Fra vei til gate

Et transformasjonsprosjekt fra vei til gate krever ofte flere analyser, vurderinger og avklaringer fra tidlig planfase til realisering. Det er viktig at gjennomførbarheten avklares, og at tiltaket vurderes i en større helhet og kontekst. Det må også sikres at gate og tilgrensende omgivelser spiller på lag. Det samme gjelder øvrig vei- og gatenett.

Ulike sektorinteresser og fagstandpunkt, både i prosjektet og eksternt, kan gi en del motstand mot grep, prioriteringer og løsninger. Dette kan også gjelde hos beslutningstakere. Viktige tiltak for å imøtekomme disse utfordringene er en tydelig målstyring, god dialog og involvering, bred kommunikasjon og tilstrekkelig med tid til gode prosesser. Mulighetsstudier anbefales som samarbeidsprosjekt mellom sentrale aktører og etater, og er viktig grunnlag for en god og tydelig bestilling av et eller flere planprosjekter. I tillegg til en bred forankret mulighetsstudie, er nett- og gatebruksplan et viktig verktøy.

Transformasjon fra vei til gate vil kunne redusere luftforurensning, støy, CO_2-utslipp og barrierevirkninger. Det vil gi mulighet for omdisponering av areal til miljøtiltak som lokal overvannshåndtering og beplantning, og øke potensialet for gode og levelige gater for mennesker.

1. Problem og formål

Det er etablert veier i områder hvor det i dag vurderes som mer hensiktsmessig å etablere gater. Dette medfører et behov for ombygging av veier til gater.

Det kan være ulike årsaker til at veier er etablert i slike områder (ikke uttømmende):

- Definisjonen for hva som er vei og hva som er gate har variert over tid eller vært uklar, og gitt veier i uønskede områder.
- Der veien tidligere lå i åpent landskap, har arealutviklingen medført at veien er «innhentet» av bebyggelsen og blitt en integrert del av byen/tettstedet.
- Bilen har siden 60-tallet vært premissgiver for areal- og infrastrukturutviklingen, og veier med tilstrekkelig kapasitet og god fremkommelighet har vært viktig innsatsområde fremfor etablering av gater.
- Trafikksikkerhet har vært et tungtveiende argument for å skille trafikantgrupper med ulik fart, noe som har medført etablering av vei med separering som prinsipp i byer og tettsteder.
- I nytte-kostanalyser vektlegges prissatte effekter som ivaretar høy fart og tidsgevinster tungt. Det gjør at vei oftest velges, og at kvalitetene og mulighetene ved gater ikke kommer tydelig nok fram.

Formålet med dette tiltaket er å beskrive når i (plan)prosessen vurderinger og avklaringer knyttet til ombygging eller transformasjon fra vei til gate bør igangsettes, utfordringer som kan oppstå, samt hvilke prosesser, øvelser og analyser man må igjennom og hva som er viktig å tenke på.

Dette tiltaket er altså ikke knyttet til fysiske tiltak ved transformasjon fra vei til gate, men prosessuelle forhold.

Hva er vei og gate?

Vei og gate er ord vi bruker i dagligtale, men i planleggingen har gater og veier en bestemt betydning. I henhold til *N100 Veg- og gateutforming* (Statens vegvesen 2022) etableres vei og gate ut fra geografisk beliggenhet.

Veier skal som hovedregel legges utenfor og forbi byen/tettstedet, der utformingen tilpasses høy fart og trafikkmengde (fremkommelighet). Laveste fartsgrense på vei (dimensjoneringsklasse) er 80 km/t (unntaksvis 60 km/t).

Gater er som hovedregel en del av byer og tettsteder, og har en strammere geometri eller kvartalsstruktur, og med flere kryss enn vei. Gater kan ha fartsgrense 60 km/t og lavere.

Ferdselsårer som tar imot trafikk fra hovedveiene utenfor byen/tettstedet og som fordeler trafikken ut på det øvrige gatenettet kan etableres som gater med 60 km/t og god kapasitet.

Definisjon av by og tettsteder

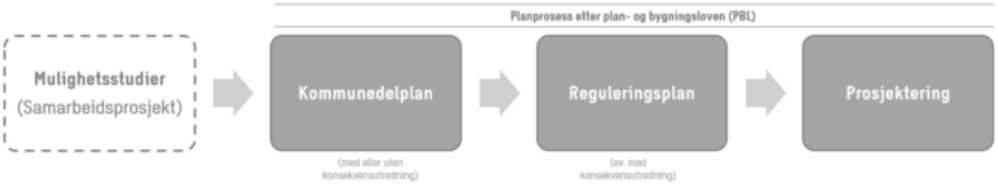
N100 Veg- og gateutforming definerer ikke hva by eller tettsted er. *V125 Gateveilederen*

(Statens vegvesen 2022), som er en understøttende veileder til N100, refererer til Statistisk sentralbyrås (SSB) definisjon av tettsted. Statistisk sentralbyrå definerer tettsted følgende: «*En hussamling skal registreres som tettsted dersom det bor minst 200 personer der. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter, men for noen arealkrevende bygningstyper - som boligblokker, industribygg, kontor/forretningsbygg, skoler, sykehus osv - kan avstanden økes til 200 meter...*» (Statistisk sentralbyrå 2016).

Se ellers «Formingsprinsipp for gater og veger » for mer utdypning.

2. Beskrivelse av tiltaket

Figur 1 viser fasene som vei- og gateprosjektene i hovedregel går gjennom. De viktigste fasene er Kommunedelplan, Reguleringsplan og Prosjektering, og reguleres gjennom Plan- og bygningsloven (PBL). I mindre prosjekter går man ofte rett på reguleringsplan med konsekvensvurdering uten kommunedelplan. Reguleringsplan kan utarbeides enten som område- eller detaljregulering. For øvrig informasjon knyttet til planprosessen etter Plan og bygningsloven (Lovdata, u.d.) vises det til tiltak «Plan- og bygningsloven» i Tiltakskatalogen.



Figur 1: Overordnet prosess fra tidligfase til planlegging etter plan- og bygningsloven

Å transformere en ferdselsåre fra vei til gate påvirker vei- og gatenettet på mange måter, og utløser behov for utredninger som avdekker gjennomførbarheten og vurderer tiltaket i en større sammenheng og kontekst. Uten en utredning vil det være krevende både å lage en god bestilling, få aksept for tiltaket hos etatene, og få gjennom et vedtak i kommunen. Slike utredninger kan gjøres gjennom mulighetsstudier, og bør gjøres før planlegging etter PBL. Statens vegvesens *N100 Veg- og gateutforming* forutsetter at det er satt overordnede planforutsetninger og utarbeidet en nett- og gatebruksplan som grunnlag for valg av løsning og utforming i planprosjektene.

Samarbeidsprosjekt mellom sentrale aktører og etater i tidlig fase

Idealet er at mulighetsstudier i transformasjonsprosjekt gjøres i samarbeid mellom sentrale aktører og etater (primært Statens vegvesen, fylkeskommune og kommune). Aktuelle verktøy kan være konseptvalgutredning (KVU) (Statens vegvesen, 2023), systemanalyser, nett- og gatebruksplan og/eller mobilitetsplan. Enkelte kommuner utarbeider også veiledende plan for det offentlig rom (VPOR) som ser både infrastruktur og arealutvikling i sammenheng. VPOR kan være et aktuelt supplerende verktøy (Sandkjær Hanssen, 2019). Der det ikke er et krav om KVU er det også mulig å bruke KVU-metodikken uten å følge den til punkt og prikke.

Et annet argument for å etablere slike samarbeidsprosjekter på overordnet nivå er at planer, særlig reguleringsplan, har kort levetid (ekspropriasjonsrett i inntil 10 år) og blir fort utdatert. Det er derfor viktig så tidlig som mulig å få avklart om transformasjon fra vei til gate er

gjennomførbar, og om det er mulig å fullføre planprosjektene frem til bygging.

Resultatet av mulighetsstudiet bør være en omforent og forankret beslutning som gir grunnlag for én eller flere konkrete bestillinger av planprosjekt etter PBL hvor transformasjon fra vei til gate er et premiss.

I er det listet opp sentrale analyser, verktøy, avklaringer og beslutninger som bør gjennomføres, samt hvilken sluttdokumentasjon (leveranse) som bør foreligge i hver fase. Det er flere av analysene som er lovpålagte. Andre er frivillige, men vurderes likevel som viktig i en vurdering av transformasjon fra vei til gate.

Innholdet i prosjekteringsfasen defineres av fasene forut

I er *Prosjekteringsfasen* ikke inkludert. Det er gjort fordi nødvendige avklaringer og beslutningen om transformasjon fra vei til gate tas i fasene forut. For å holde fast på den vedtatte intensjonen og funksjonen til gaten som skal transformeres er det svært viktig at fastlagte mål i tidligere faser føres videre i *Prosjekteringsfasen*. Videre at tidligere faser er tydelig på hvordan tiltakene og løsningene foreslått i den spesifikke gaten henger sammen slik at det ikke gjøres avvik fra dette ved prosjektering og bygging. Her blir en klar bestilling av *prosjektering* viktig.

Erfaringsmessig gjøres det ofte uheldige endringer fra *reguleringsplan* til *prosjektering*, og at intensjonene i planen ikke følges opp. Et mulig grep her er at det sikres overlapp av personell mellom fasene (for eksempel at prosjektleder for *reguleringsplanen* deltar i *prosjekteringsfasen*, og byggeleder for *prosjekteringsfasen* deltar i *reguleringsplanen*). Det er også viktig at reguleringsplanen har tilstrekkelig med detaljer og avklaringer slik at gjennomførbarhet er sikret.

Noen presiseringer

Planprogram skiller seg spesielt ut som fase. Hensikten med *planprogram* er å sette riktige rammer for kommunedelplan og/eller reguleringsplan. Utarbeidelsen av *planprogram* er dermed en viktig del av utarbeidelsen av disse planene. Planprogram brukes primært i store planprosjekter. Det er derfor valgt å inkludere *planprogram* i som del av analyse/verktøy som skal gjennomføres i disse planene.

De fleste analyser og verktøy som er listet opp i oversikten i tabell 1 er kjente og dokumentert i andre kilder. Unntakene er *systemanalyse*, *nett- og gatebruksplan* og *mobilitetsplan*. Dette er analyser som ikke er lovpålagt eller har juridisk virkning i dag (uten at det ev. forankres gjennom gjeldende plansystem), men som vurderes som hensiktsmessig for å kunne avgjøre muligheten for transformasjon fra vei til gate. For mer informasjon om systemanalyse, nett- og gatebruksplan og mobilitetsplan, se temaside).

Det er viktig å understreke at prosessene som beskrives gjelder transformasjon av alt fra tunge og kapasitetsterke veistrekninger til mindre og rolige veier (for eksempel boligveier). Aktuelle analyser/verktøy og nivået på disse må tilpasses området og veinettet som det utarbeides vurderinger og planer for.

Tabell 1: Analyser, verktøy, avklaringer, beslutninger og leveranser for de ulike fasene i et prosjekt

	Mulighetsstudier	Kommunedelplan	Reguleringsplan
Påkrevde analyser og verktøy **Analyser som inngår i planfasen.**		**• Planprogram (store prosjekter)** **• Trafikkanalyse** **• Sted- og landskapsanalyse** **• Alternativanalyse/siling** **• ROS-analyse** **• Konsekvensutredning** **• Samfunnsøkonomisk analyse**	**• Planprogram (store prosjekter)** **• Trafikkanalyse** **• ROS-analyse** **• Støyanalyse** **• Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)** **• Ytre miljøplan (YM)**
Aktuelle analyser og verktøy **Analyser som inngå i planfasen.** **For eksempel hvis det mangler, eller utredningen krever særskilte detaljer for å kunne vedtas/besluttes.**	• Interessentanalyse • Behovsanalyse • Mål- og strategivurdering • Alternativanalyse • Systemanalyse • Nett- og gatebruksplan • Trafikkanalyse • Mobilitetsplan • VPOR	**• Mål- og strategivurdering** **• Interessentanalyse** **• Systemanalyse** **• Nett- og gatebruksplan** **• Mobilitetsplan**	**• Konsekvensutredning** **• Teknisk plan** **• Interessentanalyse** **• Mål- og strategivurdering** **• Systemanalyse** **• Nett- og gatebruksplan** **• Mobilitetsplan**
Avklaringer/beslutninger	• Mål for prosjektet/tiltaket/byområdet • Krav til prosjektet/tiltaket • Gatens rolle/funksjon • Trafikantprioritering • Omkjøringsbehov	**• Krav til prosjektet/tiltaket** **• Arealformål**	**• Vegløsning/tverrprofil** **• Kryssløsninger**
Leveranse	• Anbefalt løsning/grep/konsept	**• Plankart** **• Planbestemmelser** **• Planbeskrivelse**	**• Plankart** **• Planbestemmelser** **• Planbeskrivelse** **• Kostnadsoverslag**

3. Supplerende tiltak

Grad-/etappevis transformasjon

Som en del av prosessen mot endelig transformasjon av vei til gate kan uttesting av ulike midlertidige og permanente tiltak før bygging som simulerer det endelige grepet være en god løsning. Det vil kunne gi en indikasjon på virkningen av tiltaket i full skala, samt også gi brukere og interessenter et innblikk i fremtidens løsning. Dersom grad-/etappevis transformasjon vurderes som virkemiddel og verktøy bør det inkluderes som del av prosessen frem mot transformasjon.

Europeisk mobilitetsuke og Bilfri dag Bilfridag (mobilitetsuken.no) kan fungere som en testarena for midlertidige tiltak. Det gir en mulighet for både planleggere og befolkning til å teste ut ulike løsninger.

Dette er testet ut før ombyggingen av Torggata i Oslo.

Figur 2: Midlertidig tiltak i Torggata gjennomført i 2011 (Foto: K. Jørgensen)

Et slikt forsøksprosjekt testes ut på Grønland i Oslo. Grønlandsleiret (mellom Lakkegata og Tøyenbekken) et stengt for biltrafikk, og gatearealet disponeres til byopplevelser og bedre forhold for myke trafikanter (Oslo kommune, 2023). Prosjektet startet i 2022. Gaten utvikles med medvirkning fra beboere og næringsliv for å kartlegge ønsker og behov.

Figur 3: Bylivsgata på Grønland (Foto: Ida Christine Rydeng)

Tilsvarende tiltak som for Grønland ble også gjennomført i Kirkegata (mellom Rådhusgata og Stortorvet) i Oslo i 2022 (Oslo kommune, 2022).

Figur 4: Bylivsgata i Kirkegata 2022 (Foto: Ole Billing Hansen)

Det er også mulig å gjennomføre ulike aktiviteter/arrangementer hvor det for eksempel stenges av gater og lages gatefester o.l.

4. Hvor er tiltaket egnet?

Tiltaket er egnet i alle plannivåer, men tilpasses med aktuelle analyser, verktøy, avklaringer og beslutninger i tråd med beskrivelsen i

Vurdering av transformasjon fra vei til gate kan i prinsippet gjøres i alle typer av veier, både større kapasitetsterke veier (motorveier) til mindre veier (for eksempel boligveier). Videre skal tiltaket kunne brukes både i mindre tettsteder til større byområder. Prosessen og nivået på aktuelle verktøy og analyser tilpasses området, veiens rolle og funksjon.

5. Faktisk bruk av tiltaket – Eksempler

Det er gjennomført flere prosjekter hvor det er gjort transformasjon fra vei til gate. Det er samtidig vanskelig å fremskaffe konkrete detaljer og informasjon rundt hvordan prosessen frem til realisering av disse prosjektene har foregått. Det er likevel valgt å liste opp kjente transformasjonsprosjekter som er realisert.

Realiserte prosjekter

Miljøgater

På første del av 90-tallet ble det bygd miljøgater blant annet i Liknes i Vest-Agder, Horten i Vestfold (Statens vegvesen Vestfold 1997), Åros i Buskerud (Smaaland 1994) samt Vegdirektoratets fem prøvesteder. Ett av prøveprosjektene, Rakkestad (Statens vegvesen Østfold 1996), ble fullført i 1993. Tre ble fullført i 1994: Os (Statens vegvesen Hedmark 1996), Batnfjordsøra (Statens vegvesen Møre og Romsdal 1996) og Stryn (Statens vegvesen

Sogn og Fjordane 1996). Hokksund i Buskerud er mer omfattende enn de øvrige prøveprosjektene, på grunn av en fortid med mange forskjellige riksvegføringer som har hatt uheldige virkninger for stedet. Miljøgaten i Hokksund ble fullført i 1996. Det er også etablert miljøgater blant annet i Tønsberg, Mandal, Drøbak, Ask, Flå, Kjøllefjord, Hommelvik, Voss, og Raufoss. Erfaringer fra disse prosjektene er utgitt i en egen rapport fra Vegdirektoratet (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2003/6). I tillegg til dette er det også etablert miljøgater i en rekke andre tettsteder og bygater.

Fem av miljøgateprosjektene (Flå, Rakkestad, Stryn, Voss og Drøbak) ble evaluert 25 år etter etableringen. Noen viktige funn i analysen (Vista analyse, Dyrvik Arkitekterog TØI, 2019) er at miljøgater:

- gir bedre tilrettelegging for fotgjengere og derav færre ulykker
- stort sett er blitt utført med god kvalitet
- holder seg godt over tid (både trafikalt og for lokalmiljøet)
- har ført til økt sosialt liv (men avhengig av arkitektonisk uttrykk)
- har oppnådd tilsiktede virkninger knyttet til trafikkendring og sikkerhet
- har opplevd synkende omsetning innenfor varehandel, og utflytting av handelsvirksomhet
- har gjort det mer attraktiv å bo sentralt i tettstedet
- har ført til økt fortetting og nybygging

Se også tiltaket Miljøgater.

Bjørvika (Oslo)

E18 gikk tidligere gjennom Bjørvika. Området har gjennomgått en større transformasjon de siste årene hvor veien er lagt i undersjøisk tunnel og det er etablert ny gate/boulevard kalt Dronning Eufemias gate gjennom Bjørvika. I tillegg er det etablert tilstøtende gatenett mot sjøen.

6. Miljø- og klimapåvirkninger

Vedtak og realisering av prosjekter med transformasjon fra vei til gate vil kunne ha flere positive utfall for miljø og klima:

- Redusert luftforurensning (årsak: lavere fart og ev. mindre trafikk)
- Redusert støy (årsak: lavere fart og ev. mindre trafikk)
- Redusert CO2-utslipp (årsak: lavere fart og ev. mindre trafikk)
- Redusert barrierevirkning (årsak: kryssing i plan, unngår støyskjermer/voller)
- Økt potensiale for etablering av plasser, torg, park, sosiale soner, blå/grønne kvaliteter og lokal overvannshåndtering, aktive fasader som gir mer bymessighet og utforming på menneskets premisser (årsak: lav fart, mindre trafikk, endret arealbruk, endret funksjonsbruk, omdisponering av tverrprofil)

Se ellers tiltak «Formingsprinsipper for veier og gater».

7. Andre virkninger

I tillegg til positive effekter på miljø og klima (se kapittel 6) vil en transformasjon fra vei til gate gi en annen funksjon enn dagens situasjon. En gate gir vesentlige forskjeller i kvaliteter, opplevelse og atferd, samtidig som den kan løse flere funksjoner samtidig, enn det en vei gjør. Den kan være alt fra en sterk og effektiv ferdselsåre (for én eller flere trafikantgrupper) til en sosial sone/oppholdsrom (med lite eller ingen trafikk), og ulike hybrider mellom disse.

Nedenfor er det kort listet opp kvaliteter og muligheter en gate bidrar med:

- **Lav fart og fartsdempning**
  En gate gir lavere fart enn vei. Både fordi kravene er innrettet slik (? 60 km/t), og at omgivelsene langs gaten innvirker til lav fart. Veier har typisk fartsgrense fra 60 km/t og oppover.
- **Fremkommelighet**
  En gate kan innrettes som en kapasitetssterk gate med god fremkommelighet (effektiv gjennomfart). Det er også mulig å prioritere særskilte trafikantgrupper gjennom en gate ved å sette av egne felt/arealer. Type omgivelser, aktivitet og geografisk plassering i kapasitetssterke gater må vurderes nøye slik at funksjonen kan ivaretas. Det samme gjelder kryssløsningene.
- **Tilgjengelighet/Sambruk**
  En gate kan prioritere tilgjengelighet over fremkommelighet. Det betyr at tidsfaktoren for å komme frem ikke er like viktig. Trafikantene må i større grad ta hensyn til hverandre og samvirke. Det kan håndteres med ulike skalaer med trafikkstyring. Ytterpunktet er *sambruksområder* der det praktiseres trafikalt likeverdig samvirke uten regulering.
- **Målpunkt og sted**
  En gate kan gi et område karakter og innhold som gjør det attraktivt som målpunkt. Det vil primært være tilbudet langs gaten som bidrar til dette (sittebenker, handel, kaféer, restauranter, parker, torg eller høy tetthet med næring/kontor), men hvor gaten vil understøtte områdets karakter med eksempelvis egnet materialbruk, møblering og sosiale soner. I slike gater er som regel *tilgjengelighet* viktigste egnet transportfunksjon. *Fremkommelighet* for gående og syklende kan imidlertid være en viktig funksjon der gaten for eksempel etableres som ren gang- og/eller sykkeltrasé uten biltrafikk (eks. gågate).
- **Opphold**
  En gate kan også være et sted for opphold i større eller mindre grad. Det kan for eksempel være gjennom gågater, torg eller gater med særlig brede fortaussoner. Der tilgjengelighet for motorisert trafikk skal ivaretas vil det være gjennom smale kjørefelt og/eller enveisregulerte gater. Det er avgjørende at disse gatene har aktive fasader for å ivareta trygghet. Videre vil høy prioritering av blå/grønne kvaliteter være vesentlig for å skape trivsel og ønske om opphold.

8. Kostnader

Kostnader knyttet til planer og prosesser (plan- og prosjekteringskostnader) ved

transformasjon fra vei til gate vil variere avhengig av størrelse/avgrensning, prosjekttype/plannivå og tidsbruk. Det er derfor ikke mulig å estimere en fast kostnad for tiltaket.

Det samme vil gjelde for investeringskostnader, der prosjektets omfang, løsninger og kvaliteter vil være avgjørende.

9. Formelt ansvar

Utarbeidelse av planer der transformasjon fra vei til gate er målet, kan utføres av alle veimyndigheter. Vedtak fattes av kommunen.

Som nevnt tidligere vil tverretatlig samarbeid være viktig både for å sikre et godt og fungerende tiltak og for å øke sannsynligheten for formelt vedtak i kommunen.

10. Utfordringer og muligheter

Transformasjon av vei til gate kan gi mange utfordringer som må avklares og løses i en planprosess (se kapittel 2) med veimyndigheter, planmyndigheter, interessegrupper og berørte som de viktigste aktørene. I påfølgende kapitler er aktuelle utfordringer man kan møte i en planprosess listet opp og forklart.

Det er også supplert med aktuelle tiltak som kan bidra til å imøtekomme disse utfordringene best mulig. En del av svaret er å sikre at de riktige analysene, øvelsene og verktøyene er tatt i bruk slik at det er mulig for beslutningstakere å ta overveide valg og vedtak. I kapittel 2 er slike sentrale analyser, øvelser og verktøy listet opp og knyttet opp til de ulike planfasene et transformasjonsprosjekt vil gå gjennom.

Ulike sektorinteresser

Veimyndigheten har ulike sektorinteresser som skal ivaretas. Disse sektorinteressene kan gjerne være i konflikt med ønsket om transformasjon av vei til gate.

Eksempelvis skal Statens vegvesen og fylkeskommunen ivareta rask og effektiv fremkommelighet for bil- og varetransporten på sitt veinett (fylkesvei og riksvei). Dersom veien ombygges til gate vil det medføre lavere fart, kryss i plan, hyppigere kryss og derav lavere kapasitet og fremkommelighet. Det betyr at sektormyndigheten må akseptere endrede forutsetninger eller at det må søkes om avbøtende tiltak. Dette kan eksempelvis være å tilby trafikantene et alternativt tilbud et annet sted eller omkjøringsmuligheter (og som da gjør at tiltaket vokser i omfang). Utvidede tiltak påvirker kostnaden totalt sett og sannsynligheten for realisering (se også kapittel 10 om økonomi). Det kan også ses på muligheten for å ivareta persontransportbehovet med bruk av andre reisemidler (endret reisemiddelfordeling).

Fylkeskommunen har eksempelvis ansvar for kollektivtilbudet. En nedbygging fra vei til gate kan begrense fremkommeligheten for kollektivtransporten. Tilsvarende kan gjelde for fremkommelighet for sykkel. Å velge en alternativ trasé for disse trafikantgruppene kan være

et avbøtende tiltak.

Et annet eksempel kan være at veimyndigheten gjør krav på veien som omkjøringsmulighet ved hendelser på hovedveinettet. Selv om det ikke er juridiske forhold som gir veimyndigheten mulighet til å stille slike krav i dag kan eksempelvis veimyndigheten velge å ikke gi slipp på veistrekningen, og ikke gå med på en omklassifisering. En mulighet er å legge inn rekkefølgekrav eller vedtak som gir stat eller fylke tilgang på gaten som beredskapsvei, og som gjør en transformasjon fra vei til gate mulig. Men det forutsetter at stat eller fylke kan akseptere at veien får mindre fremkommelighet og kapasitet når den brukes som beredskapsvei.

Det er også viktig å avklare om det er målpunkter langs prosjektstrekningen som kan gi særskilte behov for tilrettelegging for kommunale og statlige foretak. Forsvaret og Statnett er to slike eksempler. Det kan gi behov for særskilt utforming eller tåleevne i gatesystemet, og begrense mulighetsrommet.

Tiltak:

- Generelt god medvirkning og dialog med etatene gjennom hele prosessen
- Tidlig dialog og avklaring med veieier om muligheter for transformasjon. Stikkord:
    - Mulighet for omklassifisering (Riksvei -> Fylkesvei -> Kommunal vei/gate)
    - Ivaretakelse av sektoransvar
    - Særskilt rolle i vei- og gatenettet?
    - Rolle som omkjøringsvei?
    - Behov for ny trasé/omkjøring ved transformasjon?
- Utarbeide felles nett- og gatebruksplan som forankres hos veimyndighetene
- Utarbeide og forankre tverretatlige mål tidlig i prosessen
- Kartlegging av målpunkter og vurdere behov for særskilt tilrettelegging

Ulike fagstandpunkt

I planprosjekter og -prosesser involveres ulike fagressurser som bistår prosjektene med sin kompetanse. En del beslutninger og anbefalinger er avhengig av innspill og føringer fra fagansvarlige/-ressurser. Fagansvarlige kan ha ulike standpunkt og holdninger, og som i ytterste konsekvens kan motarbeide transformasjon av vei til gate. Et eksempel kan for eksempel være uenighet om prioritering av trafikantgrupper og funksjoner. Tilsvarende utfordringer kan gjelde prosjektledelse eller beslutningstakere.

Tiltak:

- Bygge opp felles fagforståelse i prosjektteamet
- Tydelig bestilling av mandat og produkt
- Forankre mål og bestilling i prosjektet og organisasjonen. Tydelig målstyring gjennom prosjektet (spesielt av trafikantprioritering og funksjoner).
- Involvere prosjektmedarbeidere og fagressurser som kan bistå med avklaringer på sentrale tema.
- Skape trygg prosjektarena med «takhøyde» hvor løsninger fritt kan diskuteres og vurderes

Vedtak hos beslutningstakere

Kommunen vedtar planer etter plan- og bygningsloven. Ulike etater er høringsinstanser og kan fremme innsigelser ved behov. I planprosesser vil usikkerheten for hvilke løsninger som får gjennomslag og kan vedtas alltid være en faktor. Det er derfor viktig at prosjektene er klar over denne usikkerheten og forsøker å begrense den. Det samme gjelder mulige innsigelser.

Tiltak:

- Utarbeide og forankre tverretatlige mål tidlig i prosessen
- Avklare premisser (eks. standard, klassifisering, arealkonflikter, økonomi) med etater og vedtaksmyndighet tidlig
- Fortløpende og kontinuerlig dialog med beslutningstakere og involverte etater
- Ikke forhaste planprosessen og ha villighet til å sette av tid i prosjektene slik at det sikres modning (hos beslutningstakere)

Brukere/interessenter

Ombygging fra vei til gate kan gi ganske store endringer for berørte av tiltaket. Det kan eksempelvis gi dårligere fremkommelighet, endret kjøremønster eller omveier for bil. Samtidig kan det gi mer satsning på, og bedre forhold for gående, syklende og kollektiv. Et annet eksempel kan være parkeringsrestriksjoner og sanering av parkeringsplasser, der det blant annet kan være motstand fra næringsliv eller beboere. Mer bilrestriktive tiltak og mer satsing på miljøvennlige transportformer som gange, sykling og kollektivreiser (grønn mobilitet) vil kreve omstilling for enkelte. Andre vil se at tiltaket eksempelvis bidrar til mindre støy, forurensning og generelt bedre bomiljø, og kan være et etterlengtet tilbud. En gate kan også igangsette arealutvikling i området og langs gaten som er uønsket blant enkelte, mens andre vil oppleve det som positive endringer i nabolaget med mer aktivitet.

Dette kan føre til motsetninger blant berørte som er viktig å følge opp på en god måte i prosjektene.

Tiltak:

- Interessekartlegging tidlig i prosessen (interessentanalyse)
- Usikkerhetsstyring av prosjektet
- Vektlegge åpenhet i og om prosjektet (også eksternt)
- Tydelig kommunikasjon
    - Hva er målet?
    - Hva er løsningen?
    - Hva er konsekvensene?
    - Hva betyr det for berørte? Kreves det noe av dem?
    - Gjennomføre hyppige informasjonsmøter (folkemøter)
    - Bruke media aktivt
    - Informasjonsskriv
- Generelt god medvirkning og dialog med brukere/interessenter gjennom hele prosessen
    - Gjennomføre workshops/medvirkningsmøter. La berørte delta i utviklingen.

- Ikke forhaste planprosessen, men ha villighet til å sette av tid til modning (hos brukere og interessenter)

Gatehierarki og systembetraktning

Vei- og gatenettet består av veier og gater med ulike roller og funksjoner, og utgjør til sammen et hierarki og helhetlig system. Gjennom å transformere en eksisterende vei til gate brytes ofte denne logikken og helheten i dagens veistrekning kan bli delt opp i flere seksjoner med både vei og gate. Det betyr at dagens trafikk kanskje må legges om, forventes redusert eller sanert, og at det kan kreve tiltak på tilstøtende veier for å bygge opp en logisk infrastruktur på nytt.

Den logiske oppbyggingen og utformingen av veien/gaten er viktig for trafikantens forståelse av vei-/gatenettet og ønsket atferd. Det er derfor en viktig del av arbeidet å vurdere om det er mulig å bygge opp et logisk vei- og gatenett ved en transformasjon av én eller flere lenker, og vurdere hvilke konsekvenser det har. I verste fall krever det så omfattende tiltak andre steder at det kan hindre eller forsinke muligheten for transformasjon. Alternativt at det vurderes som akseptabelt å leve med midlertidige eller permanente etappe- og punktvise variasjoner i nettet. Det kan også vurderes å utvide prosjektet og inkludere tiltak på en større del av gatenettet for å få realisert transformasjonen.

For å begrense eller unngå denne type utfordringer, er utarbeidelse av systemanalyser eller nett- og gatebruksplaner (se temaside) for hele eller deler av byer og tettsteder et godt virkemiddel. En slik plan bør være tverretatlig forankret og tverrpolitisk vedtatt og styrende for bevilgning og prosjektportefølje på vei- og gatenettet, og utgangspunktet for bestilling av transformasjon av vei til gate. I dag finnes det ikke krav til utarbeidelse av slike planer, noe som betyr at det gjennom enkeltprosjektene må tas stilling til gatens rolle og funksjon, og samspillet med tilstøtende nett.

Tiltak:

- Vei- og gatenettsvurderinger
- Utarbeidelse av systemanalyse eller nett- og (gate)bruksplan

Arealbruk langs gate

For at en gate skal fungere er det viktig at tilstøtende arealer spiller på lag med gaten. Hvis ikke vil det være mer krevende å oppnå ønsket funksjonalitet og atferd blant trafikantene. Langsgående fasader og vegetasjon er med på å innsnevre gaterommet og påvirker trafikantenes atferd og fartsvalg spesielt. Hagegjerder, hekker og trerekker i boligfelt vil gi tilsvarende effekt. Aktive fasader og beplantning er med å skape liv og aktivitet i gatene, og en blanding av trafikantgrupper. Det er derfor viktig med bidrag fra grunneiere og næringsutviklere når en vei transformeres til gate, slik at arealutvikling tilrettelegger for god gateutforming og aktivitet i gaten, og ideelt i takt med utviklingen av ny infrastruktur.

Tiltak:

- Tidlig dialog med og involvering av grunneiere (medvirkning/workshops)

- Involvering av næringsutviklere (medvirkning/workshops)
- Lage arealbruksplaner som støtter opp under vedtatte utviklingsplaner av gate
- Tydelig formidling/kommunikasjon av hva som ønskes oppnådd

Lover, regler og håndbøker (juridisk)

Prosjektene styres etter norske lover, forskrifter og andre gjeldende føringer.

N100 Veg- og gateutforming setter krav til utforming for alle offentlige veier og gater. N100 har et stort handlingsrom for bruk av gate i dag, og vurderes i liten grad å hindre transformasjon av vei til gate der det er mest aktuelt (by og tettsted). Men selv om intensjonen i N100 er at gater benyttes i byer og tettsteder, og veier utenfor, er det ikke et krav. Det gjør at beslutningstakere kan velge løsningstype (vei eller gate) fritt. Det kan gi diskusjoner og ulike tolkninger av hvilken løsningstype som skal velges i det enkelte prosjekt.

N100 Veg- og gateutforming har også et bredt spekter av mulige elementer som kan settes sammen til endelig gateprofil. Det er også mulig å velge ulike fartsgrenser (30-60 km/t). Gatens rolle og funksjon, samt trafikantbehov og -prioriteringer, er med på å avgjøre gateprofil og aktuell fartsgrense. Her er det mulig med ulike tolkninger. Denne avgjørelsen er prisgitt prosjektets vurderinger og dernest vedtaksmyndigheten.

Politiet og Vegdirektoratet fatter fartsgrensevedtak på veinettet med basis i fartsgrensekriteriene. Fartsgrensekriteriene skal i utgangspunktet brukes på eksisterende gater/veier. Dette prinsippet følges ikke alltid opp, og nye gater/veier betraktes ofte som eksisterende så fort de er bygd. N100 og fartsgrensekriteriene er ikke tilstrekkelig harmonisert, og kan derfor gi ulike svar på samme problemstilling. Høy, middels og lav aktivitet, er viktige kriterier for å fastsette fartsgrense i fartsgrensekriteriene (NA-rundskriv 2021/01). Det kan være både aktivitet i form av forretningsvirksomhet eller gang-/sykkelaktivitet langs veien eller gaten. Det er derfor viktig at vedtaksmyndigheten vurderer den fremtidige situasjonen der gaten er ombygd og de langsgående arealer er transformert, ikke eksisterende aktivitet langs veien før transformasjonen. Hvis ikke kan fartsgrensekriteriene utløse feil fartsgrense og uhensiktsmessige krav og føringer (for eksempel planskilt kryssing for gående og syklende).

Tiltak:

- Tydelig bestilling av produkt/prosjekt
- Tydelige mål og premisser for prosjektet
- Utarbeidelse av systemanalyse eller nett- og gatebruksplan
- Tidlig involvering av vei- og gateplanlegger
- Tidlig involvering av vedtaksmyndighet for fartsgrense

Politisk klima

Norge har valg og utskiftning av kommunalt styre (byråd) og regjering hvert 4 år. Politisk styre har påvirkning på samferdselsutviklingen og hvilke type prosjekter det satses på og gis bevilgning til. Politisk vilje til å omgjøre eksisterende veier til gater vil ha stor betydning for om slike prosjekter kan gjennomføres. Utvikling av prosjekter fra initiering og planlegging til

realisering kan også ofte ta lang tid. Det betyr at prosjektene kan gå over en periode med utskiftning av politisk styre som har ulike holdninger og politiske standpunkt. Det kan bety at prosjektet enten stoppes (for eksempel på grunn av frafalt bevilgning) eller at planer må omgjøres. Prosjektene kan også gjerne selv justere kursen i prosjektene ut fra hvilket planforslag det vurderes som realistisk å få vedtak på.

Tiltak:

- Forankre mål med til enhver tids lokalpolitiske styre og opposisjonen
- Tett dialog med kommuneadministrasjonen og lokalpolitisk styre (beslutningstaker)

Økonomi

Transformasjon fra vei til gate vil i de fleste tilfeller innebære fysiske tiltak og ombygging som krever investeringer. Det betyr at prosjektet må få bevilgning gjennom utarbeidelse av forprosjekter/kommunedelplan og hvor viktigheten av prosjektet må selges inn slik at det blir prioritert og blir en del av prosjektporteføljen.

Størrelse på investering, prosjektets viktighet/nytte og beslutningstakeres tro på prosjektet vil være avgjørende for om det får bevilgning.

Det er også en fare for at allerede vedtatte bevilgninger kan gå tapt dersom planprosessen tar for lang tid. Norge praktiserer normalt sett revisjon av prosjektportefølje hvert 4 år og tildeler midler gjennom årlige bevilgninger. Planer som blir liggende for lenge kan være offer for nye tanker og prioriteringer, både faglig og politisk.

Byvekstavtaler og bymiljøpakker er viktige bidragsytere for å finansiere transformasjonsprosjekter helt eller delvis. Det forutsetter da at det eksisterer, eller at det utarbeides konkrete søknader. Dette kan også gjøre det lettere for lokalpolitiske myndigheter å gi bevilgninger til resterende finansieringsbehov.

Også private aktører og grunneiere kan gi viktig finansiering til transformasjonsprosjekter. Enten gjennom frivillige donasjoner eller at kommunen stiller rekkefølgekrav i planene.

Tiltak:

- Tett dialog med kommuneadministrasjonen og lokalpolitisk styre (beslutningstaker)
- Involvering av private aktører og grunneiere

Oppsummering

Ut fra beskrevne utfordringer som særlig kan oppstå i en prosess der målet er transformasjon fra vei til gate vil det oppsummert være særlig viktig å legge vekt på følgende tiltak:

1. **Målstyring**
   Tidlig avklaring og forankring av prosjektets mål, og en klar målstyring gjennom hele planprosessen.
2. **Dialog og involvering**
   Tett og åpen dialog og involvering av fagressurser, etater, beslutningstakere,

grunneiere/næringsutviklere og brukere/interessenter gjennom hele planprosessen.

3. **Kommunikasjon**
   Kontinuerlig informasjon om fremdrift, vurderinger og beslutninger. Dette kan gjøres gjennom flere kilder og medier.
4. **Tid**
   Transformasjon fra vei til gate er ofte et radikalt grep som krever tid til nødvendige utredinger og ikke minst modning hos de ulike aktørene. Et viktig tiltak er derfor å være villig til å sette av nok tid til planprosessen.

Utover dette vil utarbeidelse av en bredt forankret *Systemanalyse* eller *nett- og gatebruksplan* (se temaside) før enkeltlenker vurderes for transformasjon fra vei til gate, kunne løse mange av utfordringene. I slike planer vil det da allerede være tatt stilling til om lenken er definert som gate og hvilke valg som er gjort med hensyn til rolle, funksjon og prioritering. Det betyr at mange av de avklaringene det er behov for allerede er besluttet, og som gjør at planprosessen forhåpentligvis kan forløpe mer effektivt.

11 Referanser

Europeisk mobilitetsuke. (u.d.). *Europeisk mobilitetsuke*. Hentet fra Europeisk mobilitetsuke: http://www.mobilitetsuken.no/

Lovdata. (u.d.). *Lovdata*. Hentet fra Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven): https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71

Oslo kommune. (2022). *Oslo kommune*. Hentet fra Bylivsgata Kirkegata 2022: https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bylivsgata-kirkegata-2022/#gref

Oslo kommune. (2023). *Oslo kommune*. Hentet fra Bylivsgata Grønland 2022: https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bylivsgata-gronland-2022/#gref

Sandkjær Hanssen, G. o. (2019). *Styring av arealutvikling på områdenivå.* NIBR/OsloMet.

Statens vegvesen. (2023). *Statens vegvesen*. Hentet fra Konseptvalgutredning (KVU) og KS1: https://www.vegvesen.no/fag/veg-og-gate/planlegging-prosjektering-og-grunnerverv/planlegging/konseptvalgutredninger-kvu-og-ks1/

Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2003/6). *Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater.* Oslo: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2022). *Statens vegvesen*. Hentet fra N100 Veg- og gatetutforming: https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859943/nb

Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2022). *Statens vegvesen*. Hentet fra V125 Gateveiledning: Planlegging og utforming av gater: https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859947/nb

Statistisk sentralbyrå. (2016). *Statistisk sentralbyrå*. Hentet fra Tettsteders befolkning og areal, 1. januar 2016:

https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/beftett/aar/2016-12-06?fane=om

Vista analyse, Dyrvik Arkitekter, TØI – for Statens vegvesen. (2019). *Lyckliga gatan – arealbruksvirkninger av gateprosjekter. En studie av tettsteder med miljøgate, fra riksveg til gate – 25 år etter.* Oslo: Vista analyse, Dyrvik Arkitekter, TØI.