommuneplanens samfunnsdel stiller jeg spørsmålene:

- Hva er hovedmålet?
- Hvordan stiller dokumentet seg til prinsippene for bærekraftige byrom?

Reguleringsplanene er utviklet av forslagsstiller, og jeg spør derfor spørsmålet: I hvilken grad blir premissene for bærekraftig byutvikling belyst i reguleringsplanene?

4.3 INTERVJU

Intervju er kanskje selve ryggmargen i kvalitativ samfunnsforskning. Selv om det en mengde forskjellige typer og måter å gjøre kvalitative intervju på (Jenner et al., 2004) kan intervju deles inn i tre grove kategorier: Strukturert, Semistrukturert, eller U-strukturert (Zhang & Wildemuth, 2009). Hvilke typer intervju man velger å utføre avhenger av hva man vil se, høre, eller føle i løpet av intervjuprosessen og hvilke tema man er interessert i å diskutere rundt. Jeg har valgt å gjøre semistrukturerte intervju med hjelp av en intervjuguide.

Intervjuene har styrt til å handle om de nøkkeltemaene jeg mente ville bli relevante for masterprosjektets diskusjonsdel. Det har vært et søkelys på å la intervjupersonene gi sin egen historie (narrativ) eller sitt eget syn på av de temaene som omhandler dette masterprosjektet. Enkelte faser i intervjuprosessen har foregått ganske likt det som beskrives som narrative intervju forklart av (Fischer-Rosenthal & Rosenthal, 1997). Eksempelvis: «*1. The invitation to narrate, which must be formulated in such a way that the conversation partners are not*

subject to too much spoon-feeding and at the same time, are helped to mobilize their memories and to narrate freely” (Jenner et al., 2004, s. 206)

Jeg har i løpet av denne prosessen opplevd hvor vanskelig det er å ikke legge for mye styring på hva man snakker om. Spesielt i situasjoner hvor man vil forklare hva teorier sier om det som blir snakket om. Men feilslutninger og det man ser mellom ordene er også en meget relevant side av slike intervju.

Intervjuguiden har hatt 4 ledd eller hovedkategorier, med noen underkategorier jeg synes mest relevante for en temaet i prosjektet (Se vedlegg 2.) Alle intervjuene har foregått under paraply-temaet ‘fortetting og maktbalanse i planleggingsprosessen på Lade’:

Begrunnelsen min for at jeg gjør intervjuene på denne måten, er at jeg er opptatt av at intervjupersonen snakker relativt fritt og uten rammer. Jeg vil forhåpentligvis kunne se en sammenheng i det de nevner eller ikke nevner i intervjuene. Som eksempel har ‘Medvirkning fører ikke nødvendigvis til endringer’ på forskjellige måter blitt nevnt av alle jeg har intervjuet. Noe som ble nevnt av flere var at ‘det blir gjort detaljregulering mens utvikling av ny kommunal arealdelplan er i slutfasen’, og alle de intervjuobjektene hadde en negativ innstilling til dette.

4.4 RELABILITET OG VALIDITET

“Just as diabetes educators care about precision in the care and medications given to patients, researchers care about the precision of their results” (Fitzner, 2007, s. 776)

Reliabilitet er det man kaller: I hvor stor grad man kan være sikker på at metoden inneholder minst mulig feil. Premisset for at man gjør en reliabilitetstest er det at det alltid vil være en grad av feil når man gjør ‘funn’ i en skala (Bannigan & Watson, 2009). En tilfeldig feil kan for eksempel være at noen er distraherete (Bannigan & Watson, 2009), eller at man ikke har ansett et bias i intervjuprosessen. Som nevnt i ‘Introduksjon til dokument analyse’ burde man med systematisert skepsis være klar over at hver forfatters påstand og ethvert dokumentets innhold som utgangspunkt må mistenkes for å være upålitelig eller feil (Duedahl & Hviid Jacobsen, 2010)

Man skal derfor henholde seg kritisk til enhver kilde. Man må også ha i tankene en kildes verdi. Er kilden funnet på grunn av mitt eget bias, hvor jeg finplukker kilder med samme bias som meg?

I tillegg til å være kildekritisk, må vi også være selvkritiske. Så hva er verdien i de kildene jeg har brukt?

Reliabiliteten i reguleringsplaner:

Reguleringsplaner: Detaljreguleringsplaner bestående av tre dokument: Kart, bestemmelser, og beskrivelse. De er skapt ut av et samarbeid mellom alle involverte planleggingsinstitusjoner, politikere, berørte beboere, og forskjellige lover eller veiledere; som for eksempel plan- og bygningsloven, eller veileder for reguleringsplanlegging.

Kart og bestemmelser: Plankartet og planbestemmelsene har rettsvirkning, noe som vil bety at det er dokumenter hvor man har hjemmel til å forlange endringer, det som fins i disse dokumentene er elementer som *skal* være med i området når tiden kommer for at planer skal gjennomføres/ området skal utbygges.

Planbeskrivelsen: Planbeskrivelsen har ikke rettsvirkning, men er dokumentet ment for å beskrive de to andre dokumentene. Det er i denne delen av reguleringsplanen man viser til forskjellige konsekvenser en tenkt utbygging kan ha. Det er også her man henviser til plan- og bygningsloven, og har forskjellige illustrasjoner som skal vise for eksempel: hvordan området kan bli seende ut, eller hvor siktakser blir brutt.

Det at dokumentet ikke har rettsvirkning, gir planbeskrivelsene rom for tolkning. Det er ikke sikkert at det som skrives der blir det endelige resultatet. Den blir brukt for å forklare konsekvenser i området og områdets omegn, og blir brukt i medvirkningsprosesser.

Som et abstrakt eksempel på hvorfor vi burde forholde oss kritiske til planbeskrivelser: En planbeskrivelse skal blant annet beskrive en plans virkninger. La oss si to av virkningene er 'gode muligheter for videre utvikling av lokalsenter på Lade' og 'vil føre til en svekking av siktakser i kulturlandskapet på Lade'. En virkning er positiv, den andre negativ. Hvor vidt forfatteren av planbeskrivelsen har valgt å belyse den negative eller den positive virkningen er opp til forfatteren. Hos en innsigelsesmyndighet (f.eks. Statsforvalter) kan det hende at det blir oppdaget at en negativ virkning har blitt under-belyst.

Så vi må, i motsetning til plankart og planbestemmelser forholde oss til planbeskrivelsen med en systematisk skepsis.

Ved en dokumentanalyse følger man ofte fire kriterier: autentisitet, troverdighet,

representativitet, og mening – eller betydning i forhold til en problemstilling (Duedahl & Hviid Jacobsen, 2010, s. 55-73; Flick, 2018, s. 378; Morgan, 2022, s. 71-73)

Autentisitet: I hvilken grad kan dokumentet sies å være det opprinnelig, eller genuint (Morgan, 2022). Var det for mye støv på dokumentet da det ble scannet? Er dokumentet manipulert? Er dokumentet en primær eller sekundær kilde?

Et ikke-autentisk dokument er et som avviker fra det originale dokumentet i så stor grad, at det ikke lenger er troverdig (Duedahl & Hviid Jacobsen, 2010).

Troverdighet: I hvilken grad kan man si at dokumentet er nøyaktig (Flick, 2018). Kan man tro på det som har blitt skrevet, og kan man stole på at forfatteren har skrevet noe man kan tro på? I hvor stor grad er dokumentet fritt for feil, og kan forfatteren stoles på som nøytral? Eksempelvis er dokumenter produsert av kommersielle organisasjoner ofte skrevet for å gi et positivt inntrykk ovenfor leseren (Morgan, 2022)

Representativitet: Om dokumentet er anvendelig i forhold til et bestemt emne eller en bestemt problemstilling (Duedahl & Hviid Jacobsen, 2010). Spørsmålet med representativitet er i hvilken grad det valgte dokumentet kan representeres som data i ei problemstilling. Er dokumentet relevant, og brukbart? Har dokumentet samlet for mye støv? Representerer dokumentet en realitet?

Betydning/ meningen: Betydninga av et dokument er selve signifikansen av dokumentets innhold, er dokumentet klart og forståelig? (Morgan, 2022) Selve betydningen av de dokumentene brukt. Det er fort gjort å ha full tillitt til en tekst, spesielt de av vitenskapelig karakter før man i det i hele tatt har forstått teksten. Kanskje er det et slags maktutøvelse ovenfor den så uvitende leser når man bruker de store ord, som automatisk får en person til å tro på at det som blir skrevet er av en sann karakter. Vi må derfor forsøke å se meninga i teksten. Hva betyr det som blir representert i dokumentet egentlig? Et dokuments betydning ligger tre steder: Hos avsenderen, i meldingen, og hos mottakeren. (Duedahl & Hviid Jacobsen, 2010) eller som forklart av Flick, “(1) *the intended meaning for the author of the document, (2) the meaning for the reader of it (or for the different readers who are confronted with it) and (3) the social meaning for someone who is the object of that document*” (Flick, 2018)

Uansett hvor perfekte dokumentene som blir analysert er; vil det kunne være en viss form for feil eller bias (partiskhet) i opprinnelige dokument. For å redusere risikoen for dette skal jeg

nå gå igjennom hvorfor jeg mener mitt valg av metode, og måte å gjennomføre metode på, kan fungere for å analysere fortetningsprinsippet som Trondheim Kommune følger.

De som gjør kvalitativ forskning, må være observante på sitt eget bias. Dette biaset blir i kvalitative modeller for forskning ikke sett på som bekymringsverdig, siden all forskning blir sett på som påvirket (Morgan, 2022)

Reliabiliteten i semistrukturerte narrative intervju

Det å vite om reliabiliteten eller validiteten ved et semistrukturert intervju kan være vanskelig. Man kan for eksempel ha misforstått noe en informant har sagt, man kan ha et bias uten å være klar over det selv – eller intervjuer noen med et bias, man kan ha invitert informanter som tilhører kun en side av en sak. Listen er lang, og det fins flere andre eksempler på ting som kan redusere reliabiliteten og validiteten i en intervjuopprosess. Heldigvis har vi i kvalitativ forskning noen grep vi kan ta for å på best mulig måte forsikre oss om at slike feil ikke skjer.

Reliabiliteten: «Relates to the ‘trustworthiness’ by which the methods have been undertaken and is dependent on the researcher maintaining a ‘decision-trail’; that is, the researcher’s decisions are clear and transparent. Ultimately an independent researcher should be able to arrive at similar or comparable findings.» (Noble & Smith, 2015, s. 34).

Valget av informanter ble i denne oppgaven det man kan kalle ‘spesialister’. Det fins ikke et menneske som kan være helt nøytralt, men om en annen person hadde gått til de samme informantene – ville de med stor sannsynlighet ha fått samme svar som jeg fikk. Alle informantene hadde så å si det samme å forklare om de aktuelle temaene, og uten inngripen av meg: forklarte de i sitt eget narrativ om de samme problemene. Det må være klart at i forskning på byplanlegging vil svarene være preget av den tiden forskningen gjøres i. Det som ble svart i mine intervju vil nok om et par tiår være forskjellig i fra det som ble svart nå. Reliabiliteten i de intervjuene som ble gjort vil derfor sannsynlig endres betydelig etter hvert.

Validiteten: «Relates to the ‘trustworthiness’ by which the methods have been undertaken and is dependent on the researcher maintaining a ‘decision-trail’; that is, the researcher’s decisions are clear and transparent. Ultimately an independent researcher should be able to arrive at a similar or comparable findings.» (Noble & Smith, 2015, s. 34)

Et statistisk problem i dette masterprosjektet er mengden informanter. Det var fire informanter, og det er en mulighet for at intervjuer med andre byplanleggere i kommunen og

andre beboerforeninger på Lade kunne pekt delvis i retning av andre konklusjoner enn de som kom frem nå.

Det fremstår likevel som tvilsomt at det ville blitt fullstendig ulike konklusjoner, da jeg intervjuet 'spesialister', altså 3 byplanleggere med lang erfaring i offentlig forvaltning – og en representant for ei beboerforening som er høringsinstans for all arealplanlegging på Lade. Sånn sett kan det argumenteres for at de fire intervjuene til sammen gir et mer representativt bilde, enn det antallet intervjuobjekter alene skulle tilsi.

Oppsummert

All metodebruk og empiri har i masterprosjektet blitt gjort med systematisk skepsis. Både intervju og dokument kan inneholde feil av forskjellige slag. Det som blir tilgitt størst skepsis er planbeskrivelse og intervju. Jeg har reflektert over egne feilgrep med metode i kapittel 5.6. Refleksjon på metode.

4.5 REFLEKSJON PÅ METODE

Igjennom dette masterprosjektet har det blitt gjort en god del refleksjon på metodevalg, og metodebruk. Jeg vil nå sette søkelys på noe av min egen selv-kritikk, og diskutere kort hva jeg ville gjort annerledes.

Jeg har analysert 6 dokumenter, og gjennomført 4 intervjuer. For begge typene har jeg gjort en tema-analyse. Om jeg hadde analysert flere dokumenter, og gjennomført flere intervjuer ville jeg nok ha nådd et resultat som bedre reflekterer et representativt utvalg.

Metoden har gjort funn hovedsakelig rundt to tema: Hvilke krefter som har styrt planleggingsprosessen på Lade, og hvilke endringer i bystruktur som er planlagt på Lade. Disse to temaene kan begge peke på hvordan bærekraftige byrom blir formet. Men det er kun to element av hele prosessen.

For intervjuprosessen del: Om jeg hadde omstrukturert intervjuprosessen til å handle mer om selve utviklingen på Lade, og mindre om medvirkning – ville jeg nok ha endt opp med en empiri som bedre kunne svart på mine problemstillinger.

For dokumentanalysens del: To viktige element i planleggingsprosessen som mangler i masterprosjektet er høringer, og innspills-dokument. Mange av disse har blitt sett, men grunnet masteroppgavens omfang og avgrensning valgte jeg å utelate de fra empiri, de har derfor ikke blitt diskutert.

Selv om jeg mener metoden med noen vesentlige endringer kunne ha fungert godt for å analysere 'hvordan oppnå bærekraftige byrom', mener jeg at temaet er for bredt, og har gjort det vanskelig å gjøre en mer gunstig metode. Om jeg skulle ha begynt på nytt ville jeg ha gjort *kun* intervju, eller *kun* dokumentanalyse. Og fokusert oppgaven rundt *kun* bærekraftige byrom, eller *kun* kommunikatív planleggingsteori.

Til slutt vil jeg nevne at metoden kan argumenteres for å være overførbar til andre kommuner i Norge.

5 EMPIRI

5.1 DOKUMENT

5.1.1 Trondheim kommunes samfunnsdel 2020-2032

Kommuneplanens samfunnsdel for Trondheim har tre mål, og fem delmål med tilhørende strategier. Her viser jeg til de punktene i Trondheim kommunes samfunnsdel som sier noe om de temaene som er mest relevant for masterprosjektet. Jeg gjør dette for å analysere i hvor stor grad kommunens fremtidsplan går over ens med kategoriseringen fra kapittel 4.5.1, og reguleringsplanleggingen på Lade.

1. Trondheim skal ta ansvar for et grønnere og mer sirkulært samfunn

a. Delmål 1.1: Trondheim er en klimanøytral by

- i. Være en pådriver for å gjøre Trondheim til en klimanøytral by, i tråd med Parisavtalen og andre internasjonale klimaavtaler
- ii. Prioritere infrastruktur for klima- og miljøvennlig transport
- iii. Reise kollektivt, gå, sykle eller velge nullutslippskjøretøy, og kutte energibruk

b. Delmål 1.2: Vi bruker ressursene våre smartere i Trondheim

- i. Samarbeide med næringer, kunnskapsmiljøer og innbyggere om å utvikle ressurseffektive matkjeder og synliggjøre matbyen Trondheim

c. Delmål 1.3: Trondheim har et grønt og attraktivt bymiljø

- i. Utvikle og drifte Trondheim for å sikre sunne nærmiljø med ren luft, lite støy og gode solforhold
- ii. Sikre attraktive nærmiljøer som stimulerer til gange, sykling og annen fysisk aktivitet
- iii. Sikre gode tilgjengelige friområder som innbyr til et aktivt hverdagsliv i alle bydeler
- iv. Bevare, foredle og formidle Trondheims kulturarv for å skape identitet og tilhørighet
- v. Bruke kulturarven som ressurs

d. Delmål 1.4: Det er lett å leve miljøvennlig i Trondheim

- i. Synliggjøre muligheter for å utvikle og velge bærekraftige løsninger for alle i hele trondheimsamfunnet
- ii. Jobbe for mobilitetssystemer som gjøre det mulig å flytte flere mennesker, på en bedre måte, med mindre ressurser

- iii. Prioritere løsninger som fremmer gange, sykling og kollektivtrafikk, og begrenser bilbruk
- iv. Etterspørre bærekraftige produkter og løsninger, både fra kommunen og andre aktører

e. Delmål 1.5: Naturen i Trondheim er livskraftig og robust

- i. Legge større vekt på å stanse tap av natur i alle kommunens beslutninger. Iverksette tiltak for å kompensere for tapt natur gjennom økt innsats på restaurering
- ii. Opprettholde og styrke velfungerende økosystemer for å bevare naturmangfoldet, plante mer grønt i hele byen, og sikre blågrønn faktor i reguleringsplaner
- iii. Bevare og sikre landbruks- og naturområder gjennom en arealnøytral byutvikling der vi fortetter eksisterende byggeområder

2. Trondheim skal være en mangfoldig by med et sterkt fellesskap

a. Delmål 2.1: Trondheims innbyggere har god livskvalitet

- i. Gjøre det lettere for innbyggere, uavhengig av alder, kjønn, funksjonsnivå og levekår, å ta valg som fremmer god folkehelse og livskvalitet
- ii. Legge til rette for et rikt kunst- og kulturliv
- iii. Tilby forsvarlige og gode tjenester til innbyggerne

b. Delmål 2.3: Trondheim har et mangfold av bomiljø og møteplasser der alle føler seg velkomne

- i. Sikre at alle har tilgang til gode og trygge boliger, og bomiljø med møteplasser og kvaliteter som gir positive helseeffekter
- ii. Sikre mangfoldige bomiljø, og arbeide aktivt for å forbedre områder med levekårsutfordringer
- iii. Sikre en inkluderende by for alle, der bymiljø, bygninger og møteplasser er tilgjengelige og åpne
- iv. Alle kan stille krav til og etterspørre boliger og bomiljø med god kvalitet
- v. Næringslivet kan samarbeide med kommunen om utviklingen av mangfoldige boliger og bomiljø
- vi. Utbyggere kan gjennomføre reelle medvirkningsprosesser i utvikling av boligprosjekter

c. Delmål 2.4: Trondheim er kultur- og frivillighetsbyen, der alle bidrar til gode lokalsamfunn

- i. Legge til rette for at ideelle og frivillige aktører kan ta en større rolle i utviklingen av bydelene
- ii. Sikre at barnehager, skoler, biblioteker og helse- og velferdssenter tar en større rolle i lokalsamfunnet
- iii. Planlegge for arealtilgang og næringsvirksomhet i lokalsamfunnet slik at flere lokale møteplasser blir etablert
- iv. Næringslivet og byutviklere kan bidra til å styrke den sosiale infrastrukturen i bydelene gjennom å støtte lokale initiativer og prosjekter.
- v. Utbyggere kan bidra ved å legge til rette for møteplasser i både eksisterende og nye bygg

d. Delmål 2.5: I Trondheim har alle mulighet til å bli hørt, spurt og sett i planlegging og utvikling av kommunen

- i. Gjøre innbyggerinvolvering til en integrert del av plan- og styringssystemet og tjenesteutviklingen
- ii. Jobbe systematisk med åpenhet, medvirkning og innsiktsarbeid
- iii. Etablere arena for kontakt med kommunen i bydelene, for eksempel gjennom bibliotekene
- iv. Legge til rette for digital deltakelse gjennom hele livet
- v. Invitere til deltakelse i planer som har betydning for innbyggere
- vi. Velge metoder som sikrer medvirkning og samskaping fra utsatte grupper, slik at nye perspektiver får plass i beslutningsprosesser
- vii. Alle aktører kan bidra til gode og inkluderende medvirkningsprosesser i sine prosjekter
- viii. Alle i Trondheim kan delta aktivt i samfunnsdebatten ved å dele meninger, ønsker og erfaringer.
- ix. Alle kan bidra til å skape et trygt debattklima og konstruktive diskusjoner om temaer man er uenige om
- x. Kommunikasjonsmiljø, media og ulike organisasjoner og virksomheter kan bidra til å fremme kunnskapsdrevet dialog i sine kanaler

3. Kunnskaps- og teknologihovestaden i Trondheim skal være et kraftsentrum for en bedre verden

a. Delmål 3.1: Trondheim har et attraktivt næringsliv og et internasjonalt ledende kunnskapsmiljø som samarbeider godt

- i. Bidra til verdiskaping som løser de store og komplekse samfunnsutfordringene lokalt, regionalt, nasjonalt og globalt.

b. Delmål 3.2:

- i. Arbeide proaktivt, slik at flere studenter brukes som en ressurs i utviklingen av byen
- ii. Både næringslivet, organisasjoner og frivillige grupper kan samarbeide med kommunen om å løse oppgaver som tidligere har vært tjenestebaserte, men som ikke trenger å være det.

c. Delmål 3.3:

- i. Arbeide proaktivt for å koordinere byens ressurser for å nå felles samfunns mål
- ii. Utfordre egne praksiser og prosesser

d. Delmål 3.4: Trondheim har realisert potensialet i digitalisering og teknologi for å løse samfunnsutfordringer i framtida

- i. Bidra til å hente ut potensialet som ligger i digitalisering og teknologi
- ii. Samarbeide med kunnskapsmiljøene om å utvikle løsninger på utfordringer i framtida
- iii. Næringslivet og andre organisasjoner kan tilgjengeliggjøre data for offentlig bruk

e. Delmål 3.5: Trondheim er ledende på sirkulær- og delingsøkonomi, som bidrar til god livskvalitet innenfor planetens tåleevne

- i. Oppgradere infrastruktur og støtte næringslivet i å bli mer bærekraftig, med en mer effektiv bruk av ressurser og større anvendelse av rene og miljøvennlige teknologier og industriprosesser
- ii. Bidra i arbeidet med å utvikle næringslivet i en mer sirkulær retning
- iii. Utfordre bransjens egne praksiser og prosesser i tillegg til rollen den kan spille i samfunnet.

Hovedgrep for arealutviklingen.

Samfunnsdelen beskriver 6 hovedgrep for arealutviklingen i Trondheim «En bærekraftig by – et godt sted å leve.»

- Holde bystrukturen samlet
- Bevare og tilbekeføre områder for landbruk, natur og friluftsliv, og sikre en arealnøytral byutvikling.
- Differensiere tetthet og sikre attraktive bolig- og bymiljø.
- Sikre rett virksomhet på rett sted, og nok areal til næring.
- Legge til rette for et klima- og miljøvennlig transportmønster
- Legge føringer for klima- og miljøvennlige byggeprosjekt.

5.1.2 Saksprotokoll – KDP Lade – Leangen, fremdrift.

Trondheim kommune er nå i slutfasen i utviklingen av ny KPA. Utviklingen av ny KDP for Lade-Leangen var opprinnelig planlagt å være ferdigstilt før ny KPA, men ble den 18.06.2019 'lagt i bero/ utsatt' av formannskapet. Formannskapet forklarer med tre punkter:

1. «Formannskapet viser til at store deler av planområdet har gjennomgått reguleringsendringer gjennom den perioden planarbeidet har pågått, og at planen derfor har fått mindre betydning enn opprinnelig tenkt.» Vedtaket var enstemmig.
2. «Formannskapet vedtar at arbeidet med kommunedelplan for Lade-Leangen settes i bero og at videre overordnet planlegging tas i forbindelse med kommende rullering av KPA.» Vedtaket ble vedtatt mot to stemmer (MDG, SV)
3. «Igangsatte planer fullføres på ordinær måte. Det forutsettes at områdene ligger utenfor deponiområdet eller at deponimassene på eiendommen fjernes før utbygging og at det sikres mot gassinntrenging fra deponi på tilstøtende eiendom» Vedtaket ble enstemmig vedtatt. (Formannskapet, 2019)

Etter mitt syn, har utviklinga på Lade-Leangen i en viss grad blitt styrt av reguleringsplanlegging, og området har endret seg i så stor grad at KDP for området har blitt mindre relevant.

KDP for Lade-Leangen ville vært av stor nytte i arbeidet om å analysere utvikling av bærekraftige byrom på Lade. Siden den prosessen er stoppet opp, har jeg støttet meg til forslag til ny KPA for Trondheim.

5.1.3 Presentasjon av høringsforslaget for ny KPA (2022-2034) datert: 29.11.22

Dette dokumentet er siste versjon som var tilgjengelig av høringsforslaget til ny KPA for Trondheim kommune. Dokumentet er ikke endelig vedtatt, og medvirkningsprosessen er ikke

fullt ut gjennomført. Alt som blir forklart i høringsforslaget kan være endret etter masterprosjektets slutt. Men høringsforslaget gir en klar pekepinn på hvilke konkrete endringer kommunen vil gjøre for å oppnå målene satt i samfunnsdelen.

Det blir foreslått endringer i begrepene brukt for å forklare arealformål. Det som før var boligbebyggelse, sentrumsformål, tjenesteyting, næringsvirksbebyggelse, forretning, mer der – Skal nå bli Byggesone 1, 2, 3, og 4. De nye arealformålene blir beskrevet som:

Byggesone 1 – sentrumskjerner: Handel, tjenesteyting, kultur- og servicetilbud hører hjemme her. Omfang må tilpasses stedet. Første etasje ut mot sentrale offentlige gater og byrom skal fortrinnsvis inneholde utadrettet virksomhet, ikke leiligheter. Bymessige gater som fremmer gange, sykkel og kollektiv som reise måte. Lokale sentrumskjerner begrenset utstrekning, sikre korte gangavstander og en samlet etablering av tilbudene.

Byggesone 2 – Sentrale byområder: Gangavstand til sentrumskjerner og sentrale kollektivårer, med 10-minuttersbyen som utgangspunkt for gangavstanden. Andre hensyn ved avgrensing: hensynssoner for kulturmiljø og naturverdier, terreng, og bevaring av sammenhengende bygningsmiljø. Små lokale sentrum har utstrekningen av byggesone 2 tilpasset behovet for fortetting i bydelen.

Byggesone 3 – Øvrige byområder: Det kan fortettes også her. Grad av utnyttning skal tilpasses eksisterende strøkskarakter. Eksisterende bomiljø, naturverdier og kulturhistoriske verdier skal ivaretas ved planlegging av nye byggeprosjekter. Småhusområder utgjør en stor del av byggesone 3, men også større områder leilighetsbygg inngår.

Byggesone 4 – Ytre byggeområder: Antall nye boliger her bør begrenses – beboere i disse områdene vil stort sett være avhengig av bil for å nå jobb, skole og andre tjenester. Tillates kun boliger i form av småhusbebyggelse i form av ene- eller tomannsboliger.

Det blir også beskrevet hvor kommunen vil lokalisere sentrumskjerner, og at flere steder blitt foreslått som lokale sentrum enn i gjeldende KPA.

Sentrumskjerner:

I kartet over sentrumskjerner er området relevant for masterprosjektet både innenfor S1 og S3.

De forskjellige typene sentrumskjerner blir beskrevet i stikkordsform:

- «**S1**: Midtbyen og omkringliggende områder

- **S2:** Bydelssentra med kollektivknutepunkter for metrobuss- og/eller togstasjon
- **S3:** Lokale sentra med robust befolkningsgrunnlag og metrobusstilbud eller annen sentral kollektivlinje.
- **S4:** Andre lokale sentra med robust befolkningsgrunnlag og godt kollektivtilbud.
- **S5:** Bygdesentra og andre små sentrum som er viktige for et godt lokalmiljø.»

Byform

Dokumentet har en egen seksjon om arkitektur og byform, og beskriver «Juridiske bestemmelser **kan ikke sikre god arkitektur. MEN** viktig å ha med for å få fokus på en del sentrale tema:» Noen av temaene forklarer.

- At vi planlegger bygg og bymiljø i en menneskelig skala – slik at det dannes gater og byrom som er attraktive for opphold og ferdsel.
- At det tas hensyn til terreng og tilpasning til eksisterende bygulv.
- At vi har et bevisst forhold til hvor og hvordan vi plasserer nye høyhus.
- At førsteetasjer og inngangssoner bidrar til å skape et levende bymiljø og gode nabolag.

Mobilitet

Dokumentet forklarer: «**Klare mål:** Byvekstavtalen forplikter kommunen til å nå nullvekstmålet for personbiltransport + redusere klimagassutslipp, luftforurensning og støy.

Vedtatt handlings- og økonomiplanen for Trondheim kommune 2022-2025 sier at **personbiltrafikken skal reduseres med 20 prosent.**

Derfor bestemmelser om at: **Gående, syklende og kollektivtransport skal prioriteres høyest** ved planlegging av transportsystemet

Byggesone 1 og 2:

- Ferdselsårer i sentrumsområder skal utformes som **bymessige gater** som fremmer gange, sykkel og kollektiv som reisemåte.
- Krav til utforming som reduserer hastighet på motoriserte kjøretøy
 - Frigjøring av areal til andre gående, syklende og kollektiv, og sikre at det avsettes areal til **beplantning og møblering** i gatemiljøet»

Det blir også forklart at bilparkering skal reduseres, og sykkelparkering økes.

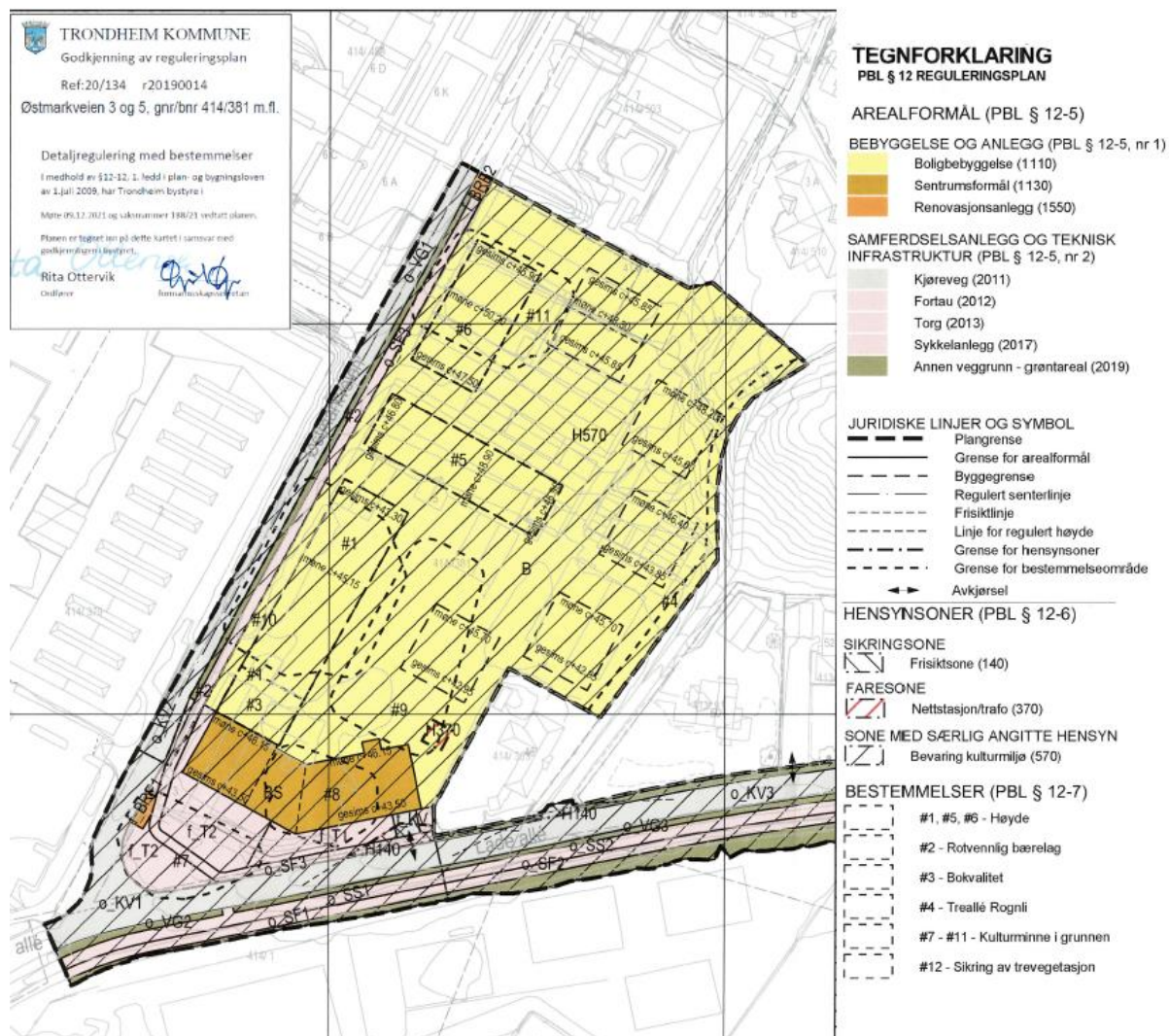
5.2 REGULERINGSPLANER

5.2.1 Østmarkveien 3 og 5. (TAG arkitekter AS, 2021)

Østmarkveien 3 og 5, som også blir kalt 'gartneritomta' er et område der det før var gartneri.

Det ligger sentralt lokalisert nord-nord-vest på Lade. nord for, og grensende til Lade alle.

Planbeskrivelse



Figur 4: Plankart for detaljreguleringsplan, Østmarkveien 3 og 5. (TAG arkitekter AS, 2021)

Hensikten med planen: «Hensikten med planen er å legge til rette for flere boliger og torg i tilknytning til et lokalt sentrum, samt oppgradere anlegg for gående og syklende langs Lade allé. Det legges til rette for boligbebyggelse, sentrumsformål, felles torg og offentlig trafikkareal; kjøreveg, fortau og sykkelveg med fortau»

Tetthet og utnyttelsesgrad:

Tettheten og utnyttelsesgraden innenfor det avgrensede området er regulert til å bli relativt høy. Som forklart i planbestemmelsene «Det skal etableres minimum ti boenheter per dekar innenfor planområdet». Planbeskrivelsen angir et foreslått bruksareal på ca. 106%. Dette grunnet tilgrensing mot eksisterende småhusbebyggelse og hensynssoner for kulturmiljø.

Tilgang og mobilitet:

Det virker å bli lagt stor vekt på mobiliteten for myk trafikk, med henholdsvis 3 sykkelparkeringsplasser og 0,5 bilparkeringsplasser per boenhet. Det forslås i tillegg 2,5 meter bredt fortau langs Østmarkveien og Lade allé, og «sykkelveg med fortau sør for Lade allé mellom Østmarkveien frem til Olav Engelbrektssons allé (øst)»

Planbeskrivelsen oppgir at området har «svært god kollektivdekning, med holdeplass for metrobuss i umiddelbar nærhet, noe som vil gjøre det mulig å bo her uten å være avhengig av bil» og «Nærhet til skole, barnehage, service og tjenester bidrar til redusert transportbehov og økt aktivitet i form av gange og sykling»

Form og motstandsdyktighet:

Planbeskrivelsen beskriver «Mot småhusbebyggelsen i øst har planforslaget punkthus med pulttak og trekledning. Dette bidrar til å skape en overgang mellom de ulike typologiene.».

Angående stedets form beskrives «Planlagt utbygging vil ha en positiv virkning på stedets karakter, byform og estetikk ved at det følger opp bebyggelsesstruktur og materialbruk i området, og bidrar til å definere gateløp og plassrom. Det reguleres et nytt offentlig fortau gjennom felles torg (f_T2)»

Planbeskrivelsen inneholder en ekstensiv analyse av endringer i siktlinjer fra og mot Lade kirke, Lade gård, og til og fra omliggende områders grønn-struktur, og to nabobygninger med antikvarisk klasse B og C.

Motstandsdyktighet i form av skolekapasitet blir beskrevet «Det er god barnehagedekning, men ikke ledig skolekapasitet, verken på barne- eller ungdomstrinnet, i skolekretsen.

Bestemmelsene sikrer at tiltak for boligbygging ikke skjer før det er dokumentert tilstrekkelig skolekapasitet.»

Mangfold og diversitet:

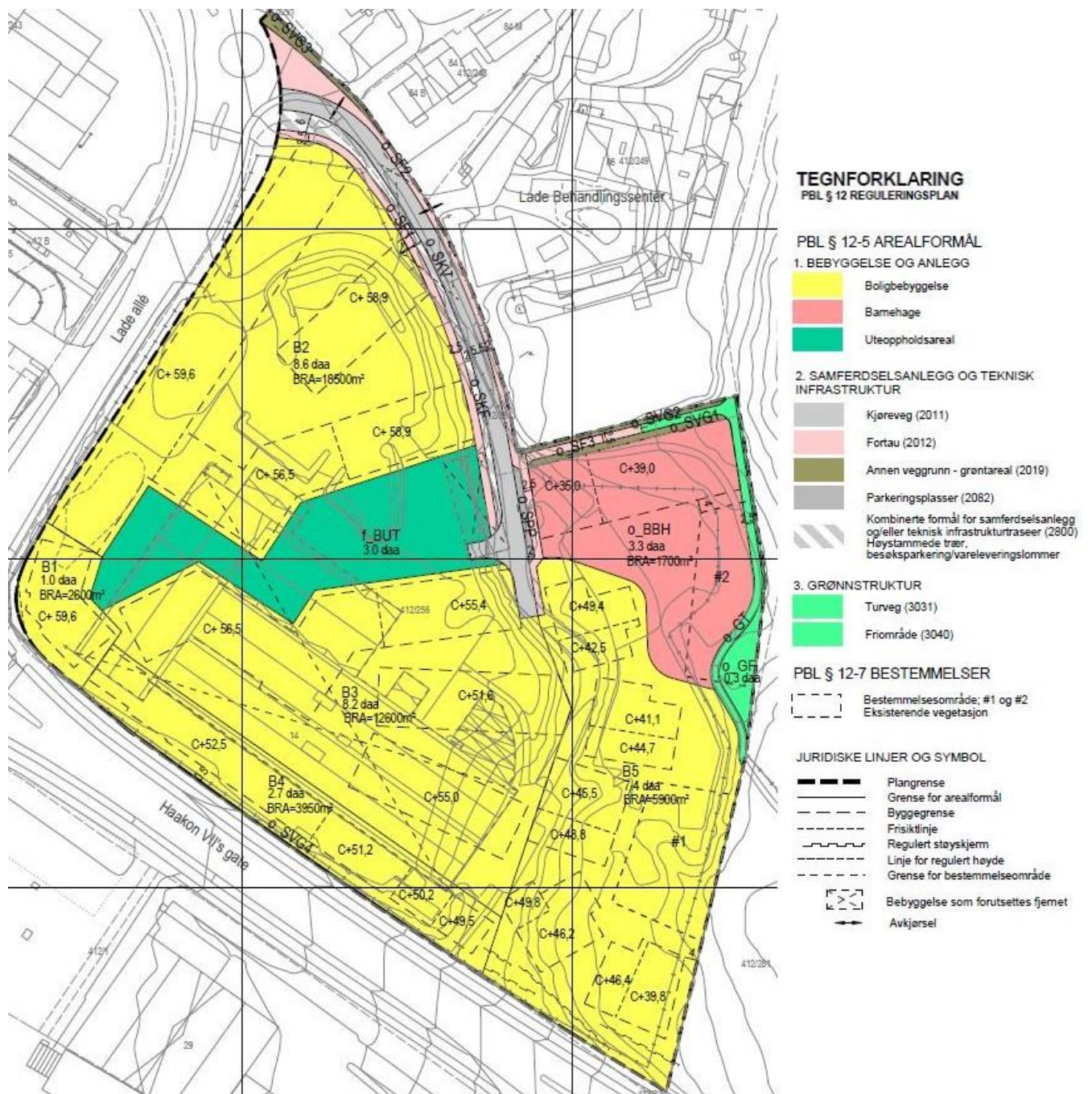
Bestemmelsene beskriver «Minimum 50% av leilighetene skal ha tre eller flere oppholdsrom. Disse leilighetene skal være større enn 51m². Maksimum 2% av leilighetene skal være ettroms.»

Planbestemmelsene beskriver «Innenfor felt BS skal det etableres bolig- og næringsbyggelse» som blir illustrert i planbeskrivelsen med 250m².

For blandet bruk i nærområdet sier planbeskrivelsen «innenfor en sirkel med radius 400m, har man alt man trenger i hverdagen av handel og tjenester, skoler og idrettsanlegg i umiddelbar nærhet»

5.2.2 Haakon VII's gate 14 (Pir II AS, 2018)

Haakon VII's gate 14 grenser til handelsområder i sør og vest, behandlingssenter og fortetta områder i Nord, og Leangen gård i Øst.



Figur 5: Plankart for detaljreguleringsplan, Haakon VII's gate 14. (Pir II AS, 2018)

Hensikten med planen:

«Hensikten med planen er å utvikle eiendommen fra lager og logistikkvirksomhet til et boligområde, med barnehage og mulighet for innslag av næring.»

Tetthet og utnyttelsesgrad:

Tettheten innad i område vil bli høy, med rundt 12 boliger per dekar, med en samlet utnyttelse på 120% BRA. Det blir lagt opp til minimum 450 boenheter.

Tilgang og mobilitet:

Planbestemmelsene beskriver at «Det skal etableres et nettverk av gangforbindelser gjennom planområdet» Med minimum 2 sykkelparkeringsplasser, og minimum 0,5 biloppstillingsplasser per boenhet»

Om kollektivtransport beskriver planbeskrivelsen «Det er flere bussavganger i timen fra Lade allé, men få avganger fra Haakon VII's gate. Det planlegges omstigningspunkt mellom jernbanestasjon og stasjon for Metrobuss ved Leangenbrua, 250 meter fra planområdet.» Planbeskrivelsen sier også «Det er flere bussavganger i kort avstand fra planområdet, både i Lade allé og Haakon VII's gate»

Form og motstandsdyktighet:

Planbeskrivelsen sier at «Et grønt sammenhengende drag gjennom planområdet vil ruste opp nærmiljøet sammenlignet med dagens situasjon. Planområdet vil skape forbindelser til de fremtidige boligområdene i Lade allé og Leangen senterområde»

I konteksten av et område nordøst for reguleringen med naturtype klasse C (lokalt svært viktig) beskrives «Naturområdet vil reduseres med om lag 200-300 m² grunnet plassering av barnehagen og omlegging av turvegen.»

Om skole- og barnehagekapasitet beskrives «En utbygging av bortimot 500 nye boliger vil gi behov for 75 barnehageplasser. Det er i planforslaget tilrettelagt for ny barnehage på inntil seks avdelinger (100 barn) innenfor planområdet. Barnehagekapasiteten er per i dag meget god. Reguleringsplanen antas ikke å komme i konflikt med skolekapasiteten i området på det nåværende tidspunkt»

For området som grenser mot Leangen gård beskrives: «Innenfor felt B5 er det planlagt boliger med vesentlig lavere tetthet enn i planområdet som helhet. Dette for å skape en mykere overgang til kulturlandskapet rundt Leangen gård»

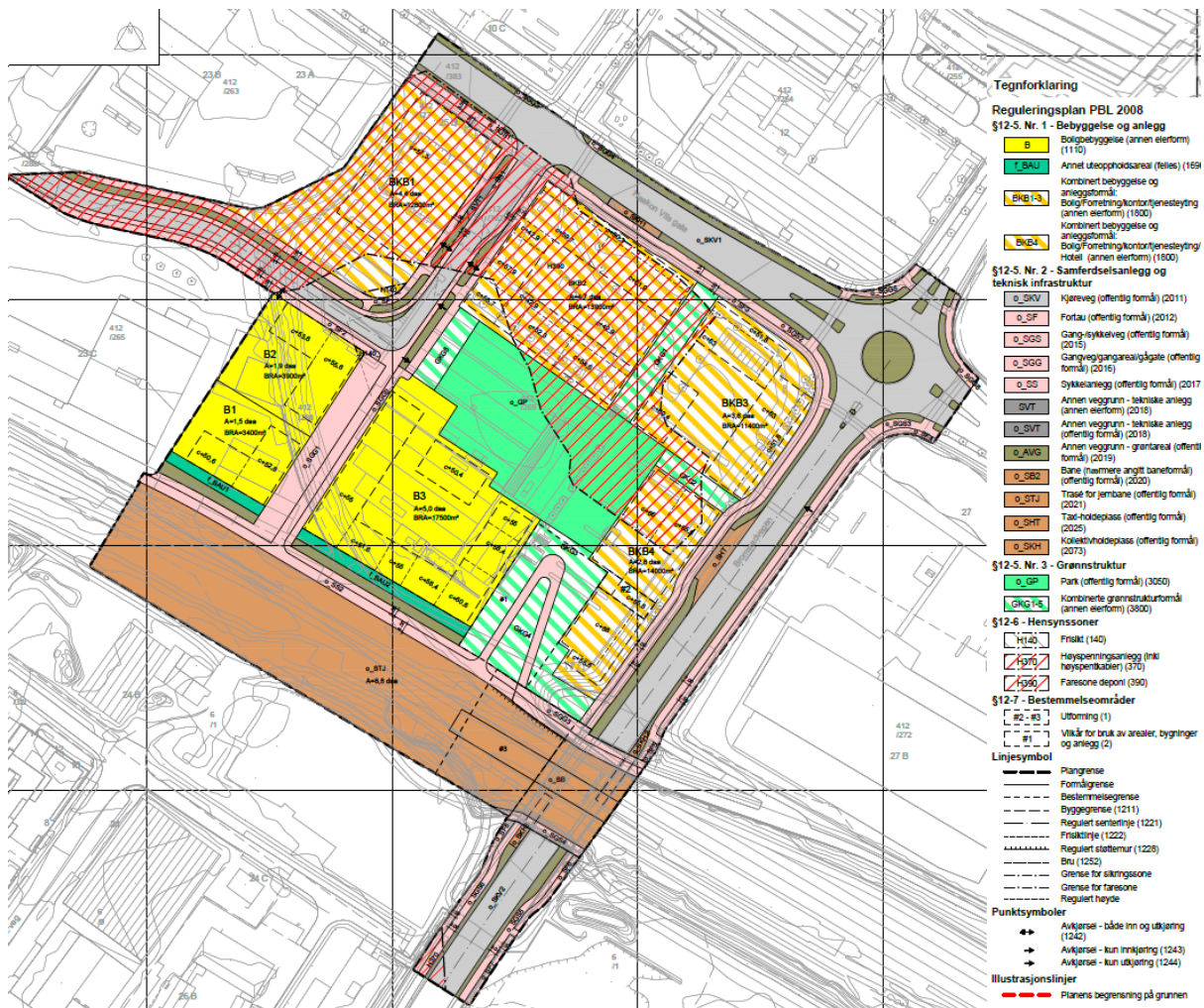
Mangfold og diversitet:

Planbestemmelsene beskriver «Det tillates etablert tjenesteyting og/eller kontor i første og andre etasje i bebyggelse langs Lade allé i felt B1 og felt B2. Samlet areal til kontor/tjenesteyting skal ikke overstige 3 000 m² BRA»

«Det skal legges til rette for en variert boligsammensetting i planområdet. Eitroms leiligheter kan utgjøre maks 15% av samlet antall boenheter innenfor planområdet. Fireromsleiligheter eller større skal utgjøre minst 10% av samlet antall boenheter innenfor planområdet»

5.2.3 Haakon VII's gate 25 (Oslo Works, 2022)

Reguleringsplanen for Haakon VII's gate 25 er ute til offentlig ettersyn, med frist for innspill den 27.06.2022. Den fins foreløpig med to alternativer for kart, beskrivelser, og bestemmelser. De dokumentene analysert her tilhører alternativ 2 – som forslagstiller beskriver som en «vesentlig bedre løsning». Gjennomføringen av planen er sterkt påvirket av spørsmålet om gassinntrenging, da den ligger nærmest avfallsdeponiet på Lade av de planene analysert her.



Figur 6: Plankart for detaljreguleringsplan, Haakon VII's gate 25. (Oslo Works, 2022)

Hensikten med planen:

«Hovedformålet med planarbeidet er å legge til rette for en utvikling av området rundt nye Leangen stasjon, iht. gjeldende kommuneplan og kommunedelplan, samt i tråd med overordnede prinsipper for arealutnyttelse og byvekst rundt kollektivknutepunkter, herunder Byvekstavtalen av 25.06.2019. Det planlegges for et område med høy andel boliger i kombinasjon med kontor, forretning, kultur, idrett og annen tjenesteyting»

Tetthet og utnyttelse

Planbestemmelsene beskriver en relativt høy tetthet «Innenfor planområdet skal det etableres minimum 425 boenheter ... Samlet bruksareal skal være minimum 60.000 m² BRA»

Tilgang og mobilitet

Et tema som blir gjentatt i planbeskrivelsen er at området inneholder kollektivt knutepunkt, og sier spesifikt «Reguleringsplanforslaget har et særlig fokus på å bygge opp under et attraktivt og godt fungerende kollektivknutepunkt rundt Leangen togstasjon ... samt etablering av ny Metrobussholdeplass direkte på omstigningspunktet.»

Planbeskrivelsen forklarer om parkering: Minimum 3 plasser per 70m² boenhet, minimum 3 plasser per 100m² kontor, minimum 2 plasser per 100m² forretning og bevertning, og minimum 1,5 plasser per 100m² resterende, og minimum 50 plasser for togreisende.

Planbeskrivelsen sier om kjøreveier at «Begge planalternativer gir bedre fremkommelighet for metrobuss, da den totale trafikkgenereringen estimeres å bli lavere enn dagens situasjon, og med bedre rushtidsfordeling, i og med at trafikk fra planområdet blir fordelt mellom flere ulike funksjoner enn i dag»

Planbeskrivelsen beskriver om gang og sykkelanlegg «Hovedsykkelvegen i felt o_SS9 følger jernbanesporets nordside, og inngår i sammenhengende trasé planlagt av Statens Vegvesen kontinuerlig fra Ranheim til Midtbyen ... Det reguleres sykkelfelter i begge retninger over Leangbroa, og i begge retninger langs Haakon VIIIs gate slik det allerede er i dag. Løsningen som reguleres for gående og syklende langs og over Leangbroa blir likevel vesentlig forbedret»

Form og motstandsdyktighet

Dette sier planbeskrivelsen: «Områdets karakter i dag kan beskrives som et storhandelsområde ... Det har i dag ingen estetiske eller urbane kvaliteter»

«Det planlegges for ny, bymessig og relativt tett kvartalsstruktur innenfor planområdet»

Det er foreslått en blokk som overstiger høydebegrensningen «Forslagsstiller begrunner dette i en tydelig markering av knutepunktet og som svar på det politiske ønsket om høy tetthet rundt kollektivknutepunktet»

Mangfold og diversitet

Planbeskrivelsen beskriver «Maksimum 10% av antall leiligheter kan være 1-roms. Minimum 10% av antall leiligheter skal være 4-roms eller større»

I beskrivelsen blir det beskrevet «I felt BKB4 åpnes det for etablering av hotell. Dette på grunn av at det ligger direkte på et sentralt nytt togstopp, og kan fungere som supplerende tilbud for f.eks. næringsarealer/ kontor og ikke minst idretts- og kulturformål i nærområdet.»

Om arbeidsplasser sier planbeskrivelsen «Det antas at planforslaget vil innebære et sted mellom 600 og 1200 arbeidsplasser»

5.3 FUNN I DOKUMENT

Det har i dokumentene nevnt ovenfor kommet frem noen klare funn.

- KDP Lade-Leangen ble vedtatt utsatt. Den eneste gjeldene overordnede planen for Lade-Langen i 2023 er KPA som i år skal bli vedtatt høsten 2023.
- Noen hensyn ny Kommuneplanen i større grad skal satse på

- Miljøvennlighet
 - Mangfold
 - Medvirkning
 - Fortetting fra byggesone 1 og utover
 - Kultur
 - Reduksjon av biltrafikk, øking av gående og syklende.
 - Kulturminnevern
- De tre reguleringsplanene har veldig ulik utforming, spesielt Haakon VIIIs gate 25 - som er formulert og utformet med store avvik fra de andre to. Eksempelvis vises ikke utnyttingsgraden som BRA prosentvis.
 - Alle reguleringsplanene, spesielt Haakon VIIIs gate 14 og 25 har stor vekt på fortetting og høy grad av utnyttet bruksareal.
 - Alle reguleringsplanene beskriver at kollektivdekning dekkningen er god, da spesielt Haakon VIIIs gate 25.
 - Reguleringsplanene: Haakon VIIIs gate 25 og Østmarkveien 3 og 5 beskriver en tilrettelegging for myk trafikk.
 - Reguleringsplanene: Haakon VIIIs gate 14, og Østmarkveien 3 og 5 beskriver en tilrettelegging for å ta vare på siktlinjer og sikre 'flytende' overgang mot berørte kulturhistoriske områder.
 - Alle reguleringsplanene legger vekt på private oppholdssoner for beboere.
 - Reguleringsplanene forklarer lite om områdenes motstandsdyktighet med tanke på handel, form, og miljøhensyn.
 - I planbeskrivelsene blir planbestemmelsene sjeldent begrunnet.

5.4 INTERVJU

La meg nå først presentere nøkkelordene av interesse for intervjuprosessen: *Fortetting*, *Medvirkning*, og *maktbalanse* i planleggingsprosessen på Lade. Finner man et gjengående tema, eller problemer om vi snakker med ansatte i byplanavdelingen, og en beboerforening på Lade?

Etter å ha gjennomført et intervju, sitter man igjen med flere ideer, og tilleggs-spørsmål vil kanskje vise seg. Det er brukbart å notere disse ideene etter intervju (Galletta & Cross, 2013) Dette har jeg gjort, og etter intervjuene sitter jeg igjen med noen problemsoner som alle intervjuobjektene nevnte av fri vilje, eller – i deres eget narrativ.

«The determination of the analytical categories begins with an intensive and repeated reading of the material.» (Jenner et al., 2004)

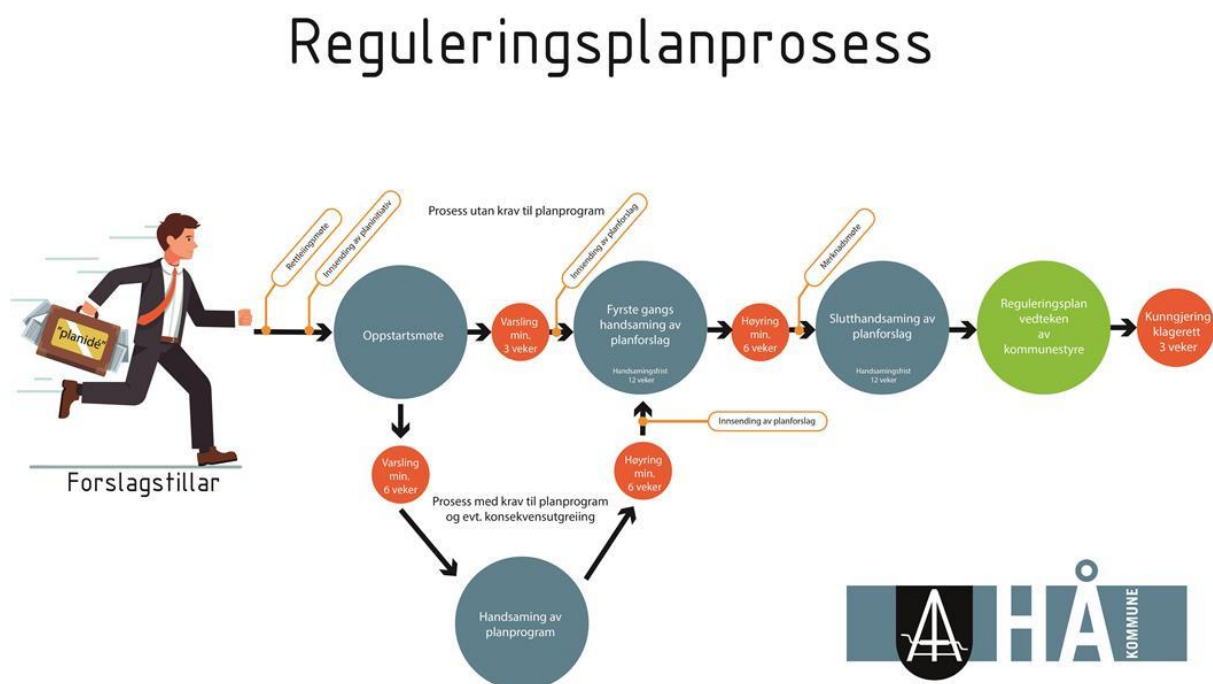
Jeg har valgt å første vise til den relevante rådataen fra intervjuene i kronologisk rekkefølge, som viser til konteksten i intervjuprosessen – og hvilke stikkord jeg forbinder med det som blir sagt. Der etter, i Funn gjøres det en tematisk analyse, med kategoriene: Lade, Planleggingsprosessen, Fortetting & kompakt byutvikling, medvirkning og maktbalanse, Hovedproblemer på Lade.

Alle intervjupersonene er anonymisert, og gitt andre navn

Jeg vil nå for hvert intervju følge en lik kategorisering av tema, med kontekst.

5.4.1 Per, Byplanlegger 1

Per er byplanlegger i Trondheim kommune. Intervjuet omhandlet hovedsakelig planleggingsprosessen, og var opprinnelig ment som et kartleggings-intervju. Det ble i intervjuet brukt en figur fra Hå kommune for å kunne bedre relatere det som ble sagt om en reguleringsplanprosess. Når Per refererer til 'figuren' er det snakk om figuren under.



Figur 7: Reguleringsplanprosess (Hå Kommune, 2023)

Kontekst: Per snakker om planleggingsprosessen i Trondheim kommune, etter det ble snakk om at man gjør reguleringsplanlegging om det er snakk om utbygging av 4 enheter eller mer

Sitat fra transkript:

Per: «Trondheim kommune har en tommelfinger-regel: om du skal bygge 4 enheter eller mindre trengs det normalt ikke reguleringsplan. Det kan være leiligheter, det behøver ikke være 4 bygninger, men 4 enheter.»

Intervjuer: «Kontor og sånt da?»

Per: «Da spør det litt om det er regulert fra før, og hva KPA sier, og om det er i tråd med den. I Trondheim er vi påpasselige med å unngå at store kontorvirksomheter får etablere seg på tomter i utkanter hvor det er vanskelig å komme seg på jobb uten bil. Om du bygger en plass hvor KPA sier det kan være bolig, og du skal bygge bolig. Er det mye enklere en om arealdelen sier det skal være industri, men man vil bygge bolig»

Kategorisering: Kompakt byutvikling. Enklere å få gjennomslag om man følger KPA.

Kontekst: Per snakker om hvorfor man skal fortette i Trondheim.

Sitat fra transkript:

Per «Opp ved butikkssenteret er det foreslått en fortetnings-sone, da det er så god kollektivdekning der. Fortetting har med det at det er viktig å ikke spre byen utover dyrkamarka eller friluftsområder eller marka, for det har vi jo gjort i Trondheim og eller i andre store byer i Norge, for man hadde ikke den samme bevisstheten på 60- og 70- tallet. Fokuset på klimakonsekvenser av biltrafikk kom heller ikke inn for fullt i arealplanlegginga før for under 20 år siden. Man var ikke så opptatt av at folk skulle komme seg til jobb uten bil, men nå er vi blitt svært opptatt av det. At folk bor tett, legger grunnlag for et godt utbygd kollektivnett.»

Intervjuer: «Er det alltid bra å fortette?»

Per: Nei, men man må fortette med kvalitet, å forsikre seg om at det blir okay å bo der, at det ikke blir for tett, og at man ikke ødelegger for de som border fra før av. Det med fortetting har jo med det å gjøre at i en by er det veldig mye som er bra med å få samla folk, sånn passe tett. Det bygger opp under kollektivtilbud og ulike former for tjenester og service i stedet for at man må bygge skoler og barnehager spredt over alt, når man får konsentrert folk mer får man bygget opp under bruken av infrastrukturen, Det blir mer fornuftig, og folk trenger ikke reise så langt til jobb. At man legger store kontorarbeidsplasser sentralt, i nærheten av der det er god buss-dekning er jo et viktig prinsipp.»

Kategorisering: Fortetting, Kompakt byutvikling.

Kontekst: Per snakker om fortettingssaker behandlet politisk i bygningsrådet i sammenheng med medvirkning.

Sitat fra transkript:

Per: I siste bygningsråd ble det behandlet to slike fortettingssaker i den bydelen 'jeg' har ansvar for, den ene ble avvist av bygningsrådet. De synes det ble for tett og for stort, så der stoppa planen. Den andre skal legges ut til offentlig ettersyn og høring, men måtte krympes ganske mye før høring, for der hadde det vært veldig aktive naboer som har fått gjennomslag hos politikerne.

Kategorisering: Medvirkning.

Kontekst: Per har nettopp forklart at man ber om oppstartsmøte når man har et mer formelt planinitiativ.

Intervjuer: Men om dere sier nei på oppstartsmøte, må det være varsling da?

Per: Det skal bare varsles planoppstart hvis utbygger eller forslagsstiller får klarsignal. Det kan hende vi sier nei! Vi kan si nei, men de har da rett til å få det spørsmålet behandlet politisk i bygningsrådet. Paragraf 12-8 i bygningsloven sier noe om det. Vi har opplevd at det har kommet forslag som vi i utgangspunktet synes ser helt håpløse ut. De vil bygge på det som er LNF, grønn altså. Når vi i administrasjonen sier nei, så informerer vi om at de har krav på å få spørsmålet om planoppstart politisk behandla. Ikke alle, men noen vil ha det politisk behandla, og da har det hendt at bygningsrådet har vært uenige med oss. Når vi sier nei, og bygningsrådet sier ja til å gå i gang med planlegging. Det er sånn som ikke går frem av illustrasjonen, at det kan skje.

Kategorisering: Maktbalanse, Medvirkning, Kompetanse-spørsmål.

Kontekst: Per snakker om førstegangsbehandling og samarbeid mellom byplanlegger og forslagstiller.

Sitat fra transkript:

Per: Det er ikke alltid vi på plankontoret blir enige med forslagsstiller om utforminga av planen, i Trondheim kommune – om vi er veldig uenige i utforminga av planen, så legger vi den frem til politikerne med såkalt 'negativ innstilling' hvor vi anbefaler at bygningsrådet vedtar å ikke sende planen til høring. Hvis bygningsrådet er enig, avslutter de planprosessen der og da, da blir det ikke noen plan.

Intervjuer: Men de kan akseptere det?

Per: Ja, de kan være uenige med oss, vi kan foreslå nei, og de vil ha ja. Nå er vi på førstegangsbehandling. Men i aller fleste tilfeller har vi klart å bli enige med forslagsstilleren, slik at vi syns planforslaget er godt og dette kan vi utføre. Da er det slik i Trondheim kommune at vi behandler saken delegert. Vi sender den ikke til politikerne første gang. Byplansjefen har fått myndighet til å behandle slike saker i stedet for bygningsrådet, da går det forttere og er en enklere prosess. Politikerne vil jo helst slippe å behandle alle planene på grunn av enorm arbeidsbelastning, så i sånne kurante plansaker hvor ting er greit og vi har funnet en løsning i fellesskap med forslagsstiller, blir det lagt ut med det byplansjefen skriver, hun opptrer på vegne av politikerne egentlig.

Kategorisering: Maktbalanse, Kompetanse-spørsmål, Planleggingsprosessen.

Kontekst: Per har nettopp forklart den delen av planleggingsprosessen hvor dem skriver saksframlegg som skal «sendes til bygningsrådet, som skal foreslå for bystyret at de skal vedta planen»

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Men bygningsrådet, hvem er det om det ikke er bystyret?

Per: Bygningsrådet er et mindre utvalg politikere, men alle som sitter i bygningsrådet sitter også i bystyret. Men i alle fall i Trondheim kommune foregår det slik at bygningsrådet er planutvalg og så skal saken også innom areal- og samferdselskomiteen, en egen liten krøll på systemet, noe de ikke har i alle andre kommuner. Så går det til bystyret, så det er bystyret som vedtar til slutt, men bystyret kan også bestemme å avvise planen, det har de full rett til. Dette har jeg opplevd, så underveis her så er det ikke fullt så strømlinjeforma som på figuren.

Kategorisering: Maktbalanse, Planleggingsprosess.

Kontekst: Per snakker om planprosessen, og hvor mange 'krumelurer' det er i en planprosess, som man ikke ser i figuren over.

Sitat fra transkript:

Per: Men på hvilket som helst punkt i prosessen her kan planprosessen stoppe, den kan stoppe før oppstartsmøte, den kan stoppe som følge av oppstartsmøte, og stoppe i bygningsrådet første gang, og kan stoppe i kommunestyret.

Intervjuer: Men om kommunestyret sier nei, da er planen død?

Per: Ja, da er den død. Og det kan ingen klage på, det er en ting som er litt rart. Så for eksempel han (refererer til 'Forslagstillar' i figuren over) som har kosta på ganske mange utgifter til planlegging kan stå der med skjegget i postkassa. Men den risikoen kjenner de som er i den situasjonen til.

Kategorisering: Maktbalanse, Planleggingsprosess

Kontekst: Per snakker om medvirkning

Sitat fra transkript:

Per: Tidspunktene for å få medvirke, her (Refererer til figuren over) ser det ut som det bare er to ganger. I forbindelse med varslinga om planoppstart, og høringa. Men i praksis benytter folk seg av mange andre uformelle kanaler, som da er helt legetime og lovlige, er ikke noe feil med det. Vi opplever jo at i så å si alle plansaker benytter folk seg av muligheten til å ta kontakt med enkeltpolitikere for eksempel, for å påvirke politikerne. Og det er helt greit, for ei veldig viktig side av politikerne sitt oppdrag er å være ombudsmenn som det heter, for velgerne sine. De skal høre på folk flest, og det er helt greit, og foregår hele tida. Og dette kan skje hele veien igjennom prosessen, til og med dagen før behandlingen i bystyret her til slutt er det ikke uvanlig at det kommer et langt brev fra ei gruppe av naboer, da kan det enten komme til oss i administrasjonen, eller bli sendt direkte til hver enkelt politiker i bystyret. Og noen naboer er veldig flinke til å bruke presse, fet er jo også en måte å medvirke på.

Kategorisering: Medvirkning, Maktbalanse, Demokrati

Kontekst: En videreføring av forrige sitat.

Sitat fra transkript:

Per: Dette med medvirkning er jo en egen vitenskap, og mange kommuner satser mye mer enn før på medvirkning. I Trondheim har vi vært veldig mye mer aktive på å lage nye arenaer for å samle folk, for å få folk til å medvirke. Masse kreativt som gjestebud og verksted og sånt. Både fysiske og digitale plattformer, hvor folk kan sende innspill digitalt ved å trykke på et kart for eksempel.

Kategorisering: Medvirkning

Kontekst: En videreføring av forrige sitat.

Sitat fra transkript:

Per: Det er mange dilemmaer med medvirkningsfenomenet, noen som forsker på temaet mener jo at, når alt kommer til alt er det den sterkeste rett som gjelder. Uansett hvor mange nye møteplasser eller måter og sende inn merknader på som man finner på, så er det noen som ikke mestrer disse mulighetene. De er ikke kompetente eller er ikke interessert, og er ikke i stand til å forsvare sine egne rettigheter, det vil alltid være noen som er sterkere, som er kjempeflinke og som er til stede overalt, er med på alle arenaer og forsvare sine egne interesser, mens de som ikke kan – havner i bakleksa. Noen mener jo at hele oppblomstringa på medvirkningssida bare er et blindspor, dette diskuteres jo innafor forskningsmiljøene.

Kategorisering: Medvirkning, Maktbalanse

Kontekst: Videreføring av forrige sitat

Sitat fra transkript:

Per: Pendelen kommer nok til å slå tilbake i Trondheim kommune også tror jeg, men akkurat nå er det litt sånn ellevilt. En ting er å få folk til å medvirke, men det er en helt vanlig misforståelse ute blant folk om at det å medvirke er det samme som å få gjennomslag. Men det er det ikke. I de fleste planleggings-saker er det jo uenighet, det kan være en nabo som vil noe som den andre slettes ikke vil, og hvem av de skal få gjennomslag? Det blir jo en da, den som klarer å snakke best for seg. Og som skriver godt og sender brev til den riktige politikerens. Så det er veldig mange dilemma og tankekors knyttet til det med medvirkning og involvering av innbyggere. Så de svakeste gruppene vil alltid ha problem med å hevde seg. Jeg har jo hatt et utall med plansaker, og noen ganger lurer jeg på i all verden hvordan kunne dette bli vedtatt. Hvem i alle dager klarte å trykke på den rette knappe, trekke i den rette tråden på rett tidspunkt, slik at det ble slik det blir vedtatt. Ofte er det helt umulig å finne ut av, hva var det som egentlig skjedde, hvem har egentlig makta.

Noen nabolag er resurssterke, og klarer å få stoppa en plan som egentlig er helt grei, men andre nabolag som kanskje får en stor og brutal plan som nabo, men ikke har de samme ressursene til å forsvare seg. Så blir bare planen vedtatt. Det vil alltid være en stor forskjell i makt, så dette er kjempeinteressant. Det er litt skuffende mange som tenker at bare vi finner på mest mulig kreativt nå med innspillmuligheter på nett og gjestebud og verksted og sånt,

så innebærer det mer demokrati. Etter mitt syn kan dette være en feilslutning. I virkeligheten er det de sterkeste som vinner.

Kategorisering: Medvirkning, Maktbalanse, Demokrati

5.4.2 Pål, Byplanlegger 2

Pål er byplanlegger i Trondheim kommune. Intervjuet omhandlet hovedsakelig byplanlegging på Lade. For hele intervjuet ble kommunedelplan for Lade-Leangen-Rotvoll (2013) brukt.

Hver gang det blir henvist til 'her' er dette pekt på i den. ===LEGG VED ===

Kontekst: Pål snakker om en detaljplan på Leangen.

Sitat fra transkript:

Pål: Ja her har vi jo en stor plan, detaljplan som ble vedtatt i bystyret i desember nå sist, men uten rettsvirkning fordi det ligger en uløst innsigelse om krav til mobilitetsplan. Det er et tema som går igjen i alle reguleringsplanen her nå, at de får innsigelse før det er laga en mobilitetsplan. Det er jo først og fremst for å sikre fremkommeligheten for kollektivtransport da, og da skal vi se på mobilitet for alle grupper. Gange, sykkel, bil, og kollektivt ikke minst. Så før man har en slik oversikt, det gjelder jo ned til Nyhavna også. Dette område i byen, hele lade, og hele Ladehalvøya til og med fikk innsigelse på en liten boligplan i Karisvingen på samme. Alle har fått innsigelse fra statsforvalteren, eller statens veivesen som står bak disse planene. Detter er ting vi må løse opp i, og her fremma vi en plan til sluttbehandling med uløst innsigelse. Det var veldig til press fra fylkeskommunen som skal bygge ny videregående skole her.

Intervjuer: Så det skal bli skole på Lade?

Pål: Ja det skal bli skole, det har vi kommet til. Den planen her er jo bare det siste vi gjorde med kommunedelplanen i 2019.

Intervjuer: Når den arealdelplanen blir godkjent til slutt, da blir det skole?

Pål: Nei det er laga en detaljplan for dette her, som er vedtatt, men uten rettsvirkning som vil si at man ikke kan bygge ut etter den på grunn av en uløst innsigelse. Og vi venter på denne mobilitetsplanen som er under produksjon nå, og av kommunen er det også for øvrig mobilitets og samferdsels-enheten som jobber med den, så vi måtte jo foreta en endring av den planen som var vedtatt i desember for at det hasta så besett for videregående skole å

komme i gang. Så vi måtte skille ut en liten del av planen og få vedtatt den på nytt nå i begynnelsen av mars for at de skulle kunne begynne med bygging lovlig. Det har blitt en sånn propp for hele Ladeområdet for alt som ligger inntil Haakon VIIIs gate, men og da som nevnt inne på Lade, Ladehalvøya, og nede på Reina der for at det skal være på plass. Egentlig burde vi ikke fremme planer med innsigelse på, men av og til gjør vi det. Men de må jo øses før de kan brukes. Enten ved at man ikke kommer i havn med megling, eller at den da sendes til endelig avgjørelse i departementet. Men her vet vi jo at det er et arbeid som skulle vært ferdig i februar, så ble det mars, så vet vi ikke riktig når det blir, men det blir snart da. Men om det mobilitetsanalysen som lages gir det endelige svaret får vi nå se på da.

Kategorisering: Planprosessen

Kontekst: Pål snakker om mobilitetsanalysen i forhold til kollektivtrafikk

Sitat fra transkript:

Pål: Det krysset her er jo det store knutepunktet her, og det ble regulert som midlertidig bussregulering i gata her. Men fremkommeligheten i Haakon VIIIs gate for bussen først og fremst som har vært det store ankerpunktet da, for at man vil forsikre seg om at kollektivtrafikken kommer frem selv om det bygges masse boliger der. Og om det er boligene her som utgjøre problemene med trafikken, eller om det er alle de som kommer og handler på lørdagene – hvilket det nå er signaler om at er sannsynligvis er, at det først og fremst er da det er kødannelse her. Men det får vi jo kanskje svar på. Så da er det jo egentlig ikke nye boliger som er det store problemet, men andre som kommer gjørende fra omlandet og resten av byen for å handle her som skaper fremkommelighetsproblemer.

Intervjuer: Har det blitt for mye handel? For mye kjøpesenter?

Pål: Ja det er jo handelen som har vært utfordringene her, slik som hangarsaken har du sikkert hørt om, og det er jo handelslekkasje til midtbyen også da. Det var jo forutsatt for store deler av området her at det kun skulle være handel for plasskrevende varer – slik du ikke så lett kan plassere i midtbyen; trelasthandel og den type ting. Men med hangaren ble det igjennom en byggesak godkjent detaljhandel der hvor det egentlig var regulert at de ikke skulle være det, og det er jo klart at den typen handel fører til mer trafikk – det er mange flere folk som er kortere tid i butikken, enn i trelasthandel. Men i hvert fall er det en av de store utfordringene. I KPA nå er jo forslaget at det ikke skal være mer handel på Lade rett og slett. Sette ett lokk på det som er i dag. Og at det ikke tillates

handel i byggesone 2 i utgangspunktet – eller ikke forretning. Men den er jo ikke ferdig enda, men til sluttbehandling så er det mye som kan hende, det er mange utfordringer på Lade som er uavklart enda. Ikke minst deponiområdet her (refererer til sør på Lade, se Figur X). Det gamle avfallsdeponiet som det har vært en større utredning om nå. Og etter det man har funnet ut driver mann og flytter litt på avgrensingene som ligger inne i forslaget til ny KPA, som ligner veldig på det som ligger i siste utkast av kommunedelplanen. Men det blir noen endringer her, og få lagt frønnstruktur i det området her (refererer til deponiområdet). Det samme gjelder for kommuneplanen da. Så mobilitetsplanen, deponi, og handel- og handelslekkasje er de store utfordringen i området her. Slike som vi ser det.

Kategorisering: Hovedproblemer på Lade, kompakt byutvikling, planprosessen.

Kontekst: Pål snakker om de prosessene som ligger til grunne for at det ikke allerede er en ny kommunedelplan for Lade-Leangen

Sitat fra transkript:

Pål: Ønsket vårt var jo, for vi la frem en sak til politisk behandling fordi vi ville prioritere å arbeide med delplanen før vi gjorde ferdig detaljplanene. Det var vår innstilling. Men det var de uenige i da.

Intervjuer: Politikerne det?

Pål: Ja formannskapet som har behandla denne saken – og de viser til vedtaket fra 18. Juni 2019; «Formannskapet viser til at store deler av planområdet har gjennomgått reguleringsendringer igjennom den perioden planarbeidet har pågått, og planen derfor har fått mindre betydning en opprinnelig tenkt. Formannskapet vedtar at arbeidet med kommunedelplanen på Lade-Leangen settes i bero og at videre overordna planlegging tars i forbindelse med kommende rullering av KPA.» Som vi er i gang med nå da. Igangsatte detaljplaner fullføres på ordinær måte. Det forutsettes at områdene ligger utenfor deponiområdet, eller at deponimassene på eiendommene fjernes før utbygging, og at det sikres mot gassinntrenging fra deponi på tilstøtende eiendom. Så da mente de at om man skulle fullføre igangsatte planer så måtte det forutsette at deponimassene ble fjernet. Det er det de har vedtatt i alle fall.

Kategorisering: Maktbalanse, Planprosess, demokrati

Kontekst: Pål snakker om det å utnytte steder med gamle avfallsdeponi, og problematikken rundt det å gjøre områdene brukbare – og på hvilket tidspunkt man vet om det er brukbart eller ikke.

Sitat fra transkript:

Pål: Store utfordringer, men et er veldig sentrale områder – som vi egentlig ønsker å ha en forholdsvis høy utnytting av.

Intervjuer: Er det sjans for at det ikke blir ferdig til ny KPA?

Pål: Altså planen er jo egentlig at den skulle blitt vedtatt av sittende bystyre, so går av etter valget til høsten. Så det er vel fremdeles en tanke om at dette her skal vedtas i bystyret senest i august.

Kategorisering: Demokrati

Kontekst: Pål snakker om deponiproblematikken, og hvordan detaljplan-arbeidet fortsetter uten utvikling av ny KDP for Lade – i sammenheng med gassinntrengingen fra avfallsdeponi på Skjessmo.

Sitat fra transkript:

Pål: Etter det (gassinntrenging på Skjessmo) ble folkehelseinstituttet veldig opptatt av dette her, gass og sånt. Så det har blitt stramma veldig til og blitt strengere, så vi har jo visst om dette her lenge. Visst om at det ligger her, det har jo lugget her siden – ble vel lagt ned på 1970tallet. Men det har blitt mer og mer klart da fedrenes synder her som vi bare har spadd ned i bakken uten å tenke på konsekvensene. Så ble jo det her arbeidet nevnt i vedtaket fra 2019, at vi syns det var vanskelig med alle detaljplanene som kom her når vi visste om all denne problematikken.

Det politikerne vedtok, for vi hadde ønska å legge bort detaljplanene i 2019 før vi hadde fått en overordna plan som viste omfanget av deponiet og som viste hvordan de ville ha det, og den hadde vi egentlig fått en bestilling på flere år tilbake. Men det ble ikke fullført av forskjellige grunner, så nå ønska vi å sette trykk på den og fullføre den. Men det fikk vi ikke lov til, for da var de lei – siden det hadde tatt så lang tid. Så nå ville de at vi heller skulle vente til rulleringen med KPA. Og da skulle det inngå i arbeidet her. Det arbeidet vi avsluttet i 2019 innføres i KPA da, så blir en del av den store KPA.

Kategorisering: Demokrati, Maktbalanse, planleggingsprosessen

Kontekst: Jeg var interessert i å vite mer om hva Pål syns om mengden forskjellige planer.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Det er mange forskjellige planer

Pål: Ja det er forskjellige plannivå, det er ett hierarki her. Greia med KDP er at du ikke med hjemmel kan bygge t, du må ha en reguleringsplan – den er det også 2 nivåer på. Områdeplan lages for litt større områder, hvor det gjerne kan være flere utbyggere sammen, de skal egentlig lages av kommunen og vi lager noen selv, men mange har blitt satt bort til utbyggere.

Intervjuer: Hvorfor er det slik?

Pål: Vi har ikke kapasitet. De to mest kjente er vel Rotvoll og Overvik. Det var jo store områder på Rotvoll med masse matjord, og vi mente det burde vi lage her i administrasjonen. Men de utbyggerne der fikk lov til å gjøre arbeidet for oss, på en måte. For da trodde de det skulle gå så mye fortere. Men det tror jeg ikke det gjorde, men det er nå så. Det var de som betalte for arbeidet da iallfall – altså utbyggerne. Men det var jo vår plan, så vi måtte jo sette vårt merke på den i større grad en i en detaljplan, for her skulle man jo se på store områder.

Intervjuer: Men matjord, er ikke det freda?

Pål: Jo nå er det det, skal fortelle historien om hvorfor de to områdene ble lagt inn. Det var jo ikke foreslått i rulleringa av KPA vedtatt i 2013 og 2014. Det var da det kom inn, det kom inn fra utbyggere og ikke anbefalt av oss. I alle fall ikke Overvik. Rotvoll tror jeg muligens vi gikk inn for etter litt om og, men, men det ble vedtatt politisk da. Så det gikk jo helt til departementet for avgjørelse. Vi hadde jo store andre områder som vi vill bygge ut først, som 'her', Lilleby og Nyhavna, og Tempe. Men det er litt vanskelig å få gjennomført fordi mye må vekk før ban begynner på noe. Mye lettere å bygge på matjord – det går jo raskere å komme i gang. Men det ble politisk vedtatt, og i departementet ble det vedtatt at med innsigelser at det skulle bygges ut i de sentrale områdene først – men slik gikk det jo ikke da. Utbyggerne fikk det slik de ønsket, og begge to områdeplanene ble vedtatt etter hvert, det tok litt tid – særlig med Rotvoll, men den som kanskje kom dårligst ut av det var Overvik, for i løpet av de årene før de kom ordentlig i gang så hadde jo vinden snudd, og det med matjord kom mer og mer opp de siste årene. Slik at når vi hadde byutviklings-strategi og en gjennomgang av utbyggingsrekkefølge for et par tre år siden før vi kom i gang med KPA

da så ble jo halve Overvik området tilbakeført, og det skjer jo nå formelt i KPA. Men det ble vedtatt da, så de får bare bygge ut halve områdeplanen.

Kategorisering: Maktbalanse

Kontekst: Videreføring av forrige sitat

Sitat fra transkript

Pål: Så sånn gikk nå det i alle fall, og det nå greit det. Det har jo med nullvekstmål og avstand til transport og gjøre, vi skal jo nå klimamål – så da kan man ikke drive å bygge langt ute der tilbudet er dårlig. I tillegg er det jo matjorda vi skal leve av, så det er veldig viktig at det har snudd det. Selv om det ikke er konsekvent, jeg skjønner jo at mange som har lagt ned mye penger i slike områder syns det er ganske dramatisk at plutselig så er det ikke utbyggingsområde lenger. Men du har ikke den retten før du har fått ett byggevedtak, eller i alle fall en vedtatt detaljeringsplan før du kan slå i bordet med en utbyggingsrett. Så det er ikke nok med at det ligger i KPA.

Kategorisering: Kompakt byplanlegging

Kontekst: Vi har nettopp snakket om i hvor stor grad man trenger handelsanalyse ved utbygging av lokalsentre, og jeg var interessert i å guide samtalen til å handle mer om medvirkning.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Hva er oppfattinga di av medvirkning?

Pål: Det har jo vært veldig mye medvirkning, i de her litt mer spesielle planene. Som særlig i indre by hvor de har hatt en del prosjekt og sånt med veldig mye medvirkning. Altså i de her byutviklings-strategi, og der hvor vi legger til grunn hvor halve Overvik skal trekkes tilbake og sånt. Det har vært mye forskjellig medvirkning. Verksted, bibliotek, åpne møter, og mye mer enn det som står som minstekrav i Plan- og bygningsloven. For det må vi jo selvfølgelig gjennomføre, og vi har jo nesten alltid en form for folkemøter. Men i private planforslag er det som regle utbyggeren som arrangerer det, vi er som regel med og hører på. Men det er jo de som skal utarbeide forslaget som har regien på det. Men minimumet som kreves av Plan- og bygningsloven er jo egentlig ikke så fryktelig mye, så det er jo bra at det gjøres litt mer nå, og at man føler at man har flere plattformer å opptre på. Det har jo noe med den generelle utviklingen av media, at man kan være med digitalt og

sånt. Men man har eksperimentert mye med slike gjestebud, hvor man har hatt nabolag som har diskutert og tilrettelagt.

Intervjuer: Funker medvirkninga?

Pål: Det er jo selvfølgelig at noen mener de ikke blir hørt om vi ikke gjør det de sier, det er jo klart. Det er jo forskjell på å bli hørt, og det å bli tatt til følge på det man sier. Det kan vi jo ikke gjøre bestandig, vi har jo mange hensyn som må veies opp imot hverandre. Men det er jo veldig nyttig å få de innspillene, så vi blir jo utfordra på det vi også. Og det er jo stadig folk som er i avisa og det er veldig mange protestgrupper rundt nå. Senest i dag sto det om en som hadde fått regulert tomte uten at han villa.

Kategorisering: Medvirkning og maktbalanse

Kontekst: Videreføring av forrige sitat

Sitat fra transkript:

Pål: Jeg og en saksbehandler var borti Karisvingen her for noen uker siden og møtte 14 naboer som protesterte på noe utbygging der, her var det også avisskriving. Vi syns det er verdt å høre på hva de sier. Av og til tar vi hensyn til det, til noe de sier, kanskje ikke alt. Så jeg syns lokaldemokratiet fungerer, og mange av de lobbyer rett til politikere – og det merker vi veldig godt.

Kategorisering: Demokrati

Kontekst: Fortsettelse av forrige sitat

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Noen er sikkert bedre på det en andre (medvirkning)?

Pål: Absolutt, det er jo mest utbyggere som gjør det da – å gå rett til politikerne, men det er jo folk som kjenner folk og slikt. Og det skjer jo ofte, og jeg syns ikke det er den beste formen for medvirkning. Men vi prøver jo å opplyse folk da, å ta folk på alvor. Å høre hva de sier å lade komme til ordet. Så det er viktig. Jeg har sansen for det. Men det kan gå for langt også da, av og til føles det meningsløst, folk er jo mest opptatt av seg og sitt. Mange klarer ikke se hva som er best for samfunnet eller fellesskapet. Og det er jo det vi prøver å hanke inn å få folk til å forstå da.

Intervjuer: Kan utbyggere være for gode til å medvirke?

Pål: Ja det tror jeg. Særlig fordi det er sånn forskjell. At enkelte har lett for å springe til politikere, så forteller de oss da «vi har snakka med politikere og de mener det og det» så prøver de å påvirke oss da etterpå, å sette oss opp imot hverandre. Men vi bryr oss jo ikke noen ting om at de har snakka med politikere, det tar vi ikke hensyn til. Vi legger frem en sak vi mener er faglig godt begrunna, også er resten opp til politikerne. Om de mener noe annet, har vi gjort jobben vår i alle fall.

Men om vi får direkte pålegg i ett politisk vedtak om at det skal gjøres sånn og sånn blir noe annet. Men vi skal ikke ta det via utbyggerne som forteller oss hva politikerne har sagt til dem. For det er jo helt sikkert farga av deres oppfatning. Altså utbyggerne svartmaler ikke situasjonen for oss, det er vel helle motsatt. Om det har blitt sagt noe kritisk får vi ikke høre det, men kun det som taler deres sak. Så det må vi jo bare venne oss til: slik er det bare. Det er slik demokratiet fungerer, de kan gjøre sånn.

Kategorisering: Demokrati, Maktbalanse, Medvirkning

Kontekst: Videreføring av forrige sitat

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Syns dere at dere har for lite påvirkningskraft ovenfor politikerne?

Pål: Ja vi mener jo det da, så det hender jo av i lur på hvorfor de ikke hører på oss. Men de har jo mange andre hensyn de skal ta. Det er jo av og til vi ikke skjønner hvorfor de ikke har hørt på han, men hørt på hu. Er det fordi han har vært hos dem, men ikke vært hos hu? Det kan jo være slik også. Så det er viktig for oss at vi får balansert sakene godt. Det er veldig viktig for oss at vi lager gode saker. Det kan misforstås ting, at vi ikke har forklart godt nok, at vi ikke har lagt vekt på det viktigste så det er veldig viktig at vi gjør politikerne gode. At vi gir de gode beslutningsgrunnlag.

Kategorisering: Maktbalanse, Kompetanse

Kontekst: Jeg endrer tema til Lade – som område.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Hva syns du som byplanlegger, er Lade sine særtrekk?

Pål: Om vi ser hele Lade er det jo et fantastisk flott område, og brukes av veldig mye av byens befolkning. Ladestien må jo være noe av det som brukes aller mest. Masse flott natur, kultur, herregårdslandskapet med Ringe ikke minst. Devle og Lade gård, all den

kulturhistorien. Så det er jo et utrolig flott område, men jeg syns ikke alt som er bygd på Lade er fint, noe syns jeg har blitt veldig bra, men noe er ikke noe særlig. Både kjedelig og triste fasader. Det er viktig å få levende bygater å få levende fasader helt ned til bakkeplan. Ikke slike store garasjekjellere, og det er en ting vi må jobbe mer og mer med – for å unngå slike resultat. Området har absolutt forbedringspotensial. Nå er det jo veldig populært med høyhus, nå skal jo alle ha høyhus – og det er ikke bra for lokalklimaet.

Kategorisering: Lade som område.

Kontekst: Fortsettelse av forrige sitat.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Ja høyhus som

Pål: Ja, 16 etasjer som popper opp, det kommer jo nå på Lade. Det var restriksjoner på høyde med tanke på siktlinjer og sånt, slik som Lade og Ringve gård, og slike utpekte siktakser som skal ivaretas, også mot Kristiansten og kanskje domkirka har vi jo vært restriktive med – og ikke anbefalt å vedta høyhus der. Men der vil politikerne ting annerledes. Sånn at det er mye som er vedtatt, både der og i Haakon VII's gate 25. Men den eiendommen der det er det et høyhus som de vil skal markere knutepunktet med jernbanestasjonen. Det mener vi er helt unødvendig.

Intervjuer: Men det skal bli?

Pål: Ja, planen er jo ikke endelig vedtatt for her er det vanskelige innsigelser. Det er deponi, og mobilitetsplanen som vi snakka om. Den har vært på høring, det er en stor plan der. Så er det 'den her' ved Leangen sentrum. Falkenborgveien, hvor det kommer videregående skole og de fikk godkjent ett hotell på masse etasjer. Der innstilte vi på å ikke godkjenne, men der sa politikerne ja, der sa de ja, og her sa de ja, og inne på Lilleby sa de ja. Men dette er slike ting vi forsøker å holde nede da. Vi syns ikke det gir gode bomiljø.

Intervjuer: Ja er det snakk om sånne funksjonalistiske gamle

Pål: Ja og det er, det blir veldig mye turbulens rundt lokalklimatiske utfordringer rundt høyhus. Så vi trenger ikke å bygge høyhus i Trondheim på grunn av plassmangel. Men der er mye som kan bli bra her altså. Vi får se. Jeg syns ikke den Risvollan-blokka er så trivelig for å si det sånn, den har jo stått der i 30 år nå. Så vi har nok ikke tapt noe om den ikke hadde vært der. Men det er ikke noen kjepphest, for å si det sånn. Men vi har ikke – alle

vil ha sitt høyhus nå, for å markere noe som ikke er noe spesielt å markere for. Innkkomsten til byen og sånt. Er det nødvendig liksom? Men dette er jo en diskusjon vi nok ikke blir enige om. Vi sier hva vi mener, så få politikerne vedta det de vil. Det er sjeldent enstemmig slike forslag da. Det er alltid noen som er enige med oss.

Kontekst: Pål snakker om kvalitetene på Lade

Sitat fra transkript:

Pål: Men de grønne områdene er store kvaliteter på Lade, og det er viktig at vi tar vare på dem. At det er store grønne sammenhengende områder hvor vi kan rekreatere, også de som bor på byåsen og alle andre, selv om det er mye grønt på den sida også. Våren kommer jo i alle fall 1 måned tidligere på Lade, så det er jo flotte områder å dra til tidlig på året synes jeg. Når vi bygger tett ellers er det viktig at vi har store nok og grønne nok områder.

Kategorisering: Lade

Kontekst: Jeg endrer tema til planleggingsinstitusjoner.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Burde det gjøres endringer i hva hoved-institusjonene for byplanlegging gjør?

Pål: Da vil jeg ta med fylkeskommunen og sånt, om de bare kunne fått ut fingeren å få gjort ferdig planer for vei og sånt. Haakon VII's gate har jo fylkeskommunen holdt på med. Det tar så lang tid, med den mobilitetsplanen. Nå har jo kommunen tatt over den, men det lå lenge hos fylkeskommunen det også. Det å få avklart slike spørsmål om bussfremkommelighet og hva som tåles av kapasitet – og være litt mer frempå. Veivesenet har ofte hengt litt etter med tanke på, eller er litt gammeldagse med tanke på parkeringskrav og framskriving av trafikk og sånt. Vi skal jo ned med trafikken, men det gjenspeiles ikke liksom i kravene fra de. De kunne vært litt mer fremoverlent der. Men ikke minst det der med å få gjort ferdig overordna ting. Hvis det skal rustes opp noen veier burde jo det bli gjort fort. Så det er en av tingene som har vært litt problematisk på Lade da. Så får vi nå se da. Nå får vi en ny KPA, og jeg håper jo at det blir gode avklaringer på det om deponiområder og hva vi kan gjøre med dem. Der er jo opp til oss og politikerne da. Litt vanskelig å si hva vi kunne gjort bedre.

Det er viktig med samhandling da. At vi med forskjellige roller, at vi får til å snakke sammen – og ikke rir kjepphester. Det kan være noe å hente der, for noen og enhver.

Kategorisering: Kompetanse.

5.4.3 Espen, Byplanlegger 3

Espen jobber på byplankontoret med statistikk. Intervjuet omhandlet hovedsakelig planleggingsprosessen og befolkningsprognoser for Lade.

Kontekst: Jeg har introdusert prosjektet, og forklart at jeg opprinnelig skulle skrive om påvirkninga handel på Lade, hadde på handel i Midtbyen.

Sitat fra transkript:

Espen: Det har vi jo gjort analyser på, hva handelsutbygging kan føre til, vi har også omsetningsstatistikk som viser utviklinga. Så vi har begge deler: historikk på statistikken, og analyser med forskjellige modeller. Og der har vi gode eksempel på hva som skjedde for eksempel når Sirkus shopping kom, og hvordan det påvirka handelen i midtbyen.

Intervjuer: Hvordan påvirka det?

Espen: Handelen i midtbyen inkludert nedre elvehavn gikk opp når det gamle KPS senteret stengte, så falt det lang ned igjen når Circus shopping åpnet. Vi ser en veldig tydelig, skal finne en presentasjon som ble lagt en gang som viser en del av disse sprangene. Nei vi har en lang tidslinje med omsetningsstatistikk, som kommer fra SSB men som har blitt bearbeidet av en ekstern konsulent, så har vi bearbeida det ytterligere litt

Kategorisering: Handel, Handelslekkasje

Kontekst: Espen har forklart hva han jobber med, og forklarer ytterligere om konsekvenser av handelsutbygging utenfor midtbyen

Sitat fra transkript:

Espen: Konsekvensene er de samme alltid. Handelsetableringer utenfor midtbyen vil få konsekvenser for midtbyen. Det er større konsekvens for midtbyen hvis handelen øker i områder som er relativt godt tilgjengelig, eller har stor attraktivitet fra før. Så mer handel avler bare mer interesse. Et større handelssenter blir enda mer attraktivt. Det er slik modellen fungerer. Så uansett hva du putter inn i den handelsmodellen, vil det gå ut over midtbyen. Og dette har vi vist i 10 år. Alle handelsanalyser som blir gjort på riktig måte viser det samme.

Det er ikke noe nytt, vi vet det. Så er det selvfølgelig, ATB modellen er relativt grov så det er alltid nyanser man ikke fanger opp, hvilke type varer og butikker og sånt. Men om man bare ser på omsetning og konsekvenser av det så er det veldig klare sammenhenger, spesielt de områder som har mer handel enn lokalbefolkningen kan konsumere. Da vil folk måtte komme andre steder ifra, og da konkurrerer de med de samme folka som midtbyen konkurrerer om. Så om et område er lettere tilgjengelig med bil, da vinner det området.

Kategorisering: Handel, handelsanalyse

Kontekst: Nytt tema

Intervjuer: Hvordan syns du det har gått på lade, har det utvikla seg etter intensjonene for gjeldende KPA?

Espen: Nå driver ikke jeg med saksbehandling, men jeg mener jo at lade er en lang historie med dispensasjoner fra kommuneplanen, at man ofte har fått etablere detaljhandel i områder som ikke har blitt satt til detaljhandel, for eksempel lade arena og hangaren, som har ført til mer trafikk i området – og også helt sikkert til handelskonsekvenser og sannsynlig mer bilkjøring. Så alle disse etableringene av detaljhandel, som ikke har vært avsatt til det i KPA har nok bidratt til det. Så er det jo at det er veldig massiv boligbygging i Lade-Leangen område, der også har det jo i lang tid sagt at skolekapasiteten ikke tåler mer før vi bygger den ut nå. Der er det også en lang historie med dispensasjoner hvor politikerne ønsker boligbygging der, og derfor forskutterer de på en måte egne prioriteringer om fremtidig skolebygging i området da. Og det er jo deres rett til å gjøre, men det er jo utfordringa nå da. Det sto i avisa i dag om Rosenborg skole i dag som er full.

Kategorisering: Planleggingsprosess, skolekapasitet

Kontekst: Fortsettelse av forrige sitat

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Det skal bygges en videregående på Leangen?

Espen: Ja det betyr ikke så mye, videregående skole er det fylkeskommunen som kontrollerer, og der reiser elevene stort sett lengre, og det er ikke et sånt lokalskoleprinsipp. Mens på barne- og ungdomsskole som kommunene har ansvaret for der er jo det lokale nedslagsfelt, det er de det får konsekvenser for. Grunnskolene kan du si. I kommunen sine planer så ar det blitt satt av en tomt for skole på smelteverkstomta på Lilleby. Men det var ei

kostbar tomt, og har ikke blitt realisert som skole enda, og politisk så ønsker man heller å satse på rehabilitering av gamle ringe videregående på ladehalvøya. Det er også kostbart. Alt dette her har egentlig ført til at, det bygges hundrevis av boliger i området hvert år. Og elevtallet går litt opp og ned som følge av fødselskullene, men snart vil det ikke fortsett å gå ned. Det vil bare gå opp fordi det flytter inn så mange barn det vil øke uansett. Ungdomstrinnet vil ha noen rolige år nå på grunn av lave fødselskull fra 2010 men om en 6-7 år kan dette snu igjen på grunn av alle byggetillatelsene.

Kategorisering: Skolekapasitet, Planleggingsprosess

Kontekst: Jeg har nevnt at det er en stor mengde fortettingsprosjekter rundt Haakon VIIIs gate

Sitat fra intervju:

Espen: Jeg tror det er mye av det om skjer der, det var en KDP for lade Leangen som har blitt lagt på is eller satt i bero. Det kom veldig mange detaljplaner. Men man prøvde i to runder å få vedtatt en ny KDP for lade Leangen, det er jo en gammel KDP som setter av mye område til næringsformål. Mens det som har kommet av detaljplaner er mye bolig og service, blandet funksjoner og handel på Leangen. Og det er på en måte formål som jeg tror, det var vel egentlig tiltenkt også, at en del av disse områdene skulle omformes. I denne KDP som aldri ble vedtatt. Så en del av utviklinga har jo skjedd i samme retning som den KDP hadde peka på, om det hadde blitt vedtatt da. På sett og vis har omforminga vært forberedt, eller i alle fall villa politisk. Nå tas det veldig stor hensyn til den nye KPD som ferdigstilles i disse dager. Da legges det vel til grunn mer av den arealbruken som skal skje.

Kategorisering: Planleggingsprosess, maktbalanse

Kontekst: Fortsettelse av forrige sitat.

Sitat fra intervju:

Intervjuer: Jeg gleder meg egentlig til å se hvordan det blir

Espen: Ja det er veldig spennende, slik som jeg har forstått det – det er 2 problem som jeg har vært oppmerksom på når jeg har vært involvert i disse analysene på Lade-Leangen. Det ene er handelen mot midtbyen, som vi på en måte alltid vet svaret på, men vi må alltid vise hvorfor det er sånn. Så er det det der med trafikken. Byutviklinga har gått i en sånn retning at lade ikke lengre er et område som egner seg for virksomheter som krever at folk besøker det fra hele regionen. Trafikkapasiteten er dårlig i perioder. Og da er det på en måte

dumt å introdusere nye virksomheter som bidrar til mer trafikk. Og det også er jo et argument for at området kanskje i større grad burde omformes til et boligområde. For da er du ikke så avhengig av at alle fra hele byen skal komme dit., men mer avhengig av at alle som bor der skal komme derifra. Og hjem igjen. Og da er det nok med en metrobuss til midtbyen eller et annet knutepunkt for å komme seg videre.. da vil transportbehovet bli endra, men det er jo en langsiktig utvikling. Det er veldig mange funksjoner der i dag som i lang tid vil føre til at folk har behov for å reise dit. Fordi det er der du finner de butikkene, eller det tilbudet eller sammensetning av tilbud for å få løst de ærende du har.

Kategorisering: Fortetting, kompakt byutvikling,

Kontekst: fortsettelse av forrige sitat

Sitat fra intervju:

Intervjuer: Ja det er jo enkelt å reise dit.

Espen: Jaja det er enkelt, det har jo vært det. Og det kan hende at det er det på tider av uka fortsatt. Er du tidlig ute på en lørdag, eller er villig til å bruke hele lørdagen – så får du gjort det du skal der. Så det er jo relativt lett tilgjengelig fortsatt. Men utviklinga som skjer har i alle fall gjort det vanskeligere. Det problemet nå er at bussen blir stående. Det er dumt, den skal jo gjerne være punktlig og effektiv. Og når det i perioder er veldig mye trafikk i området da så kan den få utfordringer da. Det er kanskje det som har vært litt av problemet i området. Også problemet med trafikkløsninger i Haakon VII's gate som er veldig kritisert, det handler nok også litt om behovene til metrobussene. Svingradius og kryss, kryssende trafikk og – mye sånt.

Kategorisering: mobilitet,

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Hva syns du særtrekkene til Lade er?

Espen: For meg, i mitt private liv – så er lade først og fremst et handelssentrum der vi kan gjøre ærender når vi trenger det, på en type butikker som vi finner der. Pluss at lade er et rekreasjonsområde, som har en stor fin park på Ringve, og som har ladestien. For meg er det først og fremst de to tingene. Så for byen er lade et viktig boområde som etter hvert har veldig sammensatt befolkning. Det har not i veldig stor grad vært preget av småhusbebyggelse og mindre blokkområder, men som nå begynner å få ganske massiv

blokkbebyggelse innenfor, langs lade alle og rundt OBS og lands Haakon VIIIs gate. Også nært Lilleby. Det er en bydel i veldig stor forandring. Jeg er spent på hvordan det blir. Boligmassene er todelt, veldig massiv del litt inne på ladehalvøya, og litt lettere bebyggelse ut mot friområdet. Det må jo være en del som skal igjennom det. Det blir mer mobilitet frem og tilbake. Det området er i stor forandring. Det er jo på godt og vondt sikkert. Jeg aner ikke hvordan det føles å bo der nå da. Men det er nok sikkert en del som opplever at kvalitetene forandres, at andre kvaliteter kommer inn. Mange nye får tilgang på de kvalitetene som er der, men de som er der føler kanskje at de kvalitetene som var der blir borte. Det er sånn det er i en bydel i forandring.

For byen som helhet er det et område som har vært relativt lett tilgjengelig med bil, der er lett å komme dit fra omkjøringsveien. Og da via Haakon VIIIs gate fra tunga, og nå med bromstadveiens forlengelse fra Sirkus shopping og over til ladehalvøya. Det er fremdeles et lett tilgjengelig område for veldig mange i Trondheim – for de som har bil da.

Biltilgjengeligheten er relativt høy, mens tilgjengeligheten for gang- og sykkel er relativt bra for mange som bor i nærheten, selv med barrieren som er togs Skinner., men med buss er det fortsatt slik at lade best er tilgjengelig for folk som bor langs visse traseer.

Busstilgjengeligheten er relativt lav, men biltilgjengeligheten er relativt høy. Og det sier noe om hvilke funksjoner som egner seg i et slikt område. Og da tror jeg kanskje det egner seg bedre som et boligområde en som et område, i en by som har ambisjoner om å redusere biltrafikk så må vi unngå å etablere nye ting som folk trenger bil for å reise til da. Kanskje man heller skal tone ned det, kanskje det ikke er riktig plass lenger for den type virksomhet. Vi ønsker at slik virksomhet skal være lettere tilgjengelig for flere med andre transportmiddel en bil. Og da er det kanskje riktig å omforme det da. Kanskje heller boligområde et næringsområde som det har utvikla seg til å bli.

Kategorisering: Lade som område, omregulering

Kontekst: Nytt tema

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Du skrev at du kanskje ikke kunne si så mye om maktbalansen i planleggingsprosessen. Forholdet mellom byplanlegger forslagstiller.

Espen: Det er jeg kanskje ikke rett person til å svare på, men vi planleggere vi snakker til politikere kun igjennom får direktør og offentlig dokumenter i saksframlegg og

møter. Mens andre aktører jobber inn mot politikerne på mange nivå og mange måter. Så vi har ikke den der lobby-muligheten som de har. Og da er det gjerne slik at når vi først kommer på banen så kan det hende at politikere har gjort seg opp sin mening basert på informasjon fra andre aktører og ikke fra sin egen stab da. Og dette er ikke sikkert handler bare om Lade. Dette kan handle om mange slike saker med store interessekonflikter, så tror jeg nok det er litt sånn da. De får jo spørsmål fra oss raskt om de spør om det, men vi driver ikke og forer de med informasjon, om det ikke er en ting de har bestilt. Vi lager jo ikke planer på egen hånd, vi er jo bestilt først. Vi kan foreslå ting, men politikere bestemmer om det blir gjennomført. Så man snakker kanskje ikke om maktbalanse, men en slags informasjons.. hvem har mulighet til å bestemme diskursen, der tror jeg andre aktører har større spillerom føler jeg en oss. Jeg husker fra forrige KPA når vi argumenterte mye om at vi ikke trengte å legge mer boligareal på dyrkamark. Vi hadde mye argumenter på det, lagde analyser og – kanskje litt tunglest materiale. Men de som vant diskursen var de som argumenterte for at vi må bygge mer boliger for ellers går boligprisen mer opp – uten å kunne belegge det med analyser eller noe. Ingenting i etterkant tyder på en sammenheng der. Prisene gikk opp, og det ble ikke bygd noe på de arealene på 8 år. Så når det først kom nå, s finner man ut ‘oi nå bygger vi på dyrkamark, det var dumt’, nå må vi reversere. Så det er noe med at andre aktører vet hvordan de skal påvirke diskursen da. Så jeg tror i perioder har politikere stolt mer på andre enn sin egen stab da, i visse saker. Jeg vet ikke om vi har gjort oss fortjent i den mistilliten. Det handler kanskje mer om at vi ofte har dårlig nytt da. Og det er ikke noe gøy å høre på. Det handler like mye om det.

Kategorisering: Maktbalanse, lobby, planleggingsprosess

Kontekst: Oppfølgingsspørsmål om mistillit.

Sitat fra transkript

Intervjuer: Om jeg forsto det rett, er det en slags mistillit til byplanleggere?

Espen: Jeg vet ikke om det stemmer i alle saker, men jeg føler det var tilfelle for en del år tilbake. rundt spørsmålene om skolekapasitet og boligbygging. Jeg tror kanskje også rundt forrige KPA når den ble vedtatt. Men jeg føler på en måte at vi har forsøkt å være saklig og faglig hele veien, og det tror jeg vi har vunnet på. Jeg tror vi har fått igjen mye av den tilliten, så jeg opplever ikke at det er sånn i dag. Men jeg opplever ofte at det etterspørres dokumentasjon, eller enklere måte å fremstille ting på da. Men jeg føler egentlig at vi har god oversikt over veldig mye, men det kan godt hende at vi må jobbe mer med å formidle det.

Men av og til tror jeg at uansett hvordan du formidler det, så er det ikke sikkert du klarer å overbevise noen som allerede har bestemt seg likevel. Så det er noe med at av og til så skal beslutningstakere bare finne riktig grunn til det de har bestemt seg for. Og da er det ikke sikkert det hjelper så mye at du er enda mer tydelig i budskapet ditt. Så jeg vet ikke. Jeg føler ikke det er noe mistillit i dag, men det har jo skjedd ting som gir litt grunn for litt sånn, det var jo denne hangarsaken, den kjenner du sikkert der var det egentlig kommunedirektøren som kanskje gjennom utydelige bestemmelser i kommuneplanen som har gjort en saksbehandlingsfeil slik jeg forsto det. Hangaren handler om at det var et areal som ikke var avsatt til detaljvarehandel som fører til en masse tilreisende, men plasskrevende handel – og de har ikke så mange tilreisende. Og det står i kommuneplanen at det egner området seg for. Fordi det er lett tilgjengelig med bil, men vi vil ikke at mange skal reise dit – men de som må reise dit må få lov til å reise dit, det var tanken da. Men der har det sannsynligvis vært uklare bestemmelser da i kommuneplanen som gjør at, arealkrevende varer og plasskrevende varer har blitt sett på som det samme. Og det var ikke intensjonen i arealdelen. Og da har det blitt godkjent en byggesak om å få etablere detaljhandel der da. Og det ble stoppa av statsforvalteren. Statsforvalteren mener dette strider med kommuneplanen, direktøren mener at, ja vi er enige – her er det gjort en feil. Men vi mener fortsatt at det er riktig at det er dette var opprinnelig tenkt at området egner seg til dette. Mens politikerne har vært veldig tydelige på at de ønsker den nye arealbruken velkommen. Så problemet har vært å få endret arealdelen på riktig måte, sånn at statsforvalteren ikke lenger kan si nei da. Jeg kjenner ikke historikken, men der er det en god grunn til å sette kritikk mot kommunedirektøren. Men samtidig tror jeg det er aktører som utbytter tvilen på en måte. Og dette her ble jo selvfølgelig en sak som skulle behandles i fellesferien, så det var mange vikarer på jobb. Så jeg tror jo at noen har klart å utnytte svakheter i systemet, for å få det slik de vil. Mange har tapt på det og noen har tjent på det. Naboer har tapt, for å ikke få lov til det samme, de har jo grunn til å være sure – de har jo ikke fått den tillatelsen selv om de er i samme område. Mens de som eier arealet har tjent veldig godt på det. Og kanskje de som har solgt tomte med de tillatelsene har tjent veldig godt på det.

Så det er en slags omfordeling av verdier som har foregått i den problemsaken der. Men den er jo veldig sentral id et som har skjedd på lade de siste åra da. Men det har vært stille lenge nå, Det kan hende det er løst no.

Kategorisering: Mistillit, maktbalanse, planleggingsprosess.

Kontekst: Fortsettelse av forrige sitat

Sitat fra transkript:

Espen: Poenget er at kommunen bestemmer arealbruken, men veldig mange aktører har interesse i arealbruken. Og det er mange økonomiske verdier i spill, men det er kommunen som bestemmer – så har du en administrasjon som utreder og forklarer konsekvenser av ulike valg – så er det politikere som tar valgene. Noen ganger legger de vekt på utredningene vi har gjort, andre ganger tar de med annen informasjon i tillegg. Og det må vi bare finne oss i, de har en rasjonalitet som er annerledes en vår, fordi de har annen informasjon man legger til grunn. Så rasjonelle beslutninger for politikerne, ser ikke alltid rasjonelt ut fra vårt ståsted. Men for de er det nok det. Så det må vi bare forholde oss til. Sånn er det å være byråkrat.

Men det er politikerne som alltid må vedta ting, det er de som bestemmer til slutt. Men man kan jo si at vis om byplanleggere har en stor makt i den informasjonen vi bringer til torgs. Så det er et stort ansvar der da, at man faktisk belyser ting på en måte som faktisk belyser det fra alle relevante sider da. Man blir fort arrestert om en sak fremstår som skjevt vinklet. Om man driver systematisk med det, blir man raskt avslørt.

Makta ligger i det, at man kan bruke sin faglige bakgrunn for å argumentere for sine syn da. Samtidig er det jo også motstridende syn blant fagfolk innad i kommunen. Det er jo forskjellige meninger for de som drive med samferdsel, kulturminnevern – så det er masse motstridende interesser. Men da er det kommunen sin jobb å bli enig om ett ståsted da, sånn er det.

Kategorisering: Maktbalanse, kompetanse

5.4.4 Siril, Beboerforening

Siril er en representant for ei beboerforening på Lade. Intervjuet omhandlet hovedsakelig beboerforeningens lokalinteresser og meninger om byplanlegging på Lade.

Kontekst: Siril har nettopp forklart om Lademanifestet, ett dokument lagd av beboere på Lade og den relative beboerforeningen – for å forklare deres ønsker om fremtidig utvikling på Lade. Så kommer vi inn på Ladestien.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Har jo blitt storsuksess den Ladestien

Siril: Ja har blitt det sjø. Så er det jo det som er håpet vårt nå at det skal bli, vi må være forsiktige så vi ikke bruker opp mulighetene for å få direkte lenker mellom Ladestien og landet innafør. Så på en måte en kultursti på innsida med lystgårdene. Det er en fantastisk plass vet du. Så det å ha det her som rekreasjonsområde for Lades befolkning og det store antallet som kommer flyttende hit, for det bygges jo enormt. Men også for byens befolkning. Det er viktig å ivareta det, og ikke bygge det igjen. Det er en del av bakgrunnen for det her da (Refererer til Lademanifestet).

Intervjuer: Lade er jo fint

Siril: Hvor bor du da?

Intervjuer: Innerst i Ilsvika

Siril: Er jo fint der også da

Intervjuer: Ja, men ikke helt Lade-foint da

Siril: Ja nei, men vi har jo Lade sammen da. Vi går jo den veien også da ikke sant (Refererer til Ilsvika). Så vi må jo søke andre plasser, for vi kan ikke gå i kø her – for det er mye folk her, spesielt i helgene.

Kategorisering: Lade

Kontekst: Jeg har nettopp introdusert masteroppgavens tema, tittel, og forklart litt om at det hovedsakelig var Haakon VIIIs gate jeg hadde avgrenset meg til.

Siril: Haakon VIIIs gate er jo en historie for seg selv, det som skjedde med den flyhangaren og en eller annen. Det må jo ha vært en eller annen kommunal byråkrat som har forlova seg, så har det gått over stakk og stein – så til syvende og sist sitter politikerne med skjegget i postkassa og må faktisk bare, ja de kunne jo selvfølgelig ha nektet det. Men det har gått for langt, så nå blir det slik det er da. Skulle jo være litt sånn storvarehandel der, og ikke Elkjøp og Rusta og XXL og greier.

Intervjuer: Mye trafikk på lørdag eller?

Siril: Det er det, veldig mye trafikk i det hele tatt. Og det som er litt av problemet det er jo trafikkavviklinga. Det er rundkjøringer i begge endene. Der er det jo fotgjengerfelt, så plutselig så kommer det fotgjengere over Haakon VIIIs gate helt borte ved flyhangaren der, så

stucker det seg til med trafikk. Så det er merkelig anlagt da der du kommer inn i rundkjøringa fra Lade alle da, fra blåkors-sida og inn. Det er jo laga sånn at det akkurat ikke går å ligge to biler ved siden av hverandre. Så det er en eller annen som har sprunget med tomstokk som ikke er helt rett, etter mitt indre skjønn så må det jo gå an å få plassert bilene opp så vi får avvikla trafikken. Men problemet er jo det her fotgjengerfeltet som gjør at det plutselig stopper opp. For det kommer en fotgjenger og stopper opp. Så der må det gjøres ett eller annet for å få flyt i det her da.

Kategorisering: Trafikk og mobilitet, handel

Kontekst: Vi har nettopp snakka om den kommende mobilitetsplanen.

Siril: Kan ta det med en gang, at i tillegg til det fantastisk flotte landskapet nå som er i ferd med å bli bygd ned en del, så må jeg jo bar slå fast at vi ikke er imot at det bygges på Lade selvfølgelig. Folk må jo ha en plass å bo, og det er viktig at mange bor sentrumsnært med tanke på kollektivt og greier. Så det har vi full forståelse for, så kommer vi litt tilbake til hvorfor vi nå har satt en strek da, som vi iherdig jobber med at skal etterleves. Og det er jo Lade alle, som streken for nord for Lade alle.

Intervjuer: Ja, streken for fortetting?

Siril: Jar der må vi holde igjen, for der må vi tenke oss om før vi går videre med noe bygging. Så skal jeg ta med at jeg kom over en rapport for noen år siden (refererer til: XXX) Det er ei søppelfylling, den har du kanskje hørt om.

Kategorisering: Fortetting og avgrensing

Kontekst: Fortsettelse av forrige sitat

Sitat fra transkript:

Siril: Det er jo avrenning, gass er det jo fare for at kommer opp i fra en sånn fylling. Den har jo stått der siden 1942-43, til 1970-tallet. Jeg har en mistanke om at der tror jeg det også er tømt latriner fra vår del av byen da det var utedo og så videre, der er det tømt maling, der er det tømt industriavfall. Så der er det en salig blanding av forskjellige greier som lager gasser. Så har jeg jo tatt opp igjennom kontaktutvalget og i møter med naturvernforbundet. At når det er stor nedbør og snøsmelting, så må det jo bli av en plass. Vannet går jo igjennom som et kaffefilter ikke sant? Det må jo ende opp en plass. Og det jeg tror er at det ender opp i området nede ved de svære sementsiloene nede ved Ladehammeren. Ved den roperten som

står der. Der kommer Ladebekken ut så vidt jeg har forstått. Og som jeg sier, jeg kaller Ladeastien for Skjønnheten. Så kaller jeg det som, hvis det kommer noe fra Ladebekken Udyret. Så der møtes Skjønnheten og Udyret.

Kategorisering: Avfallsdeponi, Medvirkning

Kontekst: Jeg nevnte gasslekkasje, og etter litt snakk om hvordan Brann stadion også måtte ligge oppå en søppelhaug ble det snakk om avlastningsvei.

Sitat fra transkript:

Siril: Neida. Men så det er sagt er jo det at, Haakon VII's gate skal få en avlastningsvei, og da snakka vi med folk fra kommunen. Hvordan har dere tenkt å gjøre det, hvor skal den gå? Den skal gå over søppelfyllinga. Så sier jeg det at, ja hvordan skal den gå over der? Skal det graves, nei det må legges ei bru over ...

Så jeg har jo bare nevnt ovenfor kommunaldirektøren, Morten Wolden da vi hadde møte med ham før jul, at det kan jo kanskje være greit å ta kontakt med NTNU om det kan være noen smarte løsninger her, vi lever jo nå i 2023. Vi er Norges teknologihovedstat, som du er en representant av nå da.

Kategorisering: Medvirkning, Trafikk, Avfallsdeponi

Kontekst: Jeg prøver å styre samtalen litt mer inn på medvirkning i forskjellige former.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Ja jeg har fått forklart det sånn at hovedprobleme for, i fra kommunen sin side er det deponiet, mobilitetsplan for lade, og handelslekkasje fra midtbyen.

Siril: Ja jeg må si det at det jeg sa nå: innledningsvis, det får jo bare bli sånt bakteppe for hele opplegget. Men som sagt er det Lade alle som er vår linje som vi har strekt, eller trekt for det som er nord for Lade alle – det skal ligge urørt, inn til man får sjekka ut og gått grundig inn i saksområde før man begynner å forsyne seg eller bygge det ut.

Intervjuer: Men prøves det å fortettes nord for Lade alle selv om dere setter ei linje der?

Siril: Ja det var jo et forsmedelig nederlag, for vi opplevde det som ett nederlag at den her gartneriarealet, der ble det bygd ut. Og der er det utbygging på gang. Og det var jo selvfølgelig høyt og svært, stort område med protester fra naboer. Nå er jo da kontaktutvalget

ikke partipolitisk. Vi er med å støtte opp og kjører saker sammen med de som er berørt. Men vi kan ikke gå inn i hver enkelt sak, men vi er der og registrerer hva som skjer. Vi gikk ganske heftig inn i den utbygginga av gartneritomta. Og led nå vel det vi kan kalle et nederlag der må vi si. For der hadde vi håpa på at man ikke skulle stoppe helt, men at det skulle bli enda lavere – og naboskapet skulle bli enda mer hensyntatt enn det som er blitt. Og at man også kunne ha fått til noe felles bydelskafé eller samlingspunkt for bydelen i det området, men det blir det ikke. Så nå blir det bygd tett igjen, forholdsvis tett. Ikke så høyt som det de hadde planer om da.

Kategorisering: Medvirkning og maktfordeling, Fortetting, Third place.

Kontekst: Vi har nettopp snakka om uformelle møteplasser.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: En slike plasser hvor gamle kjente møtes for å ta en kaffe eller øl? Som Byåsen bakeri eller Ila brainnstasjon. Folk som har bodd der ei stund kanskje, møtes – ikke hver dag, men ofte.

Siril: Det er veldig mange som møtes på den ved Remaen og sitter og drodler ja. Men et sånt bydelssenter sånn i offentlig regi med kommunale tjenester kanskje, og tjenesteyting og diverse, bibliotek og greier – det savner vi. Og det er klart da, at for å hoppe litt nå da. En ting er jo selve igjennbygginga slik fysisk. Men her skal det bo folk, her skal det vokse opp barn, her skal folk være unge å forberedes på et liv. Da er det viktig at man tar vare på de kommende generasjoner, slik at det ikke blir et sånt ghettolignende opplegg og blir problemer for ungdom med hensyn til oppvekst og så videre, kriminalitet og det ene med det andre. Skolen er viktig, og vi har en fritidsklubb. Det var jeg kjent med nå nettopp – så det har jeg vært og besøkt. Den ligger mellom kirka og OBS, et rundt hus der Bunnpris holder til. Der har kommunen anlagt fritidsklubb for ungdom. Riktig nok bare n gang i uka at den er åpen, men det er tett link mellom den fritidsklubben og skolen. Så de har gaming-rom og muligheten til å spille hverandre gode. Men det er klart; desto mer det bygges, desto mer folk skal bo her, og desto større behov for å ivareta de menneskene slik at de får en god oppvekst med gode oppvekstsvilkår.

Kategorisering: Lade, Third place, Fortetting, Oppvekst

Kontekst: Vi har nettopp snakket om at Lade er en fin plass å vokse opp på, og gått over til å snakke om Lademanifestet.

Sitat fra transkript: Så det forumet jeg leder, vi er opptatt av gode relasjoner til kommunen. Vi er opptatt av at vi skal spille hverandre gode til beste for folket som skal bo og bor på Lade, men så har vi hatt noen nedturer. Som du kanskje er kjent med. Vi hadde jo en sak her med noe utbygging oppå Østmarka, der har det skjedd et makeskifte mellom Staten og kommunen, som gjør at kommunen har overtatt et område som før var i eie av fylke. Østmarka sykehus ble jo statlig, og det er et ganske stort område på Østmarka som da er tatt over av kommunen mot en ikke ubetydelig sum, uten at jeg kan tallfeste det. Så ble vi naboer invitert til et møte på Ringe videregående skole. Der ble vi invitert til et møte, da var det et prosjekt som skulle presenteres hvor unge arkitekter fra hele Europa. Og var et Europeisk arkitektsamarbeid hvor disse unge arkitektene fikk dette området som utgangspunkt for å komme med innspill til hvordan de ville bygge ut dette her. Så ble vi invitert for å komme med innspill til disse her studentene. Asplan Viak (En privat byggesakskonsulent) var inne i bildet og kommunen. Og jeg må si, jeg hadde litt bange anelser. For jeg følte på en måte at 'hva er det her?'. Og det var kaffe og tilbehør, mangler ikke på å bli godt ivaretatt. Men så begynner folk å stille spørsmål, «men det er jo planer for det her». «Nei dere skal ikke tenke på de planene. For dette her er et prosjekt som nå skal prøves ut, og dere må være med». Så ender det hele i å bli et lurvemøte som jeg vil kalle det. Folk var skikkelig forbanna, og jeg var så sint selv, så sint burde jeg ikke være. Men jeg reiste meg opp å sa det jeg mente – for jeg følte meg ført bak lyset. Og følte også at kommunen på den måten de har lagt opp til, rett og slett har ført disse studentene bak lyset, kasta blå i øynene på de med hensyn til å gi de noen forhåpninger og sånt. Så viser det seg at de jo allerede har planer som er sånn halvveis vedtatt, det er blant annet snakk om å bygge et helse-velferdssenter inne på det området. Så kommer det da et merkelig nabovarsel og det har vi svart på fra kontaktutvalget, for vi syns det er en merkelig måte å legge opp hele løpet på. Så det virker som de også skal selge en del av det de har tatt over i forbindelse med makeskifte som kommunen har betalt for, noe skal selges ut sannsynligvis til en privat utbygger. Og naboene da som er rimelig frustrert over å bli behandla på en sånn måte.

Kategorisering: Medvirkning og maktbalanse, Demokrati

Kontekst: Siril har nettopp snakka om det området relevant til sitatet over, og forklart litt hvordan det ser ut.

Sitat fra transkript:

Siril: Men de må spille med åpne kort, vi følte oss ført bak lyset. Så det gikk med en hel time av det 2-timersmøtet bare for å diskutere, hva nå? Så var det et par kloke hoder som sa, ok greit det. Da blir vi enige om at vi går inn for dette opplegget. Så skriver idélapper og så videre og leverer inn i grupper. Og da var gjennomgangstonen da at vi kommer med ideer, som hovedsakelig er basert på at 'det blir som det er'. Det skal ikke gjøres noe utbygging her, det skal ikke gjøres noe i det hele tatt. Og det er klart at da blir det ikke konstruktivt egentlig da. Så det ble ikke slik det var tiltenkt. Det møte ble ikke så vellykka som tiltenkt da. Så det er en sak som har opprørt oss en del da.

Intervjuer: Men apropos medvirkning, ikke alle møter går bra. Er det en annen måte dere heller ville ha medvirka på?

Siril: Ja vi medvirker i gjennom å utale oss skriftlig til blant annet KPA, og så det med naturmangfolds-biten – og det har vi levert inn vår innstilling til. Og der er det jo tufta på det her Lademanifestet, og vi ber jo om at man holder igjen – inntil man får en oversikt over konsekvenser og så videre, at man tenker seg litt om før man bygger igjen. Så som sagt kommer jo tilbake til Lade alle som grensa, og hvis du følger Lade alle nedover mot Ladehammerkaia, så vil du jo se at det er bygd noe enorm der. Og det skal jo bygges bare mer og mer.

Intervjuer: Ja det skal jo bygges høyblokker langs Haakon VII's nå

Siril: Ja det er jo et spørsmål hvor høye de blir. For det som er saken er det at de som bygger; Det skal selvfølgelig lønne seg for de å bygge. Og så kjører de på med maksimal etasje, vi har en mistanke om at de kjører på med maksimal etasjeplan i full visshet om at de ikke får så mange, men vi legger på litt ekstra for å komme ned på der vi kanskje realistisk regner med å være. Så vi vet jo ikke hvordan dette blir til syvende og sist. Så har du byråkratene som da har tatt sine beslutninger, så er vedtakene blitt gjort. Så kommer en ny runde med dispenser, så det blir så veldig vanskelig å forholde seg til kan du si. Det blir litt uoversiktlig.

Intervjuer: Ja den er jo litt uoversiktlig den prosessen der.

Siril: Ja den er det generelt sett fra før, og den blir jo ikke noe mindre uoversiktlig.

Kategorisering: Medvirkning, maktbalanse, planleggingsprosessen

Kontekst: Siril i huset tar opp ett nytt tema av eget initiativ.

Sitat fra transkript:

Siril: Kan ta med litt om Østmarka sykehus. Det som er, alt av psykiatriske sykehus i Trondheim er lagt ned. Reitgjerdet, Rotvoll, Haukåsen. Det er jo flytta hit.

Intervjuer: Alt er flytta hit?

Siril: Ja det meste er flytta hit. Og der har det vært en del strid. Så vi har hatt ganske heavy diskusjoner med hensyn til det nye sikkerhetsbygget. Og der valgte jo kontaktutvalget å legge seg på ei linje hvor vi fikk dialog med utbygger, nemlig staten – eller sykehuset. Og vi er jo i den oppfatning at psykiatrien har blitt stemodlig behandla i det landet her i løpet av alle de år. Så hvor skal de være? Og når vi da har igjen et område her da hvor psykiatrien fremdeles driftes. [Samtalen fortsetter]

Intervjuer: Hvorfor ble det på Lade alt? Og ikke oppi Bymarka?

Siril: Nei det var her det var fagmiljøet da kan du si. Så her var det mye gammel bebyggelse som var freda som ikke kan gjøres noe med, så hadde de areal her og. Så vi fikk jo distriktpsykiatriske senteret rett i hagen her. Slet jo litt med det, for vi følte det kom litt nært. Men vi innså jo at vi ikke kan lage til bråk og støy på grunn av lovlig og viktig virksomhet med hensyn til å ta vare på psykisk syke mennesker.

Kontekst: Vi har snakka om psykiatrien på Lade.

Sitat fra transkript:

Intervjuer: Det er jo enda et element som gjør Lade litt spesielt, hva syns dere om kommunikasjonen med forskjellige planinstitusjoner. Får dere mye ut av å kommunisere med kommunen eller private utviklere?

Siril: Om vi skal ta det eksempelet oppå her nå da, så er det jo et privat foretak som gjøre jobben på vegne av kommunen, så det nabovarslet som kom – det var tynne greier egentlig. De er ikke forplikta til å sende nabovarsel til oss, for vi er ikke berørt i saken. Men de naboene som fikk – og da også naturvernforbundet som hadde bedt om å være høringsinstans sammen med berørte naboer fikk et nabovarsel som var tynne greier. Men det har vi svart opp og gitt tilbakemelding på. Så av og til så spekulerer jeg litt på, det blir litt sånn ‘skinn-demokrati’. Men hensyntaking – det tror jeg nok kunne vært mye sterkere inn i bildet da. At man blir tatt hensyn til, med de innspillene som kommer. Spesielt det som

skjedde i Østmarka her det var ikke bra. Den måten å behandle folk på, det undergraver på en måte medvirkningsinstituttet vårt. Og det er ganske alvorlig, så kommunen og de aktørene de bruker i planarbeidet må være pinlig nøye med å forholde seg til publikum på en korrekt måte, hvis ikke slår det veldig tilbake. Til slutt blir folk 'fed up' og gidder ikke engasjere seg, og det er synd. Det er jo det som er viktigheten i prosjekter, at man har samspillet og får utvikla det her på en måte som blir best mulig for alle parter. Men som sagt dette her med dispensasjoner og ting som skjer hvor man på en måte føler at vedtakene ble gjort, men så dispenserer man på siste oppløpssida for å tyne ut noen ekstra etasjer.

Ja, men som sagt er vi opp opptatt av; som høringsinstans, av å være en dialogkanal mellom kommunen og brukerne på Lade, så vi jobber for å spille hverandre gode. Men av og til spekulerer jeg på om de har forstått det, for å være litt frekk: av og til spekulerer jeg på om de har forstått viktigheten av det lagspillet her altså.

Intervjuer: Det er jo et demokrati og

Siril: Det er jo nettopp det det er vet du. Det er jo demokrati på det laveste planet, men det er jo kanskje noe av det viktigste. For om du underminerer det, så slår det oppover i andre demokratiske lag da kan du si, i samfunnet tenker jeg da. Fundamentet for demokrati ligger jo i de nære ting.

Kontekst: Vi har nettopp snakket om kontaktutvalgets forhold til naturvernforbundet – og litt om balansen i makt i forhold til 'hangarsaken'.

Sitat fra transkript:

Siril: Men det er så vanskelig, du ser den utbygginga rett ved blåkort her – ved enden av Haakon VIIIs gate, der var jo forsvaret som hadde anlegg.

Intervjuer: Ja der det bygges ut nå? (Haakon VIIIs gate 14)

Siril: Ja der det bygges ut nå, det er jo faktisk noen som har flytta inn også. Ja, kommunen er jo berørt der som nabo bland annet med Leangen gård. Og jeg syns jo det området der forskjønner ikke Leangen gård og beliggenheten i et kulturlandskap lenger da. Så det var ikke noe pent det som var der før heller, men nå er det svære greier da. Men samtidig så, blir det på en måte slik at når husene står der med stillasene rundt og så videre – så ser det jo verre ut en slik det faktisk til slutt blir, for vi mennesker har jo en tilbøyelighet til å bli vant med ting «slik vart det, det e itj nå å gjør med, så gjør vi nå det beste ut av det, så var det nå kanskje itj så væli læll da itj sant?» Men der er det jo kommunen som burde satt ned foten

selv, ut ifra at Leangen gård på en måte ikke forskjønnes av det da, men det har de ikke gjort da – Kanskje til en viss grad.

Det som for vårt vedkommende i kontaktutvalget gjør seg enig i det at man ikke går for fort frem, man hopper over den oversiktlige KPAen. Så begynner man før KPAen er godkjent å bygge ut. Og da underminerer man jo KPA-opplegget, og da undergraver man også de gode relasjoner til de som har brukt mye tid og ressurser på å komme med innspill. For vi er ikke betalt for å engasjere oss, men for kommunen burde vi jo være gull verdt egentlig. Og det er fremtida vår vi snakker om, og vi snakker om en betydelig tilvekst av mennesker på Lade. Og Ladehalvøya som rekreasjonsområde blir ikke mindre verdifull etter hver da. Det blir ikke noe verre som kommer hit for å møte våren – Tidlig vår her da vet du.

Kategorisering: Byplanlegging, Detaljplanlegging før KDP, Maktbalanse og medvirkning

Kontekst: Det blir snakk om hvor vanskelig det er å vite når man kan eller burde medvirke.

Sitat fra transkript:

Siril: Det er ganske komplisert, så er jo spørsmålet: kan det gjøres enklere, og det tror jeg nemlig det kan. Så begynner man å spekulere – Jeg håper jeg tar feil, men lages det komplisert for å hekte av folk? Så man ikke orker å være med på det her. For dette er jo ett eget fag det å planlegge å bygge det er klart det er. Så jeg må si det er mye som foregår nede i Ladalen nede ved Lade kirke og hele området mot Stiklestadveien skal bebygges, hele området skal bebygges. Leos lekeland skal bord, og ja – det blir bebygd hele greia der. Det er klart at, jeg tror det blir greit å drive butikk i bydelen – det blir mange kunder.

5.5 FUNN I INTERVJU

Lade, Planleggingsprosessen, Fortetting & kompakt byutvikling, medvirkning og maktbalanse, Hovedproblemer på Lade

Lade som område

Alle informantene er entusiastiske i sin beskrivelse av Lade. Det er stor enighet i at Lade er et område for rekreasjon, med store grønne verdier, med naturmangfold, og viktig kulturlandskap. Ladestien og Lystgårdslandskapet blir trukket frem i alle intervju som noen de største kvalitetene.

- «de grønne områdene er store kvaliteter på Lade, og det er viktig at vi tar vare på dem» (Pål, 2023)
- «Pluss at lade er et rekreasjonsområde, som har en stor fin park på Ringve, og Ladestien» (Espen, 2023)
- «Så er det jo det som er håpet vårt nå at det skal bli, vi må være forsiktige så vi ikke bruker opp mulighetene for å få direkte lenker mellom Ladestien og landet innafor. Så på en måte en kultursti på innsida med lystgårdene. Det er en fantastisk plass vet du.» (Siril, 2023)

Området blir av alle informantene forklart som relativt problematisk i forhold til det å gjøre fortetting. Om problemene blir det merket tre problem med størst påvirkning i pågående reguleringsplaner, det er da snakk om uløste innsigelser som omhandler:

- Avfallsdeponiet og mulighet for gassinntrenging i omliggende bygg,
- Lite effektiv trafikk og kollektivtransport, og manglende mobilitetsplan
- Handelslekkasje fra midtbyen grunnet dispensasjon for detaljvarehandel

Noe av den arkitektoniske utformingen på Lade blir kritisert av Pål som forklarer «men jeg syns ikke alt som er bygd på Lade er fint, noe syns jeg har blitt veldig bra, men noe er ikke noe særlig. Både kjedelig å triste fasader. Det er viktig å få levende bygater å få levende fasader helt ned til bakkeplan» (Pål, 2023). Det blir nok her referert til den bystrukturen man finner øst på Lade – ved de store handelsområdene.

Siril som representant for ei beboerforening forklarer om den fortettinga som gjøres på Lade:

«i tillegg til det fantastisk flotte landskapet nå som er i ferd med å bli bygd ned en del, så må jeg jo bar slå fast at vi ikke er imot at det bygges på Lade selvfølgelig. Folk må jo ha en plass å bo, og det er viktig at mange bor sentrumsnært med tanke på kollektivt og greier. Så det har vi full forståelse for, så kommer vi litt tilbake til hvorfor vi nå har satt en strek da, som vi iherdig jobber med at skal etterleves. Og det er jo Lade alle, som streken for nord for Lade alle.» (Siril, 2023)

Fortetting og kompakt byutvikling

Av de temaene representert i intervjuprosessen er fortetting det temaet hvor man finner mest enighet. Informantene er alle enige i at fortetting burde gjøres. Som grunner for fortetting blir

det blant annet nevnt: Viktigheten med å ikke spre byen utover dyrkamarka, friluftsområder, eller marka (Per, 2023), og «Folk må jo ha en plass å bo» (Siril, 2023)

I alle intervju blir det stilt spørsmål til mobilitet, og det virker å være av høy relevans for både beboere og planleggere, eksempelvis:

- «Man må fortette med kvalitet, å forsikre seg om at det blir okay å bo der, at det ikke blir for tett, og at man ikke ødelegger for de som border fra før av. Det med fortetting har jo med det å gjøre at i en by er det veldig mye som er bra med å få samla folk, sånn passe tett. Det bygger opp under kollektivtilbud og ulike former for tjenester og service i stedet for at man må bygge skoler og barnehager spredt over alt, når man får konsentrert folk mer får man bygget opp under bruken av infrastrukturen, Det blir mer fornuftig, og folk trenger ikke reise så langt til jobb. At man legger store kontorarbeidsplasser sentralt, i nærheten av der det er god buss-dekning er jo et viktig prinsipp» (Per, 2023)
- «Trafikkapasiteten er dårlig i perioder. Og da er det på en måte dumt å introdusere nye virksomheter som bidrar til mer trafikk. Og det også er jo et argument for at området kanskje i større grad burde omformes til et boligområde» (Espen, 2023)
- «Så det er en eller annen som har sprunget med tomstokk som ikke er helt rett, etter mitt indre skjønn så må det jo gå an å få plassert bilene opp så vi får avvikla trafikken.» (Siril, 2023)
- «Det er et tema som går igjen i alle reguleringsplanen her nå, at de får innsigelse før det er laga en mobilitetsplan. Det er jo først og fremst for å sikre fremkommeligheten for kollektivtransport da, og da skal vi se på mobilitet for alle grupper. Gange, sykkel, bil, og kollektivt ikke minst.» (Pål, 2023)

Medvirkning og maktfordeling

I alle intervju blir det gitt ett inntrykk for at medvirkning er noe som skjer, og at det er de som *kan* å medvirke – som ofte får viljen sin. Her blir det ofte pekt på utbygger/ forslagstiller som de med en overvekt av forhandlingskraft ovenfor politikerne. Fra intervjuene med kommunen blir det i alle tilfeller gitt inntrykk av at nesten all type medvirkning er 'greit', som forklart: «helt legetime og lovlige» (Per, 2023). Men rettferdighetsspørsmålet om hvem som har sterkest medvirkningskraft består. To eksempel på dette:

- «Uansett hvor mange nye møteplasser eller måter og sende inn merknader på som man finner på, så er det noen som ikke mestrer disse mulighetene. De er ikke kompetente eller er ikke interessert, og er ikke i stand til å forsvare sine egne rettigheter, det vil alltid være noen som er sterkere, som er kjempeflinke og som er til stede overalt, er med på alle arenaer og forsvare sine egne interesser, mens de som ikke kan – havner i bakleksa» (Per, 2023)
- «Absolutt, det er jo mest utbyggere som gjør det da – å gå rett til politikerne, men det er jo folk som kjenner folk og slikt. Og det skjer jo ofte, og jeg syns ikke det er den beste formen for medvirkning.» (Pål, 2023)
- «vi planleggere vi snakker til politiker kun igjennom får direktør og offentlig dokumenter i saksframlegg og møter. Mens andre aktører jobber inn mot politikerne på mange nivå og mange måter. Så vi har ikke den der lobby-muligheten som de har. Og da er det gjerne slik at når vi først kommer på banen så kan det hende at politikere har gjort seg opp sin mening basert på informasjon fra andre aktører og ikke fra sin egen stab da.» (Espen, 2023)

I intervjuprosessen blir det gjort uttrykk for mistillit mellom Politikere og administrasjonen, Beboerforening og administrasjon, og en generell mistillit til utbyggere med tanke på medvirkning.

- «Haakon VIIIs gate er jo en historie for seg selv, det som skjedde med den flyhangaren og en eller annen. Det må jo ha vært en eller annen kommunal byråkrat som har forlova seg, så har det gått over stakk og stein – så til syvende og sist sitter politikerne med skjegget i postkassa» (Siril, 2023)
- «Det er jo av og til vi ikke skjønner hvorfor de ikke har hørt på han, men hørt på hu. Er det fordi han har vært hos dem, men ikke vært hos hu? Det kan jo være slik også.» (Pål, 2023)
- «Jeg har jo hatt et utall med plansaker, og noen ganger lurer jeg på i all verden hvordan kunne dette bli vedtatt. Hvem i alle dager klarte å trykke på den rette knappe, trekke i den rette tråden på rett tidspunkt, slik at det ble slik det blir vedtatt. Ofte er det helt umulig å finne ut av, hva var det som egentlig skjedde, hvem har egentlig makta» (Per, 2023)
- «Jeg husker fra forrige KPA når vi argumenterte mye om at vi ikke trengte å legge mer boligareal på dyrkamark. Vi hadde mye argumenter på det, lagde analyser og –

kanskje litt tunglest materiale. Men de som vant diskursen var de som argumenterte for at vi må bygge mer boliger for ellers går boligprisen mer opp – uten å kunne belegge det med analyser eller noe. Ingenting i etterkant tyder på en sammenheng der. Prisene gikk opp, og det ble ikke bygd noe på de arealene på 8 år. Så når det først kom nå, s finner man ut ‘oi nå bygger vi på dyrkamark, det var dumt’, nå må vi reversere. Så det er noe med at andre aktører vet hvordan de skal påvirke diskursen da. Så jeg tror i perioder har politikere stolt mer på andre enn sin egen stab da, i visse saker. Jeg vet ikke om vi har gjort oss fortjent i den mistilliten.» (Espen, 2023)

Det blir gjort uttrykk for at planbehandlere i flere tilfeller ikke får sin innstilling vedtatt. Dette kan være grunnet medvirkning av forskjellige slag, lobbyvirksomhet. Som eksempel:

- «vi hadde ønska å legge bort detaljplanene i 2019 før vi hadde fått en overordna plan som viste omfanget av deponiet og som viste hvordan de ville ha det, og den hadde vi egentlig fått en bestilling på flere år tilbake. Men det ble ikke fullført av forskjellige grunner, så nå ønska vi å sette trykk på den og fullføre den. Men det fikk vi ikke lov til, for da var de lei – siden det hadde tatt så lang tid» (Pål, 2023)
- «Når vi i administrasjonen sier nei, så informerer vi om at de har krav på å få spørsmålet om planoppstart politisk behandla. Ikke alle, men noen vil ha det politisk behandla, og da har det hendt at bygningsrådet har vært uenige med oss. Når vi sier nei, og bygningsrådet sier ja til å gå i gang med planlegging.» (Per, 2023)
- «Og det ble stoppa av statsforvalteren. Statsforvalteren mener dette strider med kommuneplanen, direktøren mener at, ja vi er enige – her er det gjort en feil. Men vi mener fortsatt at det er riktig at det er dette var opprinnelig tenkt at området egner seg til dette. Mens politikerne har vært veldig tydelige på at de ønsker den nye arealbruken velkommen. Så problemet har vært å få endret arealdelen på riktig måte, sånn at statsforvalteren ikke lenger kan si nei da.» (Espen, 2023)

I intervju med beboerforeningen blir det beskrevet flere tilfeller hvor berørte beboere ikke har blitt hørt, som eksempel:

- «Men det har vi svart opp og gitt tilbakemelding på. Så av og til så spekulerer jeg litt på, det blir litt sånn ‘skinn-demokrati’. Men hensyntaking – det tror jeg nok kunne vært mye sterkere inn i bildet da. At man blir tatt hensyn til, med de innspillene som kommer. Spesielt det som skjedde i Østmarka her det var ikke bra. Den måten å behandle folk på, det undergraver på en måte medvirkningsinstituttet vårt. Og det er

ganske alvorlig, så kommunen og de aktørene de bruker i planarbeidet må være pinlig nøye med å forholde seg til publikum på en korrekt måte» (Siril, 2023)

- «Ja det var jo et forsmedelig nederlag, for vi opplevde det som ett nederlag at den her gartneriarealet, der ble det bygd ut. Og der er det utbygging på gang. Og det var jo selvfølgelig høyt og svært, stort område med protester fra naboer ... Vi gikk ganske heftig inn i den utbygginga av gartneritomta. Og led nå vel det vi kan kalle et nederlag der må vi si. For der hadde vi håpa på at man ikke skulle stoppe helt, men at det skulle bli enda lavere – og naboskapet skulle bli enda mer hensyntatt enn det som er blitt. Og at man også kunne ha fått til noe felles bydelskafé eller samlingspunkt for bydelen i det området, men det blir det ikke.» (Siril, 2023)

«Så begynner man før KPAen er godkjent å bygge ut. Og da underminerer man jo KPA-opplegget, og da undergraver man også de gode relasjoner til de som har brukt mye tid og ressurser på å komme med innspill.» (Siril, 2023)

Hovedproblemene på Lade

Det blir beskrevet en stor del problemer i forhold til byplanprosessene på Lade. Problemene kan oppsummeres med:

- **Trafikk og mobilitet:** I intervjuene med Pål, Espen, og Siril er det et generelt uttrykk for at mobiliteten er for dårlig. Veinettverket fungerer dårlig, og det mangler en mobilitetsplan.

- «Det krysset her er jo det store knutepunktet her, og det ble regulert som midlertidig bussregulering i gata her. Men fremkommeligheten i Haakon VIIIs gate for bussen først og fremst som har vært det store ankerpunktet da, for at man vil forsikre seg om at kollektivtrafikken kommer frem selv om det bygges masse boliger der. Og om det er boligene her som utgjøre problemene med trafikken, eller om det er alle de som kommer og handler på lørdagene – hvilket det nå er signaler om at er sannsynligvis er, at det først og fremst er da det er kødannelse her» (Pål, 2023)
- «Og det som er litt av problemet det er jo trafikkavviklinga. Det er rundkjøringer i begge endene. Der er det jo fotgjengerfelt, så plutselig så kommer det fotgjengere over Haakon VIIIs gate helt borte ved flyhangaren der, så stuger det seg til med trafikk. Så det er merkelig anlagt da der du kommer inn i rundkjøringa fra Lade alle da, fra blåkors-sida og inn. Det er jo laga sånn at det akkurat ikke går å ligge to biler ved siden av hverandre. Så det er en eller annen som har sprunget med tomstokk som

ikke er helt rett, etter mitt indre skjønn så må det jo gå an å få plassert bilene opp så vi får avvikla trafikken.» (Siril, 2023)

- «Men utviklinga som skjer har i alle fall gjort det vanskeligere. Det problemet nå er at bussen blir stående. Det er dumt, den skal jo gjerne være punktlig og effektiv. Og når det i perioder er veldig mye trafikk i området da så kan den få utfordringer da. Det er kanskje det som har vært litt av problemet i området. Også problemet med trafikkløsninger i Haakon VII's gate som er veldig kritisert, det handler nok også litt om behovene til metrobussene. Svingradius og kryss, kryssende trafikk og – mye sånt.» (Espen, 2023)

- **Avfallsdeponi:**

Avfallsdeponi blir beskrevet av Pål og Siril som svært problematisk. Eksempelvis:

- «Igangsatte detaljplaner fullføres på ordinær måte. Det forutsettes at områdene ligger utenfor deponiområdet, eller at deponimassene på eiendommene fjernes før utbygging, og at det sikres mot gassinntrenging fra deponi på tilstøtende eiendom. Så da mente de at om man skulle fullføre igangsatte planer så måtte det forutsette at deponimassene ble fjernet.» (Pål, 2023)
- «Det er jo avrenning, gass er det jo fare for at kommer opp i fra en sånn fylling. Den har jo stått der siden 1942-43, til 1970-tallet. Jeg har en mistanke om at der tror jeg det også er tømt latriner fra vår del av byen da det var utedo og så videre, der er det tømt maling, der er det tømt industriavfall. Så der er det en salig blanding av forskjellige greier som lager gasser.» (Siril, 2023)

Oppsummert

- Det blir gitt uttrykk for en skjevhet i planleggingsprosessens maktbalanse.
- Det blir gitt uttrykk for at de største verdiene på Lade er grønne rekreasjons-områder og kulturlandskap.
- Lade har store problemer med;
 - o Deponi
 - o Handelslekkasje
 - o Mobilitet
 - o Overordnede planer med lav verdi som verktøy for planlegging

- Mistillit mellom planavdeling, kommune, og berørte beboere
- Planleggingsprosessen er komplisert, og vanskelig å forstå.
- Det gis uttrykk for at byplanprosessene på Lade i liten grad har blitt styrt av berørte beboere og planbehandlere.
- Generelt sett om medvirkning gis uttrykk for at medvirkning kan virke å være nedprioritert som en del av reguleringsplanprosess

6 DISKUSJON

I dette kapittelet skal jeg diskutere flere enn en problemstilling. Byplanlegging er, som sagt flere ganger i masterprosjektet et bredt fagfelt, så jeg har valgt de problemstillingene jeg synes er mest interessante, og vil kun diskutere ut ifra teorien man finner i kapittel 3 og, empirien i kapittel 5, altså de utvalgte detaljreguleringsplanene, og intervjuer.

Planbeskrivelser blir brukt av bl.a. politikere som grunnlag for at de skal kunne gjøre vedtak. Det er derfor viktig at slike planbeskrivelser tar hensyn til reguleringsområdets problematikk, og ikke minst legger til rette for bærekraftige byrom.

6.1 I HVOR STOR GRAD HAR BYUTVIKLINGA PÅ LADE FØRT TIL BÆREKRAFTIGE BYROM?

6.1.1 Tetthet og utnyttelse

Kompakt byplanlegging har de siste rundt 30 årene vært det foretrukne svaret på hvordan man skal oppnå bærekraftig utvikling i bybildet (Bibri et al., 2020). Som en selvsagt faktor i en kompakt by (Kain et al., 2022), er det ikke overraskende at høy tetthet og utnyttelse i stor grad blir representert i de relevante planene. Den laveste utnyttelsesgraden i de reguleringsplanene som er gjennomgått, finner vi i Østmarkveien 3 og 5 – med «ca. 106% BRA». I reguleringsplanene blir forbedret helse nevnt flere ganger som en effekt av tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport, vedlikehold av grønn struktur, og blandet beboersammensetting, noe teorien støtter (Burton, 2000; Jansson, 2014; Stevenson et al., 2016). Det kan argumenteres for en god tilslutning til idéen om at man får plass til flere mennesker på mindre areal (Fertner & GROBE, 2016), eller som det blir beskrevet i reguleringsplanene; flere «Boliger per dekar». Det gjelder for boliger, kontorer, tjenesteyting og annen bebyggelse.

Beskrivelse av tetthet som en mulig faktor for reduksjon av evnen et urbant landskap har til å tåle endringene (Teller, 2021), blir ikke brukt i reguleringsplanene.

6.1.2 Tilgang og mobilitet

Reguleringsplanenes beskrivelse av tilknytting til kollektivtransport er varierende, men ingen av planene viser til at mobilitet kan bli et problem. Som forklart i teoridelen er god mobilitet et viktig argument innen kompakt byutvikling (Bibri et al., 2020; Hanssen et al., 2015; Kain et al., 2022; Kjærås, 2021; Lo, 2009), og mangelen på nærhet til kollektiv transport kan i noen tilfeller gi negative konsekvenser for lokalbefolkningen (Rokem & Vaughan, 2019). I intervjuprosessen kommer det klart frem at mobiliteten på Lade er relativt dårlig. Det

arbeides nå med en ny mobilitetsplan, som forhåpentligvis vil hankses med den kommende befolkningsveksten. Pål var usikker på om det er befolkningsvekst, eller handel som har ført til denne trafikkproblematikken. I samme intervju blir det svart at mobilitetsplanen *forhåpentligvis* løser mobilitetsproblemene som eksisterer på Lade i dag. Om det blir tilfellet eller ikke må man bare vente å se.

Fremkommeligheten for myke trafikanter (walkability) (Lo, 2009), blir i liten grad beskrevet i reguleringsplanene. Det samme gjelder for jobb-boplass-balanse, som er av stor viktighet for et områdes bærekraft (Boussauw et al., 2012).

Det er en blanding av katalysatorer som har ført til mobilitetsproblemet på Lade. Man kan argumentere for at de to viktigste årsakene er dispensasjon for detaljvarehandel pluss befolkningsveksten. Det at høringsforslaget til ny KPA sier «På Lade, Leangen og Tiller tillates det ikke økt areal til handel» viser at dette er noe kommunen i høyeste grad er klar over.

Hansen et al., (2015) forklarer reduksjon av bilavhengighet som et viktig argument for kompakt byplanlegging. Igjennom intervjuprosessen, har reduksjon av bilavhengighet vært et tema. Informantene er alle godt opplyst om temaet, og mener det er en positiv konsekvens av fortetting. Reguleringsplanene nevner i liten grad reduksjon av bilavhengighet. Det kan da diskuteres om forslagstiller ikke tilstrekkelig nok vektlegger dette aspektet av fortetting.

Ingen av reguleringsplanene kan sies å beskrive handel- og mobilitetsproblematikken i en tilstrekkelig grad. Og det virker som det viktigste problemet er mulig gassinntrenging fra avfallsdeponi.

6.1.3 Form og motstandsdyktighet

Igjennom intervjuprosessen har noen hovedproblemer for reguleringsplanlegging på Lade blitt belyst. Problemer tilknyttet motstandsdyktighet er: Mobilitet, handel, skolekapasitet, og kulturlandskap.

I reguleringsplanene er det lagt stor vekt på hvordan forskjellige siktakser vil bli påvirket av ny, tett og høy bebyggelse. Og det blir planlagt gradvis nedtrapping av høyden på nye bygg inn mot verneverdige bygg og kulturlandskap. Dette passer med det som blir beskrevet som å bevare eksisterende urbane verdier (Neuman, 2005)

Det kan argumenteres for at områder på Lade som ikke allerede er urbanisert, ikke har en eksisterende urban verdi – som belyst i planbeskrivelsen om Haakon VIIIs gate 27b a.

Mobilitet, handel, og skolekapasitet blir nevnt i liten grad. Akkurat nå er det meste av reguleringsplanlegging på Lade stanset, til uløste innsigelser om mobilitet er løst med den nye mobilitetsplanen. Det er da påfallende at bærekraft til gate og veinettverket ikke blir nevnt i større grad i reguleringsplanene. Ingen av områdene skal utvikle detaljhandel – da dette allerede finnes tilstrekkelig tilbud i umiddelbar nærhet for alle reguleringsplanene.

I hvor stor grad reguleringsplanene beskriver tilrettelegging for å vedlikeholde eller gi områdene en bedre motstandsdyktighet, er diskutabelt.

6.1.4 Mangfold og diversitet

Jeg vil her dele opp mangfold i to temaer: Bystruktur, og Sosialt

Bystruktur:

Et viktig grunnlag for bærekraftige byrom er blandet bruk (Burton, 2002). Man burde ha boliger, kontor, detaljvarehandel, og ellers det man trenger i hverdagen, innenfor samme område eller umiddelbar nærhet. Dette reduserer behovet for å bruke bil, som er et av de viktigste argumentene innen kompakt byplanlegging (Hanssen et al., 2015).

På Lade er allerede disse strukturene tilgjengelige i umiddelbar nærhet av de kommende planene. Og det er kanskje av den grunn at vi ikke ser dette temaet nøye beskrevet i reguleringsplanene.

I intervju med Pål blir det nevnt at noe av det som er bygd på Lade fra før av, ikke er fint – og at «det er viktig å få levende bygater og å få levende fasader helt ned til bakkeplan. Ikke slike

store garasjekjellere» (Pål, 2023). Ser man på illustrasjoner fra reguleringsplanene, ser det ut som at det vil bli levende fasader helt ned til bakkeplan, som vist i figuren under.



Figur 8: Visualisering av parken i felt o_GPI. (Oslo Works, 2022)

Det er variasjon i bygningsform og farger. Og det er selvsagt subjektivt – men det kan argumenteres for at reguleringsplanene viser til ‘levende gater’.

Bystrukturen må også kritiseres. I samme reguleringsplan som bildet over kommer fra, er det foreslått en høyblokk som skal ‘signalisere kollektivt knutepunkt’. At dette argumentet fikk gjennomslag i bystyret, tyder på en manglende kompetanse om bærekraftig byutvikling og lokale mobilitetsforhold. Området er ikke et kollektivt knutepunkt nå. Og om det blir det i fremtiden er avhengig av den nye mobilitetsplanen for Lade, som fremdeles er under utvikling. I intervju med Pål blir det påpekt: «Det er veldig mye turbulens og lokalklimatiske utfordringer rundt høyhus. Vi trenger ikke å bygge høyhus i Trondheim på grunn av plassmangel» (Pål, 2023). Så det kan diskuteres om formen, som blir forklart som en av kvalitetene av den kompakte by (Kain et al., 2022), er slik den bør være i reguleringsplanleggingen på Lade.

Sosialt

Det er vanskelig å vite, hvordan det kommende sosiale mangfoldet på Lade vil bli. Temaet er ikke nevnt i vesentlig grad, verken i intervjuer eller reguleringsplaner. Reguleringsplanene legger til rette for blandet leilighetsstørrelse, som kan føre til en befolkning med blandet

sosioøkonomisk status – eller som Neuman (2005) forklarer «inclusionary zoning that accomodates a range of incomes» (Neuman, 2005, s. 19).

‘Sosial miks’ blir argumentert for å promotere sosiale nettverk (Fincher et al., 2014), på den andre siden blir det å bruke begrepet ‘sosial miks’ som byplanleggings-strategi problematisert av flere (Narvestad et al., 2022, s. 9), så det at sosialt mangfold ikke blir nevnt så ofte i reguleringsplaner, behøver ikke å gi problematiske effekter for fremtiden.

I intervju med beboerforening blir det nevnt: «Men et sånt bydelssenter sånn i offentlig regi med kommunale tjenester kanskje, og tjenesteyting og diverse, bibliotek og greier – det savner vi.» (Siril, 2023). En ny ‘tredje plass’ er ønsket av befolkningen på Lade. Det kan argumenteres for at forslagstillerne i reguleringsplanene burde ta hensyn til dette – da ‘den tredje plass’ kan føre til positive konsekvenser for lokalbefolkningen (Oldenburg, 1999; Oldenburg & Brissett, 1982; Rosenbaum et al., 2007)

6.1.5 Har utviklinga på Lade ført til bærekraftige byrom?

Til en viss grad er svaret på spørsmålet ja. Det virker som at mange elementer man finner i teorier om bærekraftig byutvikling, er blitt tatt hensyn til. Det må derimot stilles spørsmål om i hvor stor grad utbyggere tar hensyn til sosial- og miljømessig bærekraft. Det er mange sider ved sosial bærekraft – noe som ikke avhenger kun av private grøntområder og varierte farger og bystruktur. Det store mobilitetsproblemet på Lade virker å bli ignorert til en viss grad. Selv om det kan argumenteres for at byutviklinga på Lade er bærekraftig, kan man også argumenteres for å være det motsatte.

Igjennom diskusjon om de fire premissene for bærekraftige byrom kan man spørre seg om byplanlegginga på Lade nå er mer lik Le Corbuisers teori om den ‘(Ikke så) Strålende by’, enn Cerdás’ plan for Barcelona. Det er grunn til å merke seg at den nye utviklinga som skjer på Lade ikke beskriver idealene man søker, men i stedet virker å prøve å selge inn en slags versjon av fortetting ved å forsøke å oppfylle de upresise målene man finner i kommuneplanens samfunnsdel.

Man må også kunne argumentere for at målene i høringsforslaget til ny KPA virker å være basert på moderne byplanleggingsteori, med kommunikativ teori som et av hovedpoengene. Dette tilsier at byplanavdelinga, og andre som har medvirket i dette høringsforslaget har god kompetanse om moderne kompakt byplanlegging og andre teorier som støtter bærekraftig byutvikling.

Utbyggere viser derimot en mangel på kompetanse, eller en mangel på omtanke for enkelte konsekvenser.

Fysiske forhold, som solinnslipp og bystruktur får mer oppmerksomhet i planene, enn sosiale nettverk og mobilitetsproblematikk. Kanskje er dette et resultat av at det er enklere å forholde seg til faktisk fysiske faktorer, enn det er å forholde seg til faktorer man ikke kan se.

6.2 HVILKE KREFTER HAR STYRT UTVIKLINGA PÅ LADE?

I Norge har vi et planleggingsinstitutt med helt klare roller. Forslagstilleren (som oftest privat) sender inn ett planforslag til planbehandleren (offentlig). Planbehandleren skriver et saksdokument til politikerne med sin innstilling til planforslaget. Politikerne bestemmer om planforslaget skal vedtas eller ikke. Igjennom hele planleggingsprosessen har ulike aktører mulighet for å medvirke til det som kan bli endringer i reguleringsplanen. Disse medvirkningsinstitusjonene kan være alt fra statsforvalter og vegvesen, til berørte beboere eller en skuffet professor. Men til slutt, sitter bystyret med den avgjørende makta til å beslutte om en plan skal vedtas eller ikke.

Teoretisk sett er dette et system som kan fungere godt. Det er en demokratisk måte å gjennomføre en planleggingsprosess på. Kjernen i hvordan planleggingsprosessen vår skal fungere, er at folket skal ha makta, og man kan jo si at det er slik det fungerer. Det er de folkevalgte, altså folket, som har beslutningsmyndigheten.

For rettferdig planlegging er et av spørsmålene man kan stille: Hvilke prosesser har skapt den geografiske distribusjonen av offentlige områder? (Low & Iveson, 2016)

Det kommer frem som ganske klart, at planleggingsprosessene på Lade i relativt stor grad har blitt dominert av reguleringsplaner. Verken KPA eller KDP er i nåtiden spesielt relevante som verktøy for medvirkning på Lade. Kjerneaspektet i kommunikativ planlegging er at planlegging blir mer demokratisk igjennom en forbedring av mengden og kvaliteten på kommunikasjon mellom ulike parter i en planleggingsprosess (Westin, 2022), og det er bred aksept for at beboere skal få sagt sitt om endringer i sine lokalområder (Wilson et al., 2019).

Hvordan planleggingsprosessen har fungert på Lade kan kritiseres for å ikke være rettferdig. Den er ganske lik det som blir kritisert av både Andersen & Skrede (2021), og Sager (2006). Og som vi ser fra teoridelen kan planlegging bli rettferdiggjort igjennom et resultat som kom fra faktisk diskusjon (Mäntysalo et al., 2015).

Det man ser på Lade er en planleggingsprosess mer tilnærmet det Fanstein (2005) beskriver som ‘token public participation’, og det kan virke som om «noen interessenter utnytter sin sterke posisjon i maktforhold til å forvrengte den kommunikative planleggingsprosessen, og fremme resultater som kun tilfredsstillende deres egne behov» (Sager, 2006, s. 246)

Et spørsmål som burde bli stilt: Hvem lytter politikerne mest til, og hvorfor?

6.3 KUNNE ØKT MEDVIRKNING HA FØRT TIL BEDRE RESULTAT?

Selv om man ser en mangelfull medvirkningsprosess på Lade, behøver ikke det å bety at resultatet blir dårlig. Det kan være at de endringene som kommer på Lade, viser seg å være gode eksempel på kompakt byplanlegging, og ender opp bærekraftige. Men planleggingen på Lade er ikke et godt eksempel på bruk av kommunikativ planleggingsteori.

Fra intervju med planbehandlere og beboerforening, kommer det tydelig frem en misnøye over hvor stor makt forslagstilleren får. Forslagstilleren er ofte flinkere til å medvirke, enn hva berørte beboere er. Det er her vi kan diskutere om medvirkningsinstituttet i Norge er et paradoks. Folket skal ha makta, men det kan i enkelte tilfeller virke som at søkelyset på medvirkning gagnar de som allerede er mektige mer, enn de som faktisk skal ha makta.

Planadministrasjonen i Trondheim kommune og beboerforeningen på Lade hadde ønsket om at det ikke ble gjort mer detaljplanlegging på Lade, før ny kommunedelplan ble ferdigstilt. Dette sa politikerne seg uenige i, og det er i dag mange fortettingsprosjekter i høringsfasen og under utbygging. Grunnet disse detaljplanene har det blitt enda vanskeligere å få gjort ferdig en ny kommunedelplan, og i tillegg vanskeligere for berørte beboere å faktisk forstå hvilke endringer de skal ‘medvirke’ til.

Av lokalbefolkningen, blir maktbalansen i Trondheim kommunes planleggingsprosess oppfattet som urettferdig. Både planadministrasjonen og beboerforeningen uttrykker at flere av de planene som politikerne stemmer frem, ikke tar hensyn til deres ‘medvirkning’.

Selv med en helt klar oppfatning om hva folk som ikke driver med planlegging vet om planlegging, ble jeg overasket over hvor komplisert en planprosess blir fremstilt av kommunen.

Det er synd at en medvirkningsprosess kan ende i det som fra intervju blir forklart som «Et forsmadelig nederlag» (Siril, 2023). Et spørsmål man kan stille er: hvorfor lider den berørte befolkninga ‘forsmadelige nederlag’?

Burde man ha stoppet reguleringsplanlegging på Lade?

Beboere, og planbehandlere ville utsette reguleringsplanlegginga frem til ny KDP for området var utviklet. I likhet med at KPA skal legge føringer for arealformål i forskjellige 'soner', skal KDP legge mer detaljerte føringer for arealformål innen sin avgrensing.

Formannskapet begrunner utsettelsen av ny KDP for Lade-Leangen med blant annet «Formannskapet viser til at store deler av planområdet har gjennomgått reguleringsendringer gjennom den perioden planarbeidet har pågått, og at planen derfor har fått mindre betydning enn opprinnelig tenkt.» (Formannskapet, 2019)

Jeg refererer til **§11-1. Kommuneplan:** «Det kan utarbeides kommunedelplan for bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder.» (Plan- og bygningsloven, 2008, § 11-1) og **§ 11-5. Kommuneplanens arealdel:** «Kommuneplanens arealdel skal angi hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer og betingelser for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan settes i verk» (Plan- og bygningsloven, 2008, §11-5)

Som man ser av sitatene over, er det kommuneplanens arealdel som skal legge føringer for disponeringen av arealbruk. Det er et verktøy for alle involverte parter i en planleggingsprosess, kanskje spesielt politikere og berørte naboer.

Det fins gode argumenter for å stoppe reguleringsplanlegginga på Lade til ny KDP er ferdigstilt.

7 KONKLUSJON

Jeg vil nå gjenta problemstillingene mine, og vise til konklusjonene jeg har trukket igjennom diskusjonsdelen.

1. I hvor stor grad har utviklinga på Lade ført til bærekraftige byrom?

Svaret er: Til en viss grad. Vi ser elementer av både bærekraftig og ikke bærekraftig byplanlegging i reguleringsplanene, men i hvor stor grad områdene faktisk blir bærekraftige vil vise seg over tid. Emnet burde diskuteres nærmere, Lade i Trondheim er et tydelig eksempel på en komplisert planleggingspraksis, og vi kan lære mye av forskning på slike områder. Denne kompleksiteten er resultat av for mange forhold, og kan ikke avdekkes fullt ut av en masteroppgave.

2. Hvilke krefter har styrt utviklinga på Lade?

Vi ser tydelige tegn på at det er reguleringsplanlegging som har styrt utviklinga på Lade. Man kan argumentere for at utbyggere har fått mye makt i planleggingsprosessen, et fenomen som ikke gjenspeiler vårt medvirkningsinstitutt, eller bruk av kommunikativ planleggingsteori. Om dette vil gi negative effekter for bydelen, vil vise seg over tid.

Oppsummert:

Byplanlegginga som foregår på Lade nå, kan ikke sies og føre til *bærekraftige byrom igjennom en rettferdig planleggingsprosess*.

Det er ikke uten grunn at kompakt byplanlegging og kommunikativ planleggingsteori har vært to av de ledende teoriene eller idealene innen byplanlegging. Det er to teorier som hankses med bærekraftig utvikling og rettferdig byutvikling, to temaer som er svært relevante i nåtidens politikk.

Skal man følge kommunikativ planleggingsteori, kan ikke den pågående byplanleggingen beskrives som rettferdig. Skal man følge de prinsippene for bærekraftige byrom som er representert i dette masterprosjektet, kan byplanleggingen heller ikke beskrives som tilstrekkelig bærekraftig. Hvilke konsekvenser dette vil få for bydelen Lade og byen for øvrig er vanskelig å vite sikkert.

Trondheim kommunes byplanlegging på Lade er et eksempel på hvor byplanlegging kan få uventede konsekvenser.

Til slutt vil jeg sette søkelys på noen ting man burde gjøre mer av.

- Det burde diskuteres, analyseres, og gjøres mer forskning på:
 - Bør kommunikativ og kompakt byplanlegging være det utopiske rammeverket for moderne byplanlegging?
 - I hvor stor grad moderne teorier om bærekraftig byplanlegging blir fulgt i planleggingsprosessen i Trondheim
 - I hvor stor grad kommunikativ planlegging blir fulgt i planleggingsprosessen i Trondheim.
 - Hvem, og hva lytter politikerne til? Et kompetansespørsmål.
 - Hvilke virkemiddel bruker politikerne for å (bestemme seg?), og hvilke virkemiddel bruker berørte beboere i medvirkning?

8 LITTERATURLISTE

- Abozeid, A. S. M. & AboElatta, T. A. (2021). Polycentric vs monocentric urban structure contribution to national development. *Journal of Engineering and Applied Science*, 68, 1-18.
- Altheide, D. L. (2000). Tracking discourse and qualitative document analysis. *Poetics*, 27(4), 287-299.
- Andersen, B. & Skrede, J. (2021). Medvirkningsideologiens inntog i byplanleggingen—en invitasjon til grubling. *Kart og plan*, 114(1-2), 07-21.
- Bannigan, K. & Watson, R. (2009). Reliability and validity in a nutshell. *Journal of Clinical Nursing*, 18(23), 3237-3243.
- Bertil Erikson.). I. <https://www.etc.se/inrikes/storsatsning-pa-miljonprogram>
- Bibri, S. E., Krogstie, J. & Kärrholm, M. (2020). Compact city planning and development: Emerging practices and strategies for achieving the goals of sustainability. *Developments in the built environment*, 4, 100021.
- Boussauw, K., Neutens, T. & Witlox, F. (2012). Relationship between spatial proximity and travel-to-work distance: the effect of the compact city. *Regional studies*, 46(6), 687-706.
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative research journal*, 9(2), 27-40.
- Boyko, C. T. & Cooper, R. (2011). Clarifying and re-conceptualising density. *Progress in Planning*, 76(1), 1-61.
- Burton, E. (2000). The compact city: just or just compact? A preliminary analysis. *Urban Studies*, 37(11), 1969-2006.
- Burton, E. (2002). Measuring urban compactness in UK towns and cities. *Environment and planning B: Planning and Design*, 29(2), 219-250.
- Cadamarteri, J. P. (2022). Lademoens Kæmpehøie: Jarlenes Lade belyst gjennom arkeologiske kilder. *Heimen*, 59(2), 95-112.
- Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities?: Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 62(3), 296-312.
- Chapman, B. (1953). Baron Haussmann and the planning of Paris. *The Town Planning Review*, 24(3), 177-192.

- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. (2017). *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen*.
https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieell/veiledere/samfunnssikkerhet_i_kommunens-arealplanlegging_metode-for-risiko_og_saarbarhetsanalyse.pdf
- Duedahl, P. & Hviid Jacobsen, M. (2010). *Introduktion til dokumentanalyse* (Bd. vol. 394). Syddansk Universitetsforlag.
- Eisinger, P. (2014). Is detroit dead? *Journal of Urban Affairs*, 36(1), 1-12.
- Espen. (2023). *Byplanlegger* [Interview].
- Fainstein, S. S. (2005). Planning theory and the city. *Journal of planning education and research*, 25(2), 121-130.
- Fainstein, S. S. (2009). Planning and the just city. I *Searching for the just city* (s. 39-59). Routledge.
- Fainstein, S. S. (2014). The just city. *International journal of urban Sciences*, 18(1), 1-18.
- Falleth, E. I., Hanssen, G. S. & Saglie, I. L. (2010). Challenges to democracy in market-oriented urban planning in Norway. *European Planning Studies*, 18(5), 737-753.
- Fertner, C. & GROBE, J. (2016). Compact and resource efficient cities? Synergies and trade-offs in European cities. *European Spatial Research and Policy*, 23(1), 65-79.
- Fincher, R., Iveson, K., Leitner, H. & Preston, V. (2014). Planning in the multicultural city: Celebrating diversity or reinforcing difference? *Progress in Planning*, 92, 1-55.
- Fischer-Rosenthal, W. & Rosenthal, G. (1997). Narrationsanalyse biographischer Selbstpräsentation. *Sozialwissenschaftliche Hermeneutik: eine Einführung*, 133-164.
- Fischler, R. (2000). Communicative planning theory: A Foucauldian assessment. *Journal of planning education and research*, 19(4), 358-368.
- Fitzner, K. (2007). Reliability and validity a quick review. *The Diabetes Educator*, 33(5), 775-780.
- Flick, U. (2018). *An introduction to qualitative research*. sage.
- Formannskapet. (2019). *Saksprotokoll - KDP Lade - Leangen, fremdrift*.
https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kdp_lade-leangen_k20110088/190618-formannskapet-legger-kdp-ll-i-bero_saksdokumenter---sak-ps-0138_19.pdf
- Forskrift om konsekvensutredninger. (2017). *Forskrift om konsekvensutredninger* (LOV-2017-06-21-854). https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854#KAPITTEL_1

- Galletta, A. & Cross, W. E. (2013). *Mastering the Semi-Structured Interview and Beyond : From Research Design to Analysis and Publication* (Bd. 18). New York University Press.
- Guttormsen, S. & Havran, J. í. (2002). *Lystgårdene på Lade : en reise i Trondheims Arkadia* (Bd. 8). Ringve museum.
- Hå Kommune. (2023). Reguleringsplanprosess. I. <https://www.ha.no/byggesak-eigedom-og-kart/reguleringsplan>
- Habberstad, J. (2019). Brattørveita mot øst,. I. https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php/Fil:Bratt%C3%B8rveita_mot_%C3%B8st.JPG
- Hals, H., Grankvist, R. & Trondheim. (1981). *300 år med Cicignon : 1681 Trondheim 1981*. Trondheim kommune.
- Hancock, B., Ockleford, E. & Windridge, K. (2001). *An introduction to qualitative research*. Trent focus group London.
- Hanssen, G. S., Hofstad, H. & Saglie, I.-L. (2015). Kompakt byutvikling. *Muligheter og utfordringer*.
- Hegsvold, K. (2014). Bidrar handel til å skape bærekraftige byer? *Plan*, 46(2), 42-45.
- Jansson, M. (2014). Green space in compact cities: the benefits and values of urban ecosystem services in planning. *NA*, 26(2).
- Jenner, B., Flick, U., von Kardoff, E. & Steinke, I. (2004). *A companion to qualitative research*. Sage.
- Jensen, R. H. (1980). *Moderne norsk byplanlegging blir til : tanker og ideer som preget fremveksten av moderne norsk byplanlegging slik det særlig fremkommer i de tekniske tidsskriftene 1854-1919 med forenklet videreføring av vesentlige tendenser i 1920-30 årene* [s.n.]. Trondheim.
- Jørgensen, S., Pedersen, L. J. T. & Skard, S. (2019). *På vei mot sirkulære forretningsmodeller i varehandelen* [46-60]. Oslo.
- Kain, J.-H., Adelfio, M., Stenberg, J. & Thuvander, L. (2022). Towards a systemic understanding of compact city qualities. *Journal of Urban Design*, 27(1), 130-147.
- Kjærås, K. (2021). Towards a relational conception of the compact city. *Urban Studies*, 58(6), 1176-1192.
- Knox, P. L. & Marston, S. A. (2016). *Human geography : places and regions in global context* (7th , global. utg.). Pearson.

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Medvirkning i planlegging, Hvordan legge til rette for økt deltakelse og innflytelse i kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven*. K.-o. moderniseringsdepartementet.
https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf
- Kristiansen, R. (2012). Kritisk-alternative initiativ i norsk byplanlegging: en studie av Byutviklingens år i Tromsø og Nyhavna-regjeringen i Trondheim.
- Langørgen, A. (2007). Sentralisering—årsaker, virkninger og politikk. *Samfunnsspeilet*, 2, 2007.
- Lo, R. H. (2009). Walkability: what is it? *Journal of Urbanism*, 2(2), 145-166.
- Low, S. & Iveson, K. (2016). Propositions for more just urban public spaces. *City*, 20(1), 10-31.
- Mäntysalo, R., Jarenko, K., Nilsson, K. L. & Saglie, I.-L. (2015). Legitimacy of informal strategic urban planning—Observations from Finland, Sweden and Norway. *European Planning Studies*, 23(2), 349-366.
- Mattila, H. (2020). Habermas revisited: Resurrecting the contested roots of communicative planning theory. *Progress in Planning*, 141, 1-29.
- McGuirk, P. M. (2001). Situating communicative planning theory: context, power, and knowledge. *Environment and Planning A*, 33(2), 195-217.
- Mikkelsen, I. (2013). Hals' og Pedersens ideologier. *Plan*, 45(4-5), 24-33.
- Montavon, M., Steemers, K., Cheng, V. & Compagnon, R. (2006). *La Ville Radieuse by Le Corbusier, once again a case study*.
- Morgan, H. (2022). Conducting a Qualitative Document Analysis. *Qualitative report*, 27(1).
- Moroni, S. (2020). The just city. Three background issues: Institutional justice and spatial justice, social justice and distributive justice, concept of justice and conceptions of justice. *Planning Theory*, 19(3), 251-267.
- Musterd, S., Marcińczak, S., Van Ham, M. & Tammaru, T. (2017). Socioeconomic segregation in European capital cities. Increasing separation between poor and rich. *Urban geography*, 38(7), 1062-1083.
- Narvestad, R., Støa, E. & Nielsen, B. F. (2022). På vei mot en sosialt bærekraftig tredje boligsektor: Medvirkning og sosial miks i to pilotprosjekter i Boligstiftelsen i Trondheim. *Tidsskrift for boligforskning*, 5(1), 3-18.
- Neuman, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of planning education and research*, 25(1), 11-26.

- Neuman, M. (2011). Ildefonso Cerda and the future of spatial planning. *The network urbanism of a city planning pioneer. Centenary paper TPR*, 82(2), 2011.
- Noble, H. & Smith, J. (2015). Issues of validity and reliability in qualitative research. *Evidence-Based Nursing*, 18(2), 34-35.
- Oldenburg, R. (1999). *The great good place: Cafes, coffee shops, bookstores, bars, hair salons, and other hangouts at the heart of a community*. Da Capo Press.
- Oldenburg, R. & Brissett, D. (1982). The third place. *Qualitative Sociology*, 5(4).
- Oslo Works, K. A. (2022). *Haakon VII's gate 25 og gnr/bnr 5/39 m.fl., detaljregulering, offentlig ettersyn*. Trondheim kommune.
<https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/kunngjoring-arealplan/arkiv-planer-kunngjort/2022/2022/Haakon-VIIs-gate-25-og-gnr-bnr-5-39-mfl-detaljregulering/>
- Owens, A. (2020). Unequal opportunity: School and neighborhood segregation in the USA. *Race and Social Problems*, 12, 29-41.
- Pål. (2023). [Interview].
- Per. (2023). *Kommune 1* [Interview].
- Pir II AS. (2018). *Detaljregulering av Haakon VII's gate 14, sluttbehandling*. Trondheim kommune., <https://www.trondheim.kommune.no/haakon-viis-gate-14-r20160019>
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71)*.
https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-2#KAPITTEL_2-4-2
- Priscoli, J. D. (2004). What is public participation in water resources management and why is it important? *Water international*, 29(2), 221-227.
- Rokem, J. & Vaughan, L. (2019). Geographies of ethnic segregation in Stockholm: The role of mobility and co-presence in shaping the 'diverse' city. *Urban Studies*, 56(12), 2426-2446.
- Rosenbaum, M. S., Ward, J., Walker, B. A. & Ostrom, A. L. (2007). A cup of coffee with a dash of love: An investigation of commercial social support and third-place attachment. *Journal of Service research*, 10(1), 43-59.
- Rossmann, G. B. & Rallis, S. F. (2016). *An Introduction to Qualitative Research: Learning in the Field* (Fourth. utg.). Thousand Oaks: SAGE Publications, Incorporated.
<https://doi.org/10.4135/9781071802694>
- Sager, T. (2006). The logic of critical communicative planning: Transaction cost alteration. *Planning Theory*, 5(3), 223-254.

- Sager, T. (2009). Responsibilities of theorists: The case of communicative planning theory. *Progress in Planning*, 72(1), 1-51.
- Sandbæk, F. & Djønne, Å. B. (2020). Hvor er historien til byplanleggingsprofesjonen? *Plan*, 52(1), 20-25.
- Siril. (2023). *Beboerforenng* [Interview].
- Sofaer, S. (1999). Qualitative methods: what are they and why use them? *Health Services Research*, 34(5 Pt 2), 1101.
- Song, L. K. (2015). Race, transformative planning, and the just city. *Planning Theory*, 14(2), 152-173.
- Ståhlbom, E. (2010). Miljonprogrammet.
- Stevenson, M., Thompson, J., de Sá, T. H., Ewing, R., Mohan, D., McClure, R., Roberts, I., Tiwari, G., Giles-Corti, B. & Sun, X. (2016). Land use, transport, and population health: estimating the health benefits of compact cities. *The lancet*, 388(10062), 2925-2935.
- Stockholms stad. (2022a). *Områdesfakta Rinkeby Stadsdel*, .
<https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/statistik/omradesfakta/vasterort/rinkeby-kista/rinkeby.pdf>
- Stockholms stad. (2022b). *Områdesfakta Tensta Stadsdel*, .
<https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/statistik/omradesfakta/vasterort/spanga-tensta/tensta.pdf>
- Strinda historielag. (2023, 13.05.2023). Lade Flyplass. I *Lade flyplass*.
https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php/Lade_flyplass
- TAG arkitekter AS. (2021). *Detaljregulering av Østmarkveien 3 og 5, gnr/bnr 414/381 m.fl.* Trondheim kommune,. <https://www.trondheim.kommune.no/ostmarkveien-3-og-5-gnr-bnr-414-381-m-fl-r20190014/>
- Tahvilzadeh, N., Montin, S. & Cullberg, M. (2017). Functions of sustainability: Exploring what urban sustainability policy discourse “does” in the Gothenburg Metropolitan Area. *Local Environment*, 22(sup1), 66-85.
- Teigen, H. (2012). Distriktpolitikk gjennom 50 år–Strategane og avviklinga. *Nytt norsk tidsskrift*, 29(2), 157-165.
- Teller, J. (2021). Regulating urban densification: what factors should be used? *Buildings & Cities*, 2(1).
- Tennøy, A., Loftsgarden, T., U Hanssen, J. & Strand, A. (2010). Erfaring med handelsanalyser i Framtidens byer.

- Tewdwr-Jones, M. & Allmendinger, P. (2002). Communicative planning, collaborative planning and the post-positivist planning theory landscape. *Planning futures: New directions for planning theory*, 206-216.
- Thagaard, T. (2018). *Systematikk og innlevelse : en innføring i kvalitative metoder* (5. utg. utg.). Fagbokforl.
- Tight, M. (2019). *Documentary research in the social sciences*. Sage.
- Tjernshaugen, A. (2022, 7. september 2022). *Bærekraft*. Store norske leksikon. Hentet 16. mars fra <https://snl.no/b%C3%A6rekraft>
- Trondheim kommune. (2020). *Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032*. <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/kommuneplanen/samfunnsdelen>
- Trondheim Kommune. (2022). *Kommuneplanens arealdel 2022-2034, Presentasjon av høringsforslaget*.
- Trondheim kommune, B. (1695). Trondhjems kart i nytrykk. I 1695-1909 (Red.). <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/byantikvar/byantikvaren/gamle-bykart-1695-1909/>
- Wesley, J. J. (2010). Qualitative document analysis in political science. T2PP workshop,
- Westerink, J., Haase, D., Bauer, A., Ravetz, J., Jarrige, F. & Aalbers, C. B. (2013). Dealing with sustainability trade-offs of the compact city in peri-urban planning across European city regions. *European Planning Studies*, 21(4), 473-497.
- Westin, M. (2022). The framing of power in communicative planning theory: Analysing the work of John Forester, Patsy Healey and Judith Innes. *Planning Theory*, 21(2), 132-154.
- Wilson, A., Tewdwr-Jones, M. & Comber, R. (2019). Urban planning, public participation and digital technology: App development as a method of generating citizen involvement in local planning processes. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 46(2), 286-302.
- Zhang, Y. & Wildemuth, B. M. (2009). Unstructured interviews. *Applications of social research methods to questions in information and library science*, 222-231. https://books.google.no/books?hl=no&lr=&id=uv98DQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA239&dq=unstructured+interviews&ots=VVRIGdW_fe&sig=twUelNS6GLz_kH5mXawgb-qxGIE&redir_esc=y#v=onepage&q=unstructured%20interviews&f=false

9 VEDLEGG

Vedlegg 1: Informasjonsbrev

Vil du delta i forskningsprosjektet ‘Analyse av kompakt byplanlegging på Lade’?

Jeg jobber med en masteroppgave som analyserer konsekvenser av fortetting og generell byplanlegging på Lade, og lurer på om du har lyst til å delta. I dette skrivet gir jeg deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Masteroppgaven ser på betydningen av hvordan fortetting eller konkret byutvikling påvirker Lade som område. Sentrale begrep vil bli stedsidentitet, maktbalanse i planleggingsprosess, handel, og Haakon VIIIs gate.

Hvem er ansvarlig for prosjektet?

Prosjektet gjennomføres av student Martin Bollingmo Hole, med veileder Hilde Nymoen Rørtveit. Begge med tilhørighet til Institutt for geografi, NTNU.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Jeg er interessert i å gjennomføre intervju med ulike institusjoner som påvirker byutviklingen på Lade. Du får spørsmål om å delta, fordi du/dere i Kontaktutvalget på Lade er ett vesentlig element for byplanlegging på Lade.

Hva innebærer det for deg å delta?

Hvis du velger å delta i prosjektet, ønsker jeg å gjennomføre et intervju med deg. Under intervjuet vil jeg be deg fortelle om erfaringer om fortettingen på Lade, om medvirkning, og om maktbalanse i planleggings prosessen. Intervjuet vil vare i rundt en time. Jeg ønsker å ta for kvalitetssikrings del lydopptak av intervjuet. Intervjuene vil bli skrevet ut i anonymisert form etterpå, og lydopptakene slettet ved prosjektslutt.

Det er frivillig å delta.

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan jeg oppbevarer og bruker dine opplysninger

Jeg vil bare bruke opplysningene om deg i formålene jeg har fortalt om i dette skrevet. Jeg behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Det er kun jeg som prosjektansvarlig og veileder, altså Martin B. Hole og Hilde N. Rørtveit, som vil ha tilgang til lydopptakene. Opptakene lagres på en forskningsserver med adgangskode i henhold til NTNUs rutiner for personvern, og vil bli slettet ved prosjektslutt. Utskrevne intervju vil foreligge kun i anonymisert form.

Jeg vil rapportere fra prosjektet i form av en masteroppgave. I masteroppgaven vil jeg anonymisere deltakerne slik at du ikke kan bli gjenkjent. For eksempel vil jeg gi deg et fiktivt navn og utelate opplysninger som kan knyttes til person, som nøyaktig alder og eksakt bosted.

Hva skjer med opplysningene dine når masteroppgaven er avsluttet?

Opplysningene anonymiserer når prosjektet avsluttes, noe som etter planen er 16.05.2023. Da vil også lydopptakene fra intervjuene slettes.

Dine rettigheter

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

- Innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene.
- Å få rettet personopplysninger om deg
- Å få slettet personopplysninger om det
- Å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger

Hva gir meg rett til å behandle personopplysninger om deg?

Jeg behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke

På oppdrag fra institutt for geografi, NTNU, har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne mer?

Hvis du har spørsmål om masteroppgaven, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakte med Institutt for geografi, NTNU, ved:

Martin B. Hole på telefon 95 74 24 43, eller epost: martibho@stud.ntnu.no

Hilde N. Rørtveit på telefon 73 59 50 19, eller epost:

hilde.nymoen.rortveite@ntnu.no

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet kan du ta kontakt med NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost personverntjenester@nsd.no eller på telefon: 55 58 21 17

Med vennlig hilsen

Martin Bollingmo Hole
Student
Institutt for geografi, NTNU

Hilde Nymoen Rørtveit
Førsteamanuensis
Institutt for geografi, NTNU

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet *Analyse av kompakt byplanlegging på Lade*, og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

Å delta i intervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet.

(signert av prosjektdeltaker, dato)

Intervjuguide

Masteroppgave

1. Introduksjon

- Avklaringer om prosjektet og deltakelse
- Introduksjon av informant, hva de gjør – hvorfor de vil delta i intervjuet.

2. Beskrivelse av sted

Hva er Lade?

- Stedsidentitet.
 - o Særtrekk, Sosiale nettverk, kultur?
- Hva vil dere Lade skal bli eller burde vært.
- Til/raflytting
 - o Push/pull faktor
- Nærservice og handel
 - o Evt. Detaljhandel i Haakon VIIIs gate.

3. Beskrivelse av opplevd planleggingsprosess

Introdusere reguleringsplan for områder på Lade som eksempel (Haakon VIIIs gate 14?)

Planlegging

- Har Lade utviklet seg etter intensjonene i KDP Lade, Leangen, Rotvoll
 - o Endring fra næring til byggesone 2 (Haakon VIIIs gate 14)?
 - o Handelslekkasje midtbyen/ sosialt samhold omliggende avlastningssentre?
- Har bymessig utvikling på Lade gått som forventet
- Oppfatting av medvirkningskraft og maktbalanse i planleggingsprosessen
 - o Plankontorets påvirkningskraft ovenfor bygningsråd/bystyret
- Evt. Fungerer Lade godt som sentrum for handel

4. Avslutning:

- Hva kan forskjellige institusjoner gjøre bedre
- Hva bidrar kommende planer med?
- Ønsker for fremtidig utvikling på Lade

5. Oppfølgingsspørsmål

