

# Dronning Eufemias gate:

*En aveny for vår tid?*

Mari Olimstad



Masteroppgave i samfunnsgeografi

Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi

UNIVERSITETET I OSLO

2015



# Dronning Eufemias gate: En aveny for vår tid?



Mari Olimstad

Masteroppgave i samfunnsgeografi

Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi

UNIVERSITETET I OSLO

2015

© Mari Olimstad

2015

Dronning Eufemias gate: En aveny for vår tid?

Mari Olimstad

<http://www.duo.uio.no/>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

IV

# Sammendrag

Oslos havnefront er i en transformasjonsprosess. Det som tidligere var et område forbeholdt industri og trafikk, skal nå gi Oslos befolkning tilgang til fjorden. Prosessen startet samtidig med det flere har ment er et paradigmeskifte i måten transportplanlegging praktiseres. Ikke bare skal miljøvennlige transportformer prioriteres, men oppholdskvaliteter skal være like viktige i en gate som fremkommelighet. Dette gjenspeiles også i de offisielle ambisjonene for Bjørvikas hovedgate, den 43 meter brede avenyen Dronning Eufemias gate. Kritikerne har likevel fryktet at trafikken vil dominere og at kontorbyggene vil bidra til å skape en «død» gate.

Denne masteroppgaven er en diskursanalyse av Dronning Eufemias gate, slik den beskrives av planleggere, utbyggere og i offentlig debatt. Diskursanalysen kan blant annet belyse hvordan målet om byliv tillegges mening innenfor ulike diskurser. Viktige spørsmål som oppgaven reiser er: Hva er trafikkenes rolle i byen? Hva er en urban livsstil og forutsetningene for et godt byliv, og hvilke rolle har en gate som denne? Hvem planlegges de offentlige rommene i byen av og for? Hva er legitim kunnskap i en planleggingsprosess som denne?



# Takk til:

- Informantene som har stilt opp til intervju, og gjort det mulig å skrive denne oppgaven.
- Min veileder, Per Gunnar Røe, for å ha hjulpet meg med å finne en retning på prosjektet, og for alle konstruktive tilbakemeldinger og innspill.
- Mamma og pappa, for at dere stilte opp med korrekturlesning lørdagskvelden før 17. mai.
- Alle som har gjort pauserommet til et trivelig sted i disse årene. En spesiell takk til Martin og Mari, som holdt ut like lenge som meg på master i samfunnsgeografi. Uten dere hadde jeg neppe kommet meg gjennom den siste uka med humøret i behold!





# Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
1.1	Tema og utgangspunkt.....	1
1.2	Oppgavens innhold.....	3
2	Teoretiske perspektiver .....	4
2.1	Markeds- og konkurranseorientert byutvikling .....	5
2.2	Arkitektur og produksjonen av rom.....	12
2.3	Gater som sted og mobilitet.....	16
2.4	Gateplanlegging: Et historisk overblikk .....	19
3	Metodologi .....	26
3.1	Diskursanalyse.....	26
3.1.1	Sosialkonstruktivisme og produksjonen av kunnskap .....	26
3.1.2	Faircloughs kritiske diskursanalyse .....	29
3.2	Metode og datainnsamling.....	32
3.2.1	Avgrensning av oppgaven.....	32
3.2.2	Innsamling av data .....	33
3.2.3	Det kvalitative forskningsintervjuet .....	34
3.2.4	Etiske betraktninger.....	38
3.2.5	Bearbeiding av datamaterialet.....	40
3.2.6	Analysens oppbygning .....	41
3.2.7	Forskningens kvalitet .....	42
4	Presentasjon av caset.....	44
4.1	Fra motorvei til bygater .....	44
4.2	Eiendomsselskap og grunneieravtaler .....	46
4.3	Reguleringsplanen for Bjørvika, Bispevika og Lohavn .....	48
4.4	Detaljplan og rom for endring .....	49
5	Dronning Eufemias gates tilblivelse – ståsteder og prosesser.....	52
5.1	Dronning Eufemias gate og trafikk .....	53
5.2	Dronning Eufemias gate som sosial arena.....	58
5.3	Dronning Eufemias gate og den flerfunksjonelle bydelen .....	67
6	Analyse av diskurser .....	71
6.1	Transportplanleggerdiskursen .....	72

6.2	Den entreprenørpolitiske diskursen .....	75
6.3	Den estetiske arkitekturdiskursen .....	80
6.4	Bylivsdiskursen .....	83
6.5	Rettighetsdiskursen.....	89
6.6	Hvordan kan aktører knyttes til diskursene? .....	91
7	Konklusjon .....	95
7.1	Hvilke interessekonflikter har oppstått under planleggingen av Dronning Eufemias gate? 95	
7.2	Hvilke diskurser dominerer, og hvorfor har disse vunnet frem?.....	97
7.3	Oppgavens relevans.....	99
	Litteraturliste .....	101
	Vedlegg 1: Eksempel på informasjonsmail.....	107
	Vedlegg 2: Samtykkeerklæring.....	108
	Vedlegg 3: Eksempel på intervjuguide (til utbyggere) .....	109
	Vedlegg 4: Oversikt over avismaterialet.....	111
	Figur 1 Gater som sted og bevegelse (Kilde: Manual for streets. 2007).....	21
	Figur 2 Selskapsstrukturen i Bjørvika. (Kilde: bjorvikautvikling.no). .....	47
	Figur 3 Utsnitt fra reguleringsplanen, med Dronning Eufemias gate i midten: HAV Eiendom bygger ut feltene A9 og B1, på sørsiden av gaten. OSU bygger ut feltene B2, B3, B7, B10, B11 og B12.....	47
	Figur 4 Dronning Eufemias gate, mai 2015. Foto: Mari Olimstad .....	51

# 1 Innledning

## 1.1 Tema og utgangspunkt

*«Dronning Eufemias gate skal bli Oslos nye praktgate, reflektere vår tid og romme hovedstadens økende befolkning. Den utformes som en moderne «parkgate», der trikk, buss, bil, sykkel og fotgjengere får sine egne felt. Det er lagt stor vekt på beplantning, og mer enn 300 gatetrær skal bidra til at Dronning Eufemias gate blir et sted der folk trives og oppholder seg.» (Fra boken «Eufemia – Oslos middelalderdronning» 2012)*

Denne oppgaven handler om planleggingen av Dronning Eufemias gate, en 43 meter bred og 700 meter lang aveny gjennom Bjørvika. Sitatet over illustrerer ambisjonene for prosjektet, og er skrevet av kommunikasjonsansvarlig for Statens Vegvesen, i boken som er sponset av Bjørvikas utbyggere for å gjøre Dronning Eufemia kjent. Bjørvikas hovedgate skal være tilrettelagt for bærekraftig transport og byliv, og framstå som et symbol på vår tids byutvikling. Likevel har de planlagte trafikkmengdene vakt reaksjoner, og da reguleringsplanen skulle vedtas i 2003, ble Dronning Eufemias gate beskrevet som «overdimensjonert» (Aftenposten Morgen 05.05.2003) og «dominerende», og kritikerne fryktet «støy, mistrivsel og forurensning» (Aftenposten Aften 20.05.2003). I tiden etter har gaten vært gjenstand for debatt, både blant planleggere og i media, om trafikkens rolle i byen, om forutsetningene for et godt byliv, og om makt og kunnskapsbruk i planleggingsprosessen.

Dronning Eufemias gate skal være et viktig offentlig rom i Bjørvika. Gater skiller seg ut som en bestemt type offentlig rom, fordi de både skal ta hensyn til flyt og opphold, og dermed ofte er oppdelt i ulike soner. Å få til en prioritering av en bestemt transportgruppe omtales gjerne som en «gatekamp», for å illustrere at det ikke er plass til alle i byens gater.<sup>1</sup> Jeg har valgt å omtale planleggingsprosessen som en interessekamp, for å beskrive hvordan ulike aktører har kjempet for bestemte måter å utforme Dronning Eufemias gate på. Jeg vil i oppgaven se nærmere på det faglige arbeidet og diskusjonen rundt gaten, og undersøke hvordan ulike diskurser konstruerer gaten som en bestemt type sted.

Aktørene som har deltatt i planleggingen av Dronning Eufemias gate er Statens Vegvesen, Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune (PBE), Samferdselsetaten i Oslo kommune, Ruter AS, Oslo Sporvognsdrift AS (trikken) og en konsulentgruppe. I tillegg har

---

<sup>1</sup> Se for eksempel DN 07.08.2014 (<http://www.dn.no/d2/2014/08/07/2052/Utvikling/gatekamp>)

utbyggelseselskapene HAV Eiendom og Oslo S Utvikling (OSU) ansvaret for å bygge ut tomtene langs gaten. Oppgaven vil blant annet vise hvilke forestillinger om stedet som skaper en felles plattform for samarbeid mellom de ulike aktørene i planleggingsprosessen, og hvordan disse forestillingene skiller seg fra oppfatninger blant andre aktører.

Det er blitt gjort få samfunnsgeografiske studier på gater i Norge. Dette er i stor grad et domene som har interessert ingeniører, arkitekter og landskapsarkitekter. Studier innenfor disse fagfeltene har ofte vært opptatt av gaters fysiske utforming, og betydningen av ulike typer gatestruktur for transport og sosial aktivitet. Ved å bruke teorier om sted, arkitektur, mobilitet og entreprenørpolitisk byutvikling, kan en samfunnsgeografisk analyse avdekke hvordan et spesifikt gaterom formes, gjennom dominerende ideer innen politikk, planlegging og lokale politisk-økonomiske forhold.

## **Problemstillinger**

Jeg har formulert to problemstillinger som vil bli besvart i denne masteroppgaven:

- (1) Hvilke interessekonflikter har oppstått under planleggingen av Dronning Eufemias gate?
- (2) Hvilke diskurser dominerer, og hvorfor har disse vunnet frem?

Ved bruk av Faircloughs kritiske diskursteori vil jeg undersøke hvordan ulike diskurser om Dronning Eufemias gate konstrueres, og hvordan de benyttes av aktører med ulike interesser. Jeg ønsker med diskursanalysen å vise hvordan språklige konstruksjoner av virkeligheten får betydning for gatens materielle form. Fairclough (2003) beskriver diskurser som meningsmønstre, som opptrer med en viss grad av regularitet og konsistens. Samtidig, og enda viktigere, er diskurser meningsmønstre som har ulike materielle effekter. Gater produseres innenfor diskurser om hva som er pent, viktig eller lønnsomt, og hva som er det gode liv i byen. Er trafikk en kilde til støy eller en del av bylivet? Er en 43 meter bred gate en barriere eller en livsnerve? Det finnes ikke ett objektivt sant svar på disse spørsmålene som forskere kan avdekke. Svarene er likevel interessante fordi de knyttes til aktører med ulik grad av makt, og dermed påvirker utformingen av de fysiske omgivelsene.

I en planleggingsprosess kan ulike aktører, som næringsliv, offentlige myndigheter eller beboere ha en felles interesse av at enkelte oppfatninger blir dominerende. Det kan dermed

dannes allianser mellom aktører basert på en felles diskursiv konstruksjon av gaten. Bakgrunnen for å inndele analysen i diskursene jeg beskriver i kapittel 6, har vært at disse diskursene foreskriver ulike måter å planlegge eller bruke Dronning Eufemias gate på. Disse diskursene kan utfordres eller endre seg over tid, og må dermed ikke ses på som fastlåste mønstre. Det er heller ikke slik at Dronning Eufemias gate har en fastlåst betydning når planlegging- og utbyggingsfasen er over. Selv om de fysiske strukturene karakteriseres av en høy grad av permanens, kan endringer i sosiale forhold, endringer i forholdet mellom steder og endringer i representasjoner (f.eks. i media eller markedsføring) skape nye måter å oppleve og bruke gaten på.

## 1.2 Oppgavens innhold

Det teoretiske utgangspunktet for oppgaven presenteres i kapittel 2. Her diskuterer jeg først de politisk-økonomiske trendene som påvirker vestlige byers utvikling i dag, og viser hvordan disse får betydning for gater. Deretter redegjør jeg for samfunnsgeografiske teorier om arkitektur, sted og mobilitet, samt gir et kort overblikk over viktige ideer fra gateplanleggingens historie. I kapittel 3 redegjør jeg for diskursanalyse som metodologi, og for de valgene jeg har gjort i forbindelse med datainnsamling og analyse. Kapittel 4 gir en presentasjon av konteksten Dronning Eufemias gate planlegges i. Jeg beskriver her hvilke aktører, utredninger og planer som har vært viktige i utformingen av Dronning Eufemias gate. Formålet med kapittelet er å gjøre analysedelen av oppgaven lettere å følge ved å gi en kronologisk oversikt over viktige milepæler i prosessen. Kapittel 5, som er første analysekapittel, er organisert tematisk. Formålet her er å forstå hvilke interessekonflikter som har dukket opp i løpet av planleggingen, og meningsdannelsene rundt disse. I kapittel 6 analyserer jeg diskursene jeg har identifisert i materialet, og knytter disse opp til ulike grupper av aktører. I kapittel 7 besvarer jeg forskningsspørsmålene i oppgaven, og reflekterer over betydningen av funnene jeg har gjort.

## 2 Teoretiske perspektiver

Rivningen av Bispelokket, og omleggingen av trafikken til en ny senketunnel, var forutsetningen for at Bjørvika kunne bygges ut. Bydelen skal være et eksempel på en ny type byutvikling, basert på tetthet og flerfunksjonalitet. Ambisjonen for Bjørvika beskrives i utredningen *Fjordby eller Havneby? Om Oslos havne- og sjøside* (Plan- og Bygningsetaten, 1997): «[h]avnefronten er blitt områder hvor byene skal vise sitt nye ansikt. I en stadig mer globalisert utvikling er byutvikling blitt et virkemiddel til å profilere seg i internasjonal konkurranse» (sitert i Bergsli, 2005, s. 105). Det legges i utredningen vekt på at Oslo inngår i en konkurranse med andre byer, om investeringer, bedrifter og høykvalifisert arbeidskraft. For å vinne frem i denne konkurransen hevdes det at en bestemt type estetisk og materiell utvikling av byen er påkrevd, med blant annet kunst, kultur og spektakulær arkitektur som virkemidler. Dette er entreprenørstrategier som er kjent fra andre *waterfront developments*, i byer som London og Baltimore.

At det gamle veisystemet skulle erstattes av en senketunnel og en hovedtransportåre utformet som en aveny, ble tidlig bestemt. At hovedgaten skal inneholde en rekke kulturelle tilbud, og designes som et identitetsgivende byrom, er beskrevet i kulturoppfølgingsprogrammet og designhåndboken, som ble vedtatt som retningsgivende dokumenter i reguleringsplanen i 2003. Ambisjonen har dermed fra starten av vært at Dronning Eufemias gate skal fungere som et byrom, i tillegg til en transportåre. Dette bygger på en strategi som er blitt gjentatt i mange vestlige byer, der bymotorveier omlegges til boulevarder og avenyer, med mål om å integrere trafikk og byliv (Cervero, 2009).

I dette kapittelet gjør jeg rede for teorier om entreprenørpolitikk, sted, mobilitet og gateplanlegging som har relevans for å forstå planleggingen av Dronning Eufemias gate. Teoriene vil benyttes for å forstå konteksten rundt planleggingen av gaten, og forklare prosessene som har betydning i de ulike diskursene.

## 2.1 Markeds- og konkurranseorientert byutvikling

### Økonomisk globalisering og nyliberal politikk

Bakgrunnen for dagens bypolitiske situasjon henger sammen med den økonomiske globaliseringen, som siden 1970-tallet har ført til en sterk vekst i internasjonale kapitalbevegelser. Dette har muliggjort mer fleksible lokaliseringstrategier for transnasjonale selskaper, som kan utnytte fordelene som ulike steder kan tilby (Harvey, 1989). I løpet av 70- og 80-tallet begynte disse selskapene å relokalisere industriproduksjon til perifere regioner og lavkostnadsland, for å utnytte tilgangen på billig arbeidskraft (Dicken, 2007). Samtidig har konkurransen økt mellom globale storbyer, om å tilby attraktive lokaliseringer for hovedkontorer og høyt utdannet arbeidskraft. Spesielt blant tidligere industribyer, har det vært viktig å omstrukturere økonomien til de nye servicenæringene, for å unngå arbeidsledighet og økonomisk nedgang (Harvey, 1989).

For å lykkes i denne konkurransen forsøker de offentlige myndighetene å vise at de kan spille på lag med private aktører, med felles mål om byutvikling og økonomisk vekst (Leitner & Sheppard, 1998). Nyliberale politiske strategier, som deregulering og reduksjon av offentlige utgifter blir derfor benyttet i økende grad. Det offentlig-private samarbeidet er styreformens som utgjør selve kjernen i den nyliberale ideologien. Endringene i byens styringsform beskrives ofte som et skifte fra «government», der de offentlige myndighetene styrer politikken, til «governance» (T. Hall & Hubbard, 1998). I en governance-kontekst blir rollen til byens politiske og administrative institusjoner å tilrettelegge for forretningsvirksomhet, og koordinere de private aktørene innenfor nettverket, heller enn å innføre byråkratiske reguleringer. Disse endringene sammenfaller med en økt tro på at markedsaktører kan levere velferdstjenester mer effektivt enn statlige aktører (Leitner & Sheppard, 1998).

Harvey (2000, i Bergsli, 2005) mener at overgangen til en postfordistisk økonomi har svekket nasjonalstatens styring over økonomien. Dette har gitt mer makt og autonomi til byer og regioner, internasjonale institusjoner og private aktører. Byene blir ofte sett på som motorene for nasjonal konkurransedyktighet (Leitner & Sheppard, 1998). Til sammen har byers økte selvstyre, færre statlige overføringer, avindustrialisering og veksten i servicenæringene, samt økt mobilitet av kapital og mennesker skapt en ny form for konkurranse mellom byer. Dette har gjort offentlige myndigheter mer bevisste på behovet for å distingvere byens sosiale,

kulturelle og miljømessige karakter, i kampen om internasjonale investeringer (Hubbard, 1996).

Måten nyliberale strategier innføres på vil alltid påvirkes av lokale politisk-institusjonelle tradisjoner. Norske forskere har vært opptatt av at Norge har et spesielt nyliberalt planleggingsregime. I motsetning til i de fleste andre land, kan private aktører i Norge levere utkast til reguleringsplaner, som deretter må godkjennes av det offentlige (E. I. Falleth, Hanssen, & Saglie, 2010). Om lag 90 % av alle reguleringsplaner i Norske byer er utarbeidet av privat sektor. Byggesøknader er ofte tett integrert i disse planene, og prosessen blir derfor gjerne kalt prosjektplanlegging. En prosjektplan er en plan som er skreddersydd for et spesifikt byggeprosjekt (E Falleth & Saglie, 2012). Byutviklingen konsentreres ofte i de områdene der potensialet for fortjeneste er størst. Dette kan føre til en spenning mellom en eiendomsutviklingslogikk, der potensialet for fortjeneste er sentralt, og en byplanleggingslogikk som skal ivareta fellesskapets beste (E. I. Falleth et al., 2010). Innenfor eiendomsutviklingslogikken gir det blant annet mening å bygge tett for å oppnå maksimalt økonomisk utbytte, og å bygge ut boliger og kontorfunksjoner for de mest betalingsdyktige gruppene.

Offentlig-private samarbeid har blitt ansett som en oppskrift på økt effektivitet i offentlig sektor (Andersen, 2004). Bjørvikautbyggingen har blitt identifisert som et offentlig-privat samarbeid med en tydelig entreprenørpolitisk karakter (Tønnesen, Larsen, Skrede, & Nenseth, 2014). Her er samarbeidet mellom staten, kommunen og eiendomsutviklere basert på en felles interesse for å utvikle sjøfronten. I denne formen for governance er byens økonomiske vekst det viktigste hensynet, og utviklingen har til hensikt å styrke byens posisjon i konkurransen mellom byer.

### **Gater i entreprenørstrategier og stedsmarkedsføring**

Entreprenørstrategier vokste fram for å møte den økte konkurransen mellom byer om investeringer, turister, næringsliv og velutdannet arbeidskraft (Leitner & Sheppard, 1998). Disse strategiene henter sin logikk og sine begreper fra det private næringslivet, og handler om hvordan steder og byer kan utvikles som et produkt og en merkevare (Madanipour, 2006). Jessop (1996, i Leitner & Sheppard, 1998) vektlegger at entreprenørpolitikk er en diskursiv konstruksjon, som har vokst frem som en integrert del av politiske diskurser om konkurransedyktighet, det frie markedets effektivitet og offentlig-private samarbeid. Den



brede enigheten om behovet for entreprenørpolitikk, mener han, er et produkt av en rekke sammenfallende narrativer om de politisk-økonomiske utfordringene som dagens europeiske og nordamerikanske byer står overfor: «there is a close link between economic strategies and economic discourses since it is only in and through the latter's mediation that problems are identified, policies pursued, and crises resolved» (Jessop, 1997).

Effektiv transport er en viktig del av byers konkurranseevne. Entreprenørstrategier rettet mot bedrifter har ofte handlet om å tilrettelegge transportinfrastruktur som sikrer effektiv sirkulasjon av mennesker, varer og informasjon (Turok, 2009). I dag har flyplasser en spesiell rolle som «inngangsporter til den globale økonomien», slik havneområdene tidligere har hatt. Lavere transportkostnader har også vært en viktig begrunnelse for å bygge intra-urbane motorveier. I en oversikt over studier gjort på den økonomiske lønnsomheten av bymotorveier, finner Cervero (2009) at nærhet til slike veier ofte har gunstige økonomiske effekter for næringsområder. Dette gir først og fremst en fordel over andre lokaliseringer i samme region, og flytter økonomisk vekst fra ett sted til et annet, heller enn å generere ny vekst:

*“In buoyant economic times, infrastructure generally “crowds in” investment, attracting private capital. Under stagnant conditions, however, it can “crowd out” private investment, effectively channeling private wealth into public goods and services. Moreover, infrastructure is incapable, by itself, of turning around lagging economies and distressed urban areas.” (s. 212)*

De siste tiårene har bymotorveier i økende grad blitt angrepet for å ha negative effekter som støy og forurensning. Vellykket entreprenørpolitikk må i dag vektlegge livskvalitet og kulturelle og kommersielle tilbud, i tillegg til infrastruktur. I disse strategiene fremheves fotgjengerorienterte gater som arenaer for fritid og rekreasjon eller mangfold og byliv (Erickson & Roberts, 1997). Mange byer har blitt inspirert av Richard Floridas teorier om at innovasjon og økonomisk vekst kan oppnås ved å tiltrekke seg kunnskapsarbeidere, eller det han kaller «den kreative klassen». Argumentet er at bedrifter i økende grad følger boligpreferansene til kreative mennesker, heller enn omvendt (Florida, 2002). Dette har gjort det viktig for byer å tilrettelegge for steds kvalitetene som den kreative klassen foretrekker.

Florida mener steds kvalitet har tre dimensjoner:

- Hva finnes der: En kombinasjon av naturkvaliteter og bygd rom som skaper en stimulerende arena for en kreativ livsstil.
- Hvem er der: Et mangfold av mennesker fra alle etnisiteter, religioner, nasjonaliteter og seksuell orientering, som signaliserer et sted med åpenhet og toleranse.
- Hva skjer der: Et pulserende gateliv, kafékultur, kunst, musikk og synlig menneskelig aktivitet i offentlige rom. Kjedebutikker og kjederestauranter er likevel ikke godt nok, for den kreative klassen er opptatt av *autentisitet*: «*real buildings, real people, real history*».

Mangfold, både av mennesker og funksjoner, blir gjerne regnet som den viktigste kvaliteten i den postmoderne byen, noe som blant annet fremheves av Jane Jacobs (1961) og Leonie Sandercock (1998). Det er ikke nabolagsenheten med tette, sosiale bånd folk ønsker seg, hevder Florida, men heller et moderne byliv preget av kvasi-anonymitet og stor variasjon av sosiale kontakter. Florida legger spesielt vekt på at bylivet må være kosmopolitisk, altså at det inneholder et mangfold av kulturer og ideer, der alle mennesker har mulighet til å finne sin plass.

Stedsmarkedsføring handler om å skape en ny forestilling om byen, ved å fremheve kvaliteter som oppfattes som attraktive av bestemte «forbrukere». Det materielle byrommet blir gjerne ansett som spesielt egnet til å markedsføre byer, fordi det, ved siden av sine funksjonelle kvaliteter, også bidrar til å gi byen karakter eller «stedsfølelse» (Turok, 2009). De nye bylandskapene blir dermed både materielle og symbolske bidrag til byens utvikling (Hubbard, 1996). I forbindelse med transformasjonsprosjekter blir signalbygg og spektakulær arkitektur ofte fremhevet, for å tiltrekke oppmerksomhet til byen, og signalisere at byen tilpasser seg en ny økonomisk virkelighet:

*«By emphasizing their historical heritage, as well as their brand-new infrastructure, they hope to convey a completely different image that appeals to a wide range of better-off potential visitors and investors. [...] Either by employing superstar designers, or by emphasizing flagship projects and newsworthy initiatives, cities have tried to signal the change of their conditions and their intentions for future development.» (Madanipour, 2006).*

Davidson og Lees (2005) mener at transformasjonen av elvefronten i London, der nye boliger for middelklassen bygges på tidligere industritomter, utgjør en ny form for gentrifisering. Disse boligene markedsføres med en bestemt livsstil, der en urban kultur og historie

fremheves, og en estetikk som forbindes med klassiske gentrifiserte områder i byen. Dette kaller de en kommodifisert versjon av gentrifisering. Den urbane livsstilen «kjøpes» av mennesker som investerer lite sosial kapital i nabolaget. Også Erickson og Roberts (1997) peker på at livsstil er en viktig komponent i markedsføringen av byer. Det er gjerne en atmosfære eller et generelt aktivitetsnivå i det offentlige rom som fremheves:

«Quality of life is presented as experiences waiting to be discovered. These are particular places, and they are interesting, but they are not challenging. [...] They present the everyday as exciting, but not exceptional, thereby inviting the audience to the experience of shopping in the high street or dining in the restaurant (s. 53)».

Stedsmarkedsføring kan derfor ikke bevege seg for langt i fra det som allerede er kjent for de fleste i dagliglivet. «Rather than evaluate the pros and cons of a place, the audience is invited to imagine ‘I could be there, I would enjoy it’» (s. 53). Det er nettopp det å konstruere slike forestillinger om stedet som preger all stedsmarkedsføring.

Turok (2009) peker på to mulige problemer knyttet til bruken av den materielle byen som distinksjon. Det første problemet er at ønsket om synlighet og unikheter kan gjøre at estetiske verdier prioriteres over funksjonelle. Spektakulær arkitektur bygges dermed ofte med lav integrering i byen rundt, og kan slik gå på bekostning av gatelivet. Det andre problemet er at ønsket om distinksjon oppmuntrer til boligbygging i øvre prisklasse, og slik nedprioritere andre sosiale grupper og aktiviteter av lavere verdi. Harvey (2000) finner for eksempel at det i Baltimores *waterfront*-utbygging ble gitt skattelettelser til private bedrifter som var truet av konkurs, samtidig som allmenne velferdsgoder ble nedprioritert.

De kreative klassene, som har sitt utspring i den nye serviceøkonomien, har ofte felles livsstilspreferanser, som inkluderer høykulturelle tilbud som kunstgallerier og designbutikker (Knox, 1993 i Bergsli, 2005). Dette har mange steder ført til en ukritisk kopiering av internasjonale strategier, deriblant transformasjoner av havneområder til nye byområder for kultur, handel og spektakulær arkitektur. Lui (2008) har påpekt at byer som søker å distingvere seg gjennom den samme suksessformelen, ofte ender opp som svært like.

### **Forbrukerkultur og offentlige rom i entreprenørbyen**

Et viktig kjennetegn ved den post-industrielle byen er at den i stor grad organiseres rundt forbruk, heller enn produksjon (Zukin, 1998). Revitaliseringen av sentrale bygater skjer i

denne konteksten ofte gjennom private initiativer, og tar form av å være spesialdesignede forbrukerlandskap. Disse er ikke bare designet etter funksjonelle krav, men også for å kommunisere status eller en bestemt stedsfølelse (Turner, 2002). Aspen (2005) beskriver de gentrifiserte gaterommene som «en arena der bymiljø og atmosfære tilfører mindre konsumhandlinger – innkjøpene, måltidene, ettermiddagspilsen – en aura av noe tidsriktig og stilfullt (s. 143)», og bylivet preges av «en se-og-bli-sett-kultur for livsstilsmarkeringer og symbolsk konsum». Disse kulturelle preferansene er også en del av en større diskurs om det gode bylivets innhold, som Zukin (2009) mener kan spores tilbake til Jane Jacobs. Hun påpeker at Jacobs bylivsideal har formet både politikeres retorikk om økonomisk vekst og medierepresentasjoner av kulturelt forbruk. Dette er også et argument for at sosio-kulturelle prosesser, som mediemakt og smak, bidrar til å forme bylandskapet:

*«Skeptics may scoff that these are only words and images; both together and alone, they lack the power to make material changes in the city's built environment. These words and images, though, create a language that embodies our desire for a good place to live. In time, this language persuades us, or just confirms our belief, that the good life depends on building more cultural attractions to draw tourists to the city, opening more sidewalk cafés and boutiques, and restoring more old houses.» (s. 549)*

Denne retorikken, mener hun, kamuflerer en grunnleggende konflikt mellom private og offentlige interesser i byen; mellom byens innbyggers rett til bolig og private utbyggers behov for profitt. Der Jacobs klandret planleggere og planleggingsprofesjonen for ødeleggelsen av funksjonelle nabolag i byen, retter Zukin (2011) sin kritikk mot private utbyggere og selskapene som finansierer utbyggingen. Disse, mener hun, har større makt enn offentlige planleggere i dagens amerikanske byplanlegging.

Gater kan utgjøre viktige offentlige rom i byen, og kan dermed analyseres i lys av teorier om offentlige rom. Samfunnsvitere har vært opptatt av at offentlige rom som er tilknyttet forbruk, designes for å være estetisk vakre og komfortable, samtidig som de ekskluderer de elementene av konflikt, ubehag og spontanitet som ikke er forenelige med kommersielle hensyn. Sorkin (1992) argumenterer for at denne typen tematiske forbrukerlandskap avpolitiserer bylivet, og truer den demokratiske funksjonen til offentlig rom. Kritikken er forankret i en lang tradisjon for å se byens offentlige rom som avgjørende arenaer for politikk og sivilsamfunn. Mens andre har pekt på at den politiske betydningen av gater må nyanseres (Amin, 2008; Lees, 1998), deler de likevel bekymringen for at privatisering av byrom leder til økt kontroll og begrensninger i tilgang:

*“Though purporting to be open to all, these new public spaces ‘emphasising art, culture, and consumption’ are in practice socially exclusive and ‘insulated from the poor and other so called ‘deviants’” (Squires, 1994: 89). To focus on these urban redevelopment successes without recognizing that such a celebration is often experienced by some at the expense of others, is to marginalize further these ‘others’.” (Lees 2003).*

Mange steder er det funnet designstrategier som direkte ekskluderer uønskede typer av bruk, for eksempel gjennom benker som er uegnet for soving og skating (Carmona, 2010). Andre former for eksklusjon kan knyttes til drift av byrommene, for eksempel gjennom privat vakthold, eller ved at tilgangen til offentlige rom begrenses til de som kan betale. Ehrenfeucht og Loukaitou-Sideris (2010) peker på fire offentlig rom-strategier som gjennomføres i byer, med negativ påvirkning på gatelivet: (1) Offentlige fortau nedprioriteres ved at det bygges avvisende bygningsfasader, private kjøpesentre og *gated communities*, (2) fortau privatiseres og kontrolleres av *Business Improvement Districts* – transformasjonsprosjekter som drives av privat sektor, (3) det skapes gentrifiserte byrom med mål om å tiltrekke en bestemt type gateliv og (4) reguleringer innføres for å utelukke uønsket aktivitet fra bestemte områder. Eksempler på det siste kan være forbud mot aktiviteter som gatesalg, tigging og politiske demonstrasjoner. Slike reguleringer svekker, etter deres oppfatning, de offentlige rommenes funksjon i et demokratisk og åpent samfunn, og gjør gruppene som reguleres bort mer sårbare.

Andre har påpekt at byrom for underholdning og forbrukerkultur fyller et legitimt behov for «middelklasse-ekspansjon» (Fainstein, 2001) og utgjør en viktig del av et offentlig byliv. Banerjee (2001) kaller privat utbygde og tematiserte handlegater for «invented streets». Disse kan være en måte å bringe nytt liv inn i bysentrum, i konkurranse med økende netthandel og kjøpesenterutbygging. Han mener at disse gatene har suksess fordi de kobler gode gåmuligheter med forbrukerkultur: «Today, it is the appropriate mix of *flânerie* and third places that dictates the script for a successful public life (s. 14)». Begrepet ‘third places’ (Oldenburg, 1989) refererer til sosiale møtesteder utenfor hjem og arbeidsplass, slik som barer, kafeer og treningssentre. Disse er arenaer for et offentlige byliv, men er ikke nødvendigvis offentlige rom. Flanørbegrepet er hentet fra Walter Benjamins beskrivelser av bylivet i Paris på 1800-tallet. Flanøren er en mann som mer eller mindre formålsløst streifer rundt i byens gater, på jakt etter opplevelser, nytelser og eventyr: «Han er en bymæssig observatør, helt klart på god fod med byen og i stand til at absorbere dens mangfoldige indtrykk, men på samme tid også en rodløs person, der hverken føler sig hjemme i sin klasse eller i sit fødested men snarere kun i byens masser» (Simonsen, 2005, s. 35).

I moderne/postmoderne bylitteratur opptrer flanøren ofte løsrevet fra sin opprinnelige kontekst i 1800-tallets Paris, og fremheves som en prototype på urbant liv.

Dette kapittelet har omtalt en kritikk av postmoderne byrom som fokuserer på at forbruk, visuell estetikk og privat kontroll blir virkemidler for stedsutvikling. En annen kritikk av offentlig rom er blitt fremmet i urban design-litteraturen, som heller har pekt på problemene med dominerende trafikkarealer og manglende tilrettelegging for sosiale aktiviteter (Se kapittel 2.4). Carmona (2010) mener dermed det finnes to hovedretninger av kritikk mot offentlige rom i den akademiske litteraturen: En som påpeker problemer med overregulerte byrom, og en som påpeker problemer med underregulerte byrom.

## **2.2 Arkitektur og produksjonen av rom**

I dette kapittelet beskriver jeg teorier om produksjonen av rom, og om arkitektur som symbolsk kapital. Teorier om arkitektur kan være relevante for å forstå gater av to grunner; For det første fordi bygninger kan anses som gaters «vegger», og dermed er avgjørende for opplevelsen av gaterommet. For det andre kan teorier om arkitektur også være relevante for å forstå landskapsarkitektur. Dette gjelder spesielt i Dronning Eufemias gate, som er et prosjekt der design er blitt sterkt vektlagt.

Lefebvre (1991) beskrev produksjonen av rom som en dialektikk, bestående av romlig praksis, representasjoner av rom og rommets representasjoner. Romlig praksis beskriver det erfarte rommet, som strukturerer hverdagslivet (Zieleniec, 2007). Det er en forståelse av rom basert på allmenne observasjoner, som at rommet er knyttet sammen gjennom veier, gater, steder, og regioner. Representasjoner av rom beskriver en teoretisk konseptualisering av rommet, innenfor ulike diskurser og former for ekspertkunnskap. Rommets representasjoner er begrepet han bruker om det levde rommet, der hverdagslivet utspiller seg.

Lefebvres kategorier kan benyttes for å studere konkrete offentlige byrom. Carmona (2014) mener produksjonen av gater og byrom kan analyseres som en kombinasjon av, og interaksjon mellom, fire faktorer: 1) Design: Nøkkervisjoner og ambisjoner, kontekstuelle forhold, 2) Utbygging: Maktforhold, forhandlingsprosesser, regelverk og utførelse, 3) Stedsbruk: Hvem bruker stedet, hvordan og med hvilke konsekvenser og konflikter, 4) Drift: Hvem har ansvaret for vedlikehold, sikkerhet og videre finansiering. De to første, design og utbygging, omtaler

han som bevisst stedsutvikling, og kan knyttes til Lefebvres begrep representasjoner av rom. I en planleggingsprosess betyr dette at gater ofte starter som representasjoner av rom, der visjonen om en bestemt type sted, med bestemte typer av bruk, nedtegnes i plandokumenter. Disse representasjonene utformes etter relativt formaliserte regler for konsistens og sammenheng, og reflekterer de involverte aktørenes kunnskap, diskurser og situasjonsforståelse (Zieleniec, 2007). Et viktig poeng for Lefebvre er at utformingen av rommet er politisk, og tjener politiske funksjoner. Lefebvre argumenterte for at de som kontrollerer hvordan rommet representeres, har betydelig påvirkning på produksjonen, organiseringen og bruken av rommet. I motsetning til bygningsdesign er design av gater og byrom ofte et samarbeid mellom en mye større gruppe aktører, og påvirkes vel så mye av forhandlinger som av overordnede visjoner. Kategori 2 blir dermed vel så viktig å forstå som kategori 1 i Carmonas modell. Spesielt mener Carmona (2014) at kunnskapen fra trafikkmodeller har stor påvirkning på utformingen av gater, og ofte fungerer som «the secret hand of urban design». Lefebvres anerkjenner også at det alltid finnes rom for motstand gjennom menneskers hverdagspraksiser i rommet. Gjennom disse praksisene tillegges rommet andre meninger, verdier og forståelser enn de som kommer til uttrykk i planleggingens ekspertkunnskaper (Zieleniec, 2007). Bruk former dermed byrommet på en mindre bevisst måte enn design og utbygging. Carmona (2014) legger også til drift som en form for ubevisst produksjon av rom. Drift kan gi utslag i små endringer, som for eksempel nye gatemøbler og skilt, men kan også lede til større endringer i bruken av byrommet og de omkringliggende bygningene. Det er disse større endringene han omtaler som «ubevisst» produksjon av rommet. Selv om det ligger en bevisst intensjon bak endringene i drift og vedlikehold, mangler ofte bevisstheten om hvordan disse tiltakene påvirker byrommet som helhet.

### **Estetikk som symbolsk kapital**

Ifølge Dovey (1999) har den økonomiske verdien av estetikk økt med skiftet fra modernisme til postmodernisme. Dette mener han har ført til en estetisering av arkitekturen, der arkitektur i økende grad produseres for visuelt forbruk og distinksjon. Han benytter seg av Bourdieus teori om sosiale felt, for å forklare produksjonen av arkitektur. Helt enkelt kan et felt sammenlignes med et spillbrett, der aktører og deres sosiale posisjoner er lokalisert. Alle aktører som har makt til å påvirke hvordan arkitekturen produseres, kan anses som en del av arkitekturfeltet. Verdier og praksisene til disse aktørene vil alltid påvirkes av feltet de opererer innenfor (Jones, 2009). Noen forestillinger om hva arkitekturvirksomheten skal

være, eller ideer om hva som er god arkitektur, kan derfor få gjennomslag gjennom hele feltet. Et eksempel på dette er når arkitektur anses som en form for kunstnerisk produksjon (Skogheim, 2008). En slik form for sosialisering inn i et felts verdier og praksiser kaller Bourdieu for habitus (Dovey, 1999). Habitus er en slags kroppsliggjort kunnskap eller «følelse for spillet» som aktørene i feltet må ha for å lykkes. Denne sosialiseringen kan være med på å forklare situasjoner der arkitektene er samstemte om et arkitektonisk uttrykk, gjerne i motsetning til befolkningen for øvrig. Sentralt i teorien om sosiale felt, er at det konkurreres innad i feltet om fire forskjellige typer kapital: økonomisk, sosial, kulturell og symbolsk kapital.

Arkitektur som økonomisk kapital kan knyttes til dens rolle som fysiske omgivelser for produksjon og salg. Det er disse kvalitetene som gjør at arkitektur får funksjon som en vare som kan selges og kjøpes, og som gir opphav til profittorienterte bransjer av utbyggere og eiendomsutviklere (Bentley, 2004). Samtidig har arkitekturen også en bytteverdi som kan tilskrives dens symbolske innhold. Arkitekturen eksisterer dermed både som symbolsk og økonomisk kapital (Dovey, 1999). Bourdieu definerer symbolsk kapital som «den samlingen luksusvarer som bekrefter eierens smak og distinksjon» (Bourdieu, 1995). Det ligger altså i dette at arkitekturen blir symbolsk kapital til inntekt for en oppdragsgiver. Dovey (1999) er opptatt av hvordan dette forholdet påvirker arkitektenes praksis. Et hovedpoeng for Dovey er at arkitekten ikke er en autonom kunstner, men alltid vil være avhengig av en oppdragsgiver for å realisere sine prosjekter. Dette avhengighetsforholdet er ikke alltid et tema i diskurser om arkitektur, som dermed kan underkjenne de økonomiske og politiske sidene ved arkitekturen. Arkitekten, mener han, inngår i et stille samtykke (silent complicity) med oppdragsgiveren.

Gater og offentlige rom er ofte av mindre interesse for utbyggere og eiendomsutviklere, dersom de ikke direkte kan utnyttes for profitt, og gater formes gjerne etter de kravene som blir nødvendige når bygningshøyder og transportbehov er bestemt. Den estetiske utformingen av gater kan likevel bli viktig i lys av entreprenørstrategier som vektlegger den symbolske verdien til bygninger og byrom. På bakgrunn av dette, mener Gospodini (2002) at kvaliteten på offentlige byrom nå må anses som en forutsetning for byers økonomiske utvikling, heller enn bare et produkt av denne utviklingen. Med andre ord kan gater få betydning som symbolsk kapital, ved å inngå som en del av «pakkede landskap» der byområdene designes og



planlegges etter interessene til turister og transnasjonale klasser (Bergsli, 2005). Avenyer og boulevarder er gater som utgjør byrom med en tydelig estetisk karakter, og kan dermed analyseres i lys av teorier om symbolsk kapital.

Selv om den symbolske rollen til gater og byrom ofte framheves i entreprenørstrategier, er det ikke mulig å trekke en direkte årsakssammenheng mellom politisk-økonomiske strategier og måten byen brukes og oppfattes på. Gater kan representere ulike ting, for mennesker med forskjellig ståsted. Som Hubbard (1996) observerer i sin studie av Birminghams regenereringsprosjekt: «[I]t appears that the public do not simply accede to the meanings of the landscape promoted by politicians and developers, but, consciously or otherwise, negotiate and internalise these meanings according to their own positionality». Ulike tolkninger av byrom kan også resultere i, og oppstå fra, ulike typer praksis. Studier av bylivet i nye prestisjeområder finner ofte at dominerende representasjoner og forsøk på ekskludering, utfordres av mennesker som tilpasser byen til sine behov (Lees, 2001, Stevens & Dovey, 2004). Disse studiene tar utgangspunkt i hverdagslivet i offentlig rom som en potensiell arena for motstand mot den planlagte byens funksjoner og meningsinnhold (Lefebvre, 1991). Stevens og Dovey (2004) beskriver hvordan et «pakket landskap» langs Melbournes elvebredd, blir en arena for nye typer byliv, med både planlagte og uplanlagte aktiviteter:

*“[W]e see a surprising paradox: a formulaic, spectacular, economically instrumental space gains new and authentic uses and meanings precisely because its presence becomes more global. Everyday urban life continues to evolve in response to the excesses of global spectacle.” (s. 364)*

Jones (2009) mener at arkitektur må studeres både som uttrykk for ujevn maktfordeling, og som subjektive opplevelser og meningsdannelse. Han påpeker at makten til å påvirke byens utforming er ujevnt fordelt, og er tett forbundet med politisk-økonomiske strategier. Dette betyr at ulike tolkninger av bylandskapet også kan knyttes til ulik grad av makt. Han påpeker derfor at arkitektur og offentlige rom ikke er nøytrale konstruksjoner, men produseres i et politisk forhold til dominerende økonomiske interesser. Arkitektur kan i denne sammenheng betraktes som meningsfulle uttrykk for politisk-økonomiske strategier. Dermed beholder han et politisk perspektiv på arkitekturen, samtidig som han anerkjenner det subjektive og intersubjektive i måten arkitekturen tilskrives mening.

## 2.3 Gater som sted og mobilitet

*«Vegen forbinder steder. Gaten er stedet.»*

*(Slagord fra Statens Vegvesens miljøgateprosjekt, 1990. Sitert i Lillebye, 2014)*

Gater kan forstås som steder. En vanlig forståelse av sted er at sted er rom tillagt mening (Cresswell, 2004). Når stedsbegrepet brukes for å skape distinksjon mellom vei og gate i sitatet over, er premisset at mobilitet og store trafikkmengder kan føre til et stedstap. Dette har vært en vanlig oppfatning blant humanistiske geografer, som anså steder for å være selve kjernen i menneskers eksistens. Sted var for dem et statisk konsept; Mennesker knyttet mening til steder over tid og utformet dem for å skape orden og hjemfølelse i en kaotisk virkelighet: «To be human is to live in a world that is filled with significant places: to be human is to have and to know your place» (Relph, 1976 i Cresswell, 2006, s. 31). Mobilitet ble dermed en trussel mot tilhørighet, involvering og mening knyttet til steder, og kunne i verste fall skape stedløshet: «Place is an organized world of meaning. It is essentially a static concept. If we see the world as process, constantly changing, we would not be able to develop any sense of place» (Tuan, 1977 i Cresswell, 2006, s. 31).

Utgangspunktet for denne oppgaven er derimot at steder er relasjonelle og konstrueres sosialt. Den sosialkonstruktivistiske stedsforståelsen legger vekt på at et sted eksisterer fordi mennesker knytter meninger og erfaringer til det (Røe, 2014). Denne meningsdannelsen foregår ikke kun subjektivt, men bekreftes eller justeres i kommunikasjon med andre. Det dannes slik representasjoner eller diskurser om steder, som har betydning for hvordan stedene brukes, planlegges og omtales. I en sosialkonstruktivistisk stedsanalyse vil det derfor være interessant å undersøke hvordan ulike grupper av aktører tillegger stedet mening, og hvilke konsekvenser dette har.

Den intersubjektive karakteren til steder tilsier at det alltid vil finnes mange ulike versjoner eller representasjoner av et sted. Disse kan være forankret i lokalbefolkningens oppfatninger eller produseres av utenforstående, som for eksempel i reiseskildringer og guide-bøker. Representasjoner inngår ofte i en bevisst strategi for å endre sosialt liv gjennom språk. Dette ses spesielt tydelig i reklame og politikk, men også innenfor byplanlegging har mange aktører interesse av å styre fremstillingen av et sted. Det er derfor viktig å studere hvem som har makt til å forme de forestillingene som legger føringer for hvordan steder brukes og forstås. Innenfor profesjonsdiskurser som arkitektur- og planleggingsfag brukes fagspråket til å defineres hva som er gyldig kunnskap om steder og stedsutvikling (Røe, 2006). Dette

innebærer hvilke problemdefinisjoner som blir gjeldende og hvilke løsninger som blir ansett som gyldige.

Steder er i tillegg relasjonelle konstruksjoner, som eksisterer gjennom koblinger til andre steder (Massey, 1991). Massey beskriver en global stedsfølelse (*a global sense of place*), som har utspring i de sosiale relasjonene og de globale og lokale prosessene som gjør stedet unikt. Dette er et alternativ til en type stedsidentitet som antas å være forankret i en lang, internalisert historie. Den miksen av prosesser som påvirker et sted, produserer effekter som ikke kunne ha skjedd andre steder. Fordi disse relasjonene endres over tid, må steder konseptualiseres som prosesser, heller enn som statiske enheter. Massey bruker et eksempel fra sin hjemby for å illustrere det relasjonelle stedet. Handlegaten Kilburn High Road beskriver hun som et ganske vanlig sted; Taggingen på veggene sier IRA, avisioskene selger aviser fra alle deler av Irland, sarimote er utstilt i butikkvinduene og notiser kan fortelle at ukas lottovinnere er Teresa Gleeson og Chouman Hassan. Flytrafikkstøyen som høres fra gaten minner om at avstanden til resten av verden har blitt mindre som følge av globaliseringen. Det er vanskelig å sammenfatte disse inntrykkene til én identitet eller fortelling om hva stedet er. Likevel kan stedet oppleves som unikt og med en sterk identitet for de som bruker det. For å ivareta forståelsen av at steder oppleves som unike, kan identitet anses som en meningsdannelse, som oppstår gjennom sosiale praksiser og i relasjon til diskurser om stedet (Røe, 2014).

I Masseys stedsforståelsen åpnes det for at mobile praksiser er en konstituerende del av stedet, heller enn bare bevegelse over et landskap (Merriman, 2004). På denne måten åpner det relasjonelle stedsbegrepet også for at de reisendes landskap, som veier og flyplasser, kan betraktes som steder, heller enn som stedløse (Relph, 1976) eller ikke-steder (Augé, 2008). Robertson (2007) beskriver for eksempel hvordan motorveien *Westway* i London er blitt tillagt mening, og dermed konstruert som et sted, på ulike måter; som et teknisk og estetisk objekt av deltakerne i byggeprosessen, av beboerne som fikk naboområdet sine endret og til slutt av de som opplevde veien som et sted for urban bilisme. Å analysere gaten som sted krever derfor en oppmerksomhet om de ulike formene for mobilitet og stillstand som stedet produserer.

## Mobilitet og gater

Tradisjonelle transportanalyser har som premiss at reiser henter sin verdi fra destinasjonen alene, og at mennesker derfor søker å minimere tiden som brukes på transport. Mens kvantitative studier av reisemiddelvalg gir støtte til at tid ofte er en viktig faktor (Amundsen & Berge, 2001), viser andre studier at pendling i stor grad oppleves som en meningsfull aktivitet (Edensor, 2011). Cresswell (2010) mener at mobilitet ikke bare må studeres som en ren bevegelse fra A til B, altså den empirisk observerbare mobiliteten som kartlegges i transportmodeller. Mobilitet eksisterer i tillegg som representasjoner og diskurser, som tilskriver transportformer ulike verdier og moralsk karakter. I tillegg praktiseres og oppleves mobilitet gjennom kroppen, og utgjør en vanemessig og ikke-refleksiv forståelse av sted.

Disse tre aspektene av mobilitet er politiske; De påvirkes av maktreasjoner og utgjør selv kilder til makt (Cresswell, 2010). Den diskursive siden ved mobilitet kommer blant annet til uttrykk når bytransport konstrueres som ideologiske og moralske hierarkier over ulike transportformer. Sykkel og gange er legitime transportformer å planlegge for i det bærekraftige transportparadigmet, mens privatbilisme ikke er det. Qian (2014) argumenterer for at legitimiteten bak offentlige reguleringer av transport stammer, i hvert fall delvis, fra statens evne til å produsere og trekke på kulturelle representasjoner. Han viser hvordan innføringen av et forbud mot motorsykkeltaxier i Guangzhou i Kina, var avhengig av medierepresentasjoner som knyttet taxisjåførene til kriminalitet, uorden og trafikkkfare. Det kan også argumenteres for at mer ordinære planleggingsdiskurser inneholder forestillinger om mobile praksiser og subjekter: «mobility systems are designed for certain imagined types of citizens, and urban and regional maps are drawn to fit with the planners' and policymakers imaginaries of how these particular types of citizens will want to move in time and space» (Richardson & Jensen, 2008, s. 220). Infrastruktur kan ses på som måten disse forestillingene om mobilitet materialiseres og får betydning i hverdagslivet, samt utfordres av alternative forestillinger og praksiser.

Fordi tilgang på mobilitet ofte sammenfaller med tilgang på andre ressurser, kan mobilitet bidra til å produsere og reprodusere sosiale forskjeller. I gentrifiseringslitteraturen har tilgangen på mobilitet derfor blitt konseptualisert som en form for romlig kapital, som er ulikt fordelt blant grupper i byen (Kaufmann, Bergman, & Joye, 2004; R erat & Lees, 2011). Romlig kapital beskriver tilgjengeligheten til transport og kommunikasjon p a et gitt sted til en gitt tid, samt kompetansen akt orer har til   bruke disse. I tillegg handler det om strategier,

motivasjon, verdier og praksiser som påvirker hvordan personer opplever og utnytter sine muligheter og sin kompetanse. Bruken av kapitalbegrepet tilsier at mobilitet både kan fungere som en distinksjonsmarkør, og som akkumulerte verdier som kan utløses i reiser eller høyere markedsverdi på bolig.

## 2.4 Gateplanlegging: Et historisk overblikk

Hittil har jeg beskrevet gater i lys av teorier om by- og stedsutvikling. Gateplanlegging har i tillegg en faghistorie, som er tett koblet til historien om byplanlegging. Jeg vil her redegjøre kort for noen av de viktigste ideene som har påvirket utformingen av gater. De fleste byer i Europa har gatenett som i stor grad er preget av middelalderens gatestruktur. Middelalderens gater var smale og svingete, omgitt av bygninger i en menneskelig skala. Store deler av det sosiale livet foregikk i gaten, og handel, lek, informasjon og politikk foregikk side om side med transport til fots og med hest (Mehta, 2013). På 1600-tallet fant det sted en økning i mobilitet og tilsvarende i filosofien om mobilitet (Cresswell, 2006). William Harveys (1628) oppdagelse av at blod sirkulerer i kroppen førte til at sirkulasjon ble oppfattet som et tegn på god helse. I byplanlegging og arkitektur vokste det fram et syn på byen som en kropp, der maksimering av flyt og bevegelse, for eksempel av luft og avfall, utgjorde bildet av den sunne byen. Det er her kroppslige metaforer som åre og celle blir et begrep i planer.

Fra midten av 1800-tallet førte industrialiseringen til en kraftig vekst i europeiske byer. De sosiale problemene denne urbaniseringen førte med seg, ledet til krav om nye byutviklingsstrategier. Én slik strategi var den ingeniørvitenskapelige tilnærmingen, som foreskrev ny infrastruktur som løsning på sosiale problemer (Lillebye, 2014). Det mest ekstreme tilfellet er Paris mellom 1853 og 1870, der baron Haussmann fikk i oppdrag av Keiser Napoleon III å lage en ny plan for den overbefolkede middelalderbyen. Planen inneholdt en sanering av det eksisterende sentrumet, som ble erstattet med et nett av gater, avenyer og boulevarder, som skulle forbinde storslåtte plasser og monumentalbygg. Hausmann anså byen som en syk organisme, og betraktet seg selv som en kirurg: «cutting out infected areas and opening up clogged arteries» (Fyfe, 1998, s. 2). Bredden på boulevardene var først og fremst en funksjon av deres status som hovedårer for transport. I tillegg var de ment som et kontrollelement, som skulle lette adkomsten for militære tropper, og hindre borgerkrig. Saneringen av Paris ble dermed en maktdemonstrasjon fra den franske staten, som kunne vise sin evne til å forme bylandskapet etter borgerklassens interesser. Hausmanns

boulevarder ble kopiert i mange europeiske storbyer, og med sine brede fortau ble de ofte hovedgatene for mingling mellom samfunnsklasser, kafékultur og promenering: «Tree-lined and fringed with theatres and restaurants, they were an essential part of the urban experience, as much the province of the window-shopper and *flaneur*, as the delivery-driver and the messenger» (Gold, 1998, s. 45). Boulevardene har derfor vært unntaket i en historisk trend, der tilrettelegging for transport ofte har gått på bekostning av andre former for gateliv (Mehta, 2013).

Bilen ble et premiss for vestlig byutvikling i perioden etter 1910, og ble ofte ansett som et symbol på fremskritt og teknologisk utvikling (Lillebye, 2014). Som transportårer for bilen var middelalderbyens gater ineffektive, og disse fikk hard kritikk i den modernistiske planleggingslitteraturen som vokste fram fra 1930-tallet. Modernistene var inspirert av Hausmanns boulevarder, men så i disse gatene først og fremst potensialet for effektive transportårer (Gold, 1998). Mest radikal var den fransk-sveitsiske arkitekten Le Corbusier, som mente at gaten var foreldet og ikke-fungerende: «Our streets no longer work. Streets are an obsolete notion. There ought not to be such a thing as a street; we have to create something that will replace them» (1967, i Lillebye, 1996, s. 102). I stedet foreslo han et nytt gatesystem med ulike trafikkfunksjoner på ulike nivåer. Idealet var motorveier hevet over bakken, totalt adskilt fra boområder og det sosiale livet. Modernistisk planleggingspraksis handlet om å skape den rasjonelle byen, med separate soner for hjem, arbeid og rekreasjon. Gater ble ansett som et rent teknologisk redskap for å frakte mennesker fra boligområder til kommersielle områder, og ble mange steder rene trafikkarer (Southworth & Ben-Joseph, 1997).

Samtidig som bilen ble allemannseie etter 1960 økte også kravene om trafiksikkerhet. Løsningen for både fremkommelighet og trafiksikkerhet ble å skille myke fra harde trafikanter. Prinsippet om trafikkseparering ble først introdusert i rapporten *Traffic in Towns* av Colin Buchanan i 1963. Buchanan delte veier opp i to typer: Veier for bevegelse og veier for tilgjengelighet (Hebbert, 2005). Utgangspunktet var tanken om at de økende trafikkvolumene ville kreve en streng segregering av bevegelse og sosial interaksjon. Denne tankegangen ble videreutviklet i den svenske forskningsrapporten *SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*. Et hovedformål med denne rapporten var å separere de ulike transportgruppene i byen. Buchanan-rapporten og SCAFT-prinsippet dannet retningslinjer for hvordan biltrafikk skulle planlegges i byen. Modernismens grunntanker

lever i dag videre i trafikkingeniørens modeller for effektivitet og framkommelighet (Southworth & Ben-Joseph, 1997).

### Gaten som sosial arena: Design for byliv

Modernismens ensidige fokus på veien som transportåre gjorde at mange offentlige rom ble dominert av biler. At gater også er en av de viktigste arenaene for sosial interaksjon i byen var ofte blitt oversett av planleggerne: «They ignored the fact that streets are places for community interaction, shopping, and cultural activity, and that cars are a part of daily urban life and thus should be integrated into street design» (Southworth & Ben-Joseph, 1997).

Et forsøk på å integrere dette stedsperspektivet i praktisk transportplanlegging finnes i engelske Manual for Streets (2007). Håndboken plasserer ulike gatetyper i et to-dimensjonalt hierarki over bevegelse og sted, og tilskriver disse ulike retningslinjer for design: «It recognizes that, whilst some streets are more important than others in terms of traffic flow, some are also more important than others in terms of their place function and deserve to be treated differently.» (s.19). Høy stedsfunksjon tildeles gater som kan bli møteplasser, for eksempel fordi gaten er tilknyttet funksjoner som butikker og skoler, eller fordi den ligger sentralt plassert i byen.



Figur 1 Gater som sted og bevegelse (Kilde: Manual for streets. 2007)

Den meste kjente kritikken av modernistisk planlegging er Jane Jacobs bok *The Death and Life of Great American Cities* (1961), som trakk byplanleggeres oppmerksomhet mot livet i nabolagsgaten i Greenwich Village i New York. I kontrast til modernistenes blikk på byen fra oven, var Jacobs bok basert på etnografiske observasjoner av gaten fra et fotgjengerperspektiv. Et viktig argument var at rasjonell orden og estetiske regler i design av byrom, ikke nødvendigvis ga de beste livskvalitetene. Slik sett representerte boken et skifte i urban design, fra et fokus på form og estetisk orden som mål i seg selv, til en vektlegging av de fysiske omgivelsenes funksjon for mennesker (Carmona, Tiesdell, Heath, & Oc, 2010).

For Jacobs hadde fortauene to hovedfunksjoner: trygghet og sosial kontakt. I hennes beskrivelse av nabolagsgaten møtes mennesker av ulike klasser og bakgrunn, og gaten fylles med ulike typer sosiale aktiviteter. Mens de små utvekslingene av sosial kontakt, ofte forbundet med handel, kan synes trivielle, er summen ifølge Jacobs det motsatte: «a feeling for the public identity of people, a web of public respect and trust, and a resource in time of personal and neighbourhood need» (Jacobs i Scott, 1998, s. 136). Mangfold av mennesker oppstår fordi gaten har en blanding av funksjoner og bygningstyper, som gir rom for boliger og lokaler i ulike prisklasser. Det er de mange «øynene på gaten», fra butikkvinduer, kafeer, boliger og passerende fotgjengere, som skaper orden og trygghet. I dag utgjør prinsippene om flerfunksjonalitet og fotgjengerorienterte gater sentrale byplanleggingselementer.

Ideen om gaten som en sosial arena har inspirert en variert litteratur om byliv. Spesielt har arkitekter vært opptatt av å avdekke empirisk hvordan fysisk design, morfologi, målpunkter og trafikk påvirker gateaktivitet, med mål om å skape levende byrom. En av de mest toneangivende teoretikerne på dette området, er den danske arkitekten Jan Gehl. I boken *Livet mellom husene* (1987) argumenterer han for at byrom av dårlig kvalitet kun vil benyttes for nødvendige ærend, som for eksempel nyttetransport. I godt utformede byrom vil folk derimot bruke lengre tid på de nødvendige aktivitetene. I tillegg vil folk oppsøke disse byrommene for å utføre valgfrie og sosiale aktiviteter, som dermed skaper byliv.

Både makro- og mikrofaktorer kan avgjøre hvor levende en gate blir. De mest besøkte gatene er ofte sentralt plassert i et nettverk, med mange koblinger til andre attraktive destinasjoner i nærområdet (Hillier & Hanson, 1984). Carmona et al. (2010) mener derfor at viktigheten av «magneter» eller destinasjoner for å tiltrekke mennesker ofte overvurderes: «The reality is that very few successful people places work solely as destinations in their own right» (s.202).



De fleste butikker er ikke tilstrekkelige magneter og må være vellokaliserte innenfor eksisterende bevegelsesmønstre.

Samtidig er det også variasjoner i aktivitet mellom gater med samme makroforhold. Forskning på dette området har vist at sosiale kvaliteter, som tilbud, aktiviteter og møtested, ofte er det mest avgjørende for om en gate blir levende. Isaacs (2000) viser at gater med folkeliv blir vurdert som attraktive uavhengig av den estetiske opplevelsen, mens estetisk vakre gater uten folkeliv blir vurdert som mindre attraktive. Opplevelsen av at omgivelsene er estetisk vakre kan likevel ha betydning for tilhørigheten folk føler til nrområdet sitt (Knight Foundation, 2010). I 1996 – 1997 utførte Vegdirektoratet FoU-prosjektet “Byens liv - gaten som sosial arena”, inspirert av Jan Gehls metoder for å studere faktisk byliv. Studien fant at det var vanskelig å trekke noen sammenhenger mellom arkitektonisk kvalitet og sosial aktivitet. Derimot ble det konkludert med at tilgjengeligheten til et område, særlig i form av kollektivholdeplasser, og et mangfold av tilbud i gata, var avgjørende for å skape aktivitet. Når det gjelder hvor høyt trafikknivå en gate kan ha for å bli en sosial arena, er kunnskapen ikke entydig:

*«Det er en tendens til at mennesker er villige til å akseptere et høyt nivå av både støy og luftforurensning innenfor et spesifikt område forutsatt at det samme området tilbyr andre livskvaliteter. Miljøkapasitet, eller tålegrense for trafikk, er derfor et relativt begrep.» (Lillebye, 2014, s. 36)*

Mehta (2007) argumenterer for at fysiske og sosiale kvaliteter må evalueres sammen, og vektlegger i tillegg meningen folk knytter til omgivelsene som viktig. I en studie av gater med ulik aktivitetsmengde finner han at 27% av variasjon forklares av faktorer som kan påvirkes av bedrifter og arealbruk, som for eksempel antall bedrifter, variasjon av butikker, personliggjøring gjennom dekorasjon og skiftende butikkvinduer. Fysiske aspekter ved gaten, som for eksempel fortausbredde og offentlige sitteplasser, forklarer 24%, kommersielle sitteplasser forklarer 11.5% og samlingssteder (community places) forklarer 10%.

*“The findings of this study clearly indicate that a physically well-designed street for people, with generous sidewalks, ample seating and other street furniture, tree cover and other landscape elements, articulated street façades of buildings built to the sidewalk, and so on, becomes much more useful and meaningful for people when there are community gathering places and a variety of activity-supporting stores and other land uses at the street, and vice versa (Mehta 2007 s. 180).”*

Flere av disse konklusjonene støttes også av bylivsundersøkelsen for Oslo fra 2014. Undersøkelsen viser at 81% av de spurte oppgir sosiale aktiviteter som hovedformål med

besøk av Oslo sentrum. Åpne førsteetasjer tiltrekker flere mennesker og øker handelen i en gate, mens «[g]atene med mange inaktive fasader er de samme gatene som fotgjengerregistreringene viser at blir minst brukt».

Funksjonalismen dannet en felles plattform for arkitekter og transportplanleggere på 1950- og 60-tallet. Kunnskapen om gater som sosiale arenaer, har derimot vokst fram på siden av den praktiske transportplanleggingen, og dette «gateparadigmet» har mange steder vist seg å stå i et motsetningsforhold til offisielle veistandarder:

*“[A] dangerous gap is now opening between the street paradigm and the inertia still embodied in official highways standards. Institutionally, most new thinking has been sponsored by non-transportation branches of government.” (Hebbert, 2005, s. 39)*

## **Bærekraftig transportplanlegging**

I tillegg til at gateplanleggingen skal ta nye sosiale hensyn, har endringer i synet på transport påvirket gaters utforming. Et hovedmål i Nasjonal Transportplan (2014 - 2023, Meld. St. 26, 2012 - 2013) er at «veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange». Målsetningen er begrunnet med de negative miljøkonsekvensene som bilbruk skaper, både lokalt og globalt. I tillegg opptar bilen stor plass i byen som kan brukes til andre formål.

For å nå målet om mindre bilbruk har det vært argumentert for at det trengs et paradigmeskifte i hvordan transport planlegges i by (Banister, 2008). Paradigmeskiftet skal blant annet snu transporthierarkiet opp ned, og prioritere fotgjengere og syklister høyest, kollektivtransport høyt og bilen lavt. I tillegg etterstreber planleggingen i større grad å aktivt styre reisemiddelvalget i en miljøvennlig retning, heller enn å tilrettelegge for en antatt etterspørsel etter transport. I den forbindelse er synet på forholdet mellom veikapasitet og biltrafikk blitt gradvis endret i perioden etter 1960. Heller enn å bli sett på som en løsning på trafikkproblemene, anerkjenner mange transportforskere i dag at mer og bedre vei ofte leder til mer trafikk (Tennøy, 2005).

Bærekraftig transportplanlegging innebærer også at areal- og transportplanlegging ses i sammenheng. Dette kommer til uttrykk i strategien om knutepunktutvikling, eller *transit oriented development*, som foreskriver høy tetthet og blandet arealbruk nær kollektivstopp.

Bjørvikautbyggingen har vært inspirert av denne tankegangen, og planlegges med god kollektivdekning, i tillegg til restriksjoner på parkeringsplasser og biltilgjengelighet. Ideen er at ved å utforme byer i en skala som begrenser behovet for lange reiser, vil bilen gjøres overflødig til hverdagsbruk. En studie gjort av Center for Transit Oriented Development i 2008, viste at innbyggerne i slike knutepunktprosjekter kjørte halvparten så mye som innbyggerne i konvensjonelle forsteder (Newman, Beatley, & Boyer, 2009). Idealet om kompakt byutvikling har i tillegg en nær sammenheng med entreprenørstrategier. Falleth & Saglie (2012) har funnet en delt interesse om strategier for kompakt byutvikling, mellom markedsaktører med ønske om høyere profitt, og planmyndigheter som vektlegger bærekraft.

Gater blir dermed relevante som steder, fordi trygge, attraktive omgivelser for myke trafikanter skal gjøre gåing og sykling til foretrukne transportformer. Boulevarden har i den forbindelse fått ny relevans i mange byer, som en måte å integrere trafikk og byliv:

*«The turn of the 21st century has proved a new golden age of the boulevard. Cities across the world have been rediscovering the art of celebrating major roads and transforming them from single-purpose traffic conduits into complex urban spaces.» (Hebbert, 2005, s. 49).*

Nye boulevarder har også blitt forbundet med gunstige økonomiske effekter for tilstøtende eiendommer. Dette var tilfellet da bymotorveien Central Freeway i San Francisco ble omgjort til en boulevard, og dermed førte til økte boligpriser langs veien (Cervero, 2009). Denne strategien står i kontrast til strategiene for trafikksaneringen, som har hatt som mål å skjerme boligområder fra trafikk. I Norge har store veier de siste tiårene blitt sett på som forstyrrelser og feiltrinn i den bærekraftige byen, og har ofte blitt kamuflert eller gjemt bort i tunneler (Wergeland, 2012). Kontrasten mellom disse to strategiene preger også debatten om Dronning Eufemias gate.

# 3 Metodologi

## 3.1 Diskursanalyse

Metodologi handler om hvordan data produseres og analyseres. Diskursanalyse, som er den metodologiske hovedtilnærmingen jeg benytter meg av i denne oppgaven, har sitt filosofiske utgangspunkt i sosialkonstruktivismen. Dette utgangspunktet legger viktige premisser for forståelsen av samfunnet og aktørers valg og praksiser, samt forståelsen av hvordan kunnskap produseres. Jeg vil derfor gi en innledning til det sosialkonstruktivistiske synet på produksjonen av kunnskap, før jeg forklarer hvordan diskursanalyse vil brukes i denne oppgaven.

### 3.1.1 Sosialkonstruktivisme og produksjonen av kunnskap

Sosialkonstruktivisme er ideen om at mennesker aktivt skaper sin sosiale virkelighet. Den materielle verden innehar i seg selv ingen mening, men tilskrives mening gjennom systemer for språk og representasjoner, skapt av sosiale aktører (Hall, 1997). Sosialkonstruktivister forstår kunnskap som sosialt produsert. Kunnskap er ikke en refleksjon av virkeligheten som finnes 'der ute', men produseres av sosiale aktører, innenfor en bestemt kulturell, historisk og romlig kontekst (Bartley, Hubbard, & Kitchin, 2004). Dette betyr at hva vi vet om verden, våre identiteter og verdensbilder, kunne vært annerledes, og kan endre seg over tid. Kunnskapsproduksjon skjer også innenfor sosiale interaksjoner, der kamper om rett og galt utspiller seg, og noen ideer blir akseptert som allmenne sannheter (Burr, 1995 i Jørgensen & Phillips, 2002). Å ta et sosialkonstruktivistisk utgangspunkt innebærer å sette et kritisk søkelys på slike sannheter, og vise hvordan denne kunnskapen er et produkt av samfunnsskapt kategorier eller diskurser. En diskurs kan her defineres som en bestemt måte å snakke om og forstå verden (eller deler av verden) på (Jørgensen & Phillips, 2002).

Utgangspunktet for all diskursanalyse er at diskurser, ved å representere verden på én bestemt måte, utelukker andre mulige fortolkninger og gjør noen typer handling relevante, mens andre handlinger blir utenkelige (Jørgensen & Phillips, 2002). Det er altså ikke språket i seg selv som er interessant, men hvordan språkbruk blir en form for sosial praksis, med sosiale konsekvenser. Diskurser er innvevd i maktrelasjoner og kan for eksempel vokse frem innenfor en institusjon eller profesjon. Dette betyr at ikke alle vil ha lik tilgang til ulike

diskurser, og at enkelte diskurser, som for eksempel fagdiskurser, kan gi aktører større autoritet enn de som ikke har tilgang på samme diskurs: «Discourses operate as a process, restricting not only what can be said about the world, but also who can speak with authority (Waite, 2010, s. 225)». Diskursanalyse kan brukes som et redskap for å studere hvordan makt kommer til uttrykk gjennom språk, for eksempel ved å definere hva en god by skal være eller hva som er gyldig kunnskap om byutvikling (Skogheim & Røe, 2003).

Diskursanalyse innenfor samfunnsvitenskapen er ofte sterkt inspirert av Foucault. Foucault var opptatt av å forklare hvorfor det som aksepteres som sannhet varierer mellom ulike historiske epoker (Waite, 2010). For Foucault handlet en diskursanalyse altså ikke om å avgjøre hvorvidt et utsagn er sant eller falskt, men om å forstå de geografiske og historiske omstendighetene som privilegerer enkelte diskurser. Hvordan forvaltes en diskurs slik at den fremstår som sann, og hvilke sosiale konsekvenser får dette? Diskurser, hos Foucault er ikke bare representasjoner av virkeligheten, men skaper sine egne *sannhetsregimer* (Lees, 2004). Et sannhetsregime består av alt det vi tror vi vet om et tema, som igjen påvirker hvordan vi regulerer og kontrollerer dette området.

Foucault mente det fantes en tett sammenheng mellom kunnskap og makt. Makt er, ifølge Foucault, forankret i sosiale praksiser, og er dermed ikke noe et individ eller en gruppe *har* (Jørgensen & Phillips, 2002). Han betegner makt som både en produktiv og en begrensende kraft, som påvirker hvordan verden formes og snakkes om. Kunnskap er alltid en form for makt, og makt er avgjørende for hvorvidt kunnskap brukes i et gitt tilfelle. Kunnskap som kobles til makt kan, ifølge Foucault, gjøre seg selv til sannhet.

Foucault forstod diskurser som relativt regelbundne sett av utsagn, som setter grenser for hva det gir mening å si (Jørgensen & Phillips, 2002). Denne definisjonen av diskurs danner også utgangspunktet for de fleste diskursanalytiske tilnærminger, inkludert Faircloughs kritiske diskursanalyse, som anvendes i denne oppgaven. Lingvisten Norman Fairclough har blant annet videreutviklet Foucaults utgangspunkt til å inkludere metoder for detaljert tekstanalyse. I motsetning til Foucault tar de fleste diskursanalytikere i dag utgangspunkt i at det ikke finnes ett sannhetsregime i hver historiske epoke, men heller flere ulike diskurser som kjemper om sannheten.

Ulike diskursanalytiske tilnærminger har ulik forståelse av hvor viktig språket er i konstruksjonen av virkeligheten. Fairclough (2003) bruker diskursbegrepet om tekster,

samtaler og andre semiotiske systemer, men fremholder at andre former for sosial praksis er ikke-diskursive. Dette innebærer at enkelte elementer ved den sosiale verden fungerer i henhold til andre logikker enn den diskursive, og må bli studert gjennom andre teoretiske verktøy. Her legger han til grunn at det eksisterer et dialektisk forhold mellom det diskursive og det ikke-diskursive. Diskursene former virkeligheten ved å konstituere kunnskap, identiteter og sosiale relasjoner. Samtidig eksisterer det sosiale praksiser og strukturer som påvirker diskursenes form og utbredelse, som for eksempel institusjoner. Fairclough argumenterer for at selv om samfunnets institusjoner er sosialt konstruerte, utgjør disse i tillegg materielle virkeligheter, som påvirker og begrenser den diskursive konstruksjonen av et sosialt fenomen.

Her skiller Faircloughs diskursanalyse seg fra mer poststrukturalistiske tilnærminger, deriblant Laclau og Mouffes diskursteori, som mener at all sosial praksis kan analyseres som diskurs (Jørgensen & Phillips, 2002). Argumentet til Laclau og Mouffe er at selv om det eksisterer en materiell virkelighet, vil vår tilgang til denne alltid gå gjennom diskurser. De bruker et jordskjelv som eksempel. Selv om jordskjelvet har en ubestridelig materiell eksistens, vil vår tolkning av hendelsen, for eksempel som et naturfenomen eller som en straff fra Gud, være betinget av diskurser. Det kan dermed være problematisk å trekke et skille mellom det diskursive og det ikke-diskursive, slik Fairclough gjør, for hvor går egentlig dette skillet? Én mulighet er å betrakte dette som et analytisk, heller enn et empirisk, skille (Jørgensen & Phillips, 2002). Det betyr at selv om vi kun har tilgang til den sosiale virkeligheten gjennom representasjoner, kan vi likevel analysere denne virkeligheten som om den er noe mer enn meningsdannelse. Det anerkjennes dermed at strukturer har en selvstendig kraft, som gjør at noen diskurser blir mer sannsynlige i noen sosiale sammenhenger og på noen steder (Geras, 1987).

Kritisk diskursteori kan dermed kombineres med en kritisk realistisk tilnærming til kunnskap. Den realistiske grunntanken er at objekter kan eksistere utenfor vår kunnskap om dem. Virkeligheten kan ikke reduseres til vår kunnskap om virkeligheten, som alltid er betinget, delvis og skiftende (Fairclough, 2003, s.14). Derfor kan heller ingen analyse av tekst fortelle oss alt det er mulig å vite om teksten. Forskeren må være åpen for at kategoriene en forstår et fenomen utfra kan endres eller forbedres, og at det ikke finnes én objektiv måte å analysere tekst på.

### 3.1.2 Faircloughs kritiske diskursanalyse

Jeg vil i denne oppgaven benytte meg av et analytisk rammeverk basert på Faircloughs kritiske diskursanalyse. Fairclough er opptatt av forholdet mellom diskurser og sosiale og kulturelle utviklingstrekk, og hvordan diskurser bidrar til samfunnsendring (Jørgensen & Phillips, 2002). Det er et viktig premiss i denne tilnærmingen at diskursiv praksis, altså produksjon og konsumpsjon av tekst, både reflekterer og bidrar til sosial endring. Tekster kan bare forstås i relasjon til andre tekster, og til den sosiale konteksten de inngår i.

Kritisk diskursanalyse har som uttalt agenda å avdekke skjeve maktforhold, som kan ligge skjult i dominerende diskurser. Det hevdes at diskursiv praksis har en ideologisk karakter, i det omfang den inneholder naturaliserende semiotiske elementer (begreper, antagelser og forestillinger som tas for gitt), som bidrar til å understøtte eller forandre maktforholdene i samfunnet. Ideologi er knyttet til bestemte sosiale gruppers dominans, og diskursanalysen blir derfor en maktanalyse. Kritisk diskursanalyse forutsetter at diskursive ideologier ikke kun er med på å reprodusere maktforholdene, de kan også skape forandring.

Poenget med å studere tekst er at tekster, som deler av sosiale hendelser, har sosiale effekter (Fairclough, 2003). De kan påvirke vår kunnskap, holdninger og forståelse av verden, vår identitet, eller bidra til å skape endringer i den materielle verden, deriblant arkitektur og bygde rom. Hvilke effekter en tekst har er ikke nødvendigvis gitt på forhånd, og den kan påvirke ulike lesere på ulik måte. Fairclough påpeker at selv om alle tekster bidrar til å konstruere virkeligheten, ved å representere og fortolke fenomener på en bestemt måte, er det ikke alle tekster som påvirker sine konstruksjoner, for eksempel ved å skape endringer i det fysiske rommet. Tekstens effekter, eller evnen til å produsere rommet, påvirkes blant annet av hvem som står bak teksten og av hvordan virkeligheten allerede er: «we can attribute causal effects to linguistic forms, but only through a careful account of meaning and context» (Fairclough, 2003, s.13).

#### Anvendelse av Faircloughs tredimensjonale modell

Planleggingen av Dronning Eufemias gate kan forstås som en interessekamp, som delvis har utspilt seg i media, og delvis «internt» blant politikere og planleggere. Ved å anvende diskursanalyse på et slikt case, kan en spore hvordan de ulike interessene er en del av større meningsfellesskap og maktstrukturer.

En diskursanalyse vil alltid ta utgangspunkt i et tilfelle av konkret språkbruk, det Fairclough kaller en kommunikatív begivenhet (Jørgensen & Phillips, 2002). Alle tilfeller av språkbruk består, ifølge Fairclough, av tre dimensjoner; tekst, diskursiv praksis (produksjon og konsumpsjon av tekst) og sosial praksis. Disse nivåene står i et dialektisk forhold til hverandre, og en diskursanalyse må være innoim alle nivåene. Her vil jeg forklare de tre nivåene separat, men jeg har ikke holdt dem adskilt i analysen.

Gjennom tekstanalyse studeres ordvalg, grammatikk og tekststruktur. Min analyse fokuserer ikke i stor grad på tekstanalyse, men jeg har ønsket å vise hvordan enkelte ordvalg brukes strategisk for å gi en bestemt mening til Dronning Eufemias gate. Det er ikke nødvendigvis ordvalgene i seg selv som er det mest interessante for å avgrense en diskurs, men hvordan begreper kobles sammen slik at det skapes et bestemt meningsinnhold (Fairclough, 2003). Begrepet transitivitet benyttes i kritisk diskursanalyse for å beskrive hvordan subjekter kobles til, eller kobles fra, objekter og prosesser i en tekst. Dersom en prosess konsekvent framstilles uten referanse til aktører som driver prosessen fram, kan konsekvensen være at aktørene fritas fra ansvar. Et annet viktig analyseverktøy er modalitet, som beskriver tekstforfatterens grad av tilslutning til et utsagn. Jørgensen og Phillips (2002) illustrerer ulike modaliteter med setningene «Det er kaldt», «Jeg synes det er kaldt» og «Kanskje det er litt kaldt». Den valgte modaliteten får betydning for hvordan sosiale relasjoner, kunnskap og meningssystemer konstrueres diskursivt. Å bruke en objektiv modalitet, slik som i setningen «det er kaldt», kan både reflektere og styrke forfatterens autoritet.

Analyse av diskursiv praksis undersøker konteksten som utsagnet er produsert innoimfor, og hvordan det knytter seg opp til andre tekster og debatter. Dette er det viktigste nivået for analyse i denne oppgaven. Diskursiv praksis innebærer at tekstforfattere trekker på allerede eksisterende diskurser og sjangre i en tekst, og at tekstene igjen leses og fortolkes utfra diskurser (Jørgensen & Phillips, 2002). Intertekstualitet og interdiskursivitet er her viktige begreper. Intertekstualitet viser til hvordan tekster alltid trekker på, innlemmer, rekontekstualiserer og går i dialog med andre tekster (Fairclough, 2003). Denne intertekstualiteten kan være *manifestert*, det vil si at tekstprodusenten aktivt henviser til andre tekster, for eksempel ved å referere. Antakelser er et eksempel på intertekstualitet, fordi det forutsetter at andre tekster har uttrykt eksplisitt noe som i den aktuelle teksten tas for gitt. Kapasiteten til å utøve makt, dominans og hegemoni inkluderer kapasiteten til å forme, i betydelig grad, de delte antakelsene som ligger til grunn for sosial samhandling. Én slik



antakelse kan for eksempel være at byliv og mangfold er mål på en god gate. Når fordelene ved disse målene kan tas for gitt i tekster om Dronning Eufemias gate, er det fordi en variert litteratur allerede har argumentert for viktigheten av byliv i sentrumsgater. Fairclough skiller mellom tre forskjellige former for antakelser: Antakelser om hva som eksisterer, antakelser om som er eller kan være et tilfelle og antakelser om hva som er godt eller ønskelig. Disse kan markeres eller 'trigges' av lingvistiske egenskaper ved en tekst.

Tekster inngår også som en del av bredere sosiale praksiser. På dette analysenivået studeres teksten i relasjon til sosiale strukturer og prosesser, som for eksempel politiske institusjoner eller det økonomiske systemet. Når tekster påvirker sosial praksis (og omvendt) skjer det alltid gjennom ulike former for produksjon og konsumpsjon av teksten (diskursiv praksis). Forskeren kan for eksempel spørre hva som er de ideologiske, politiske og sosiale konsekvensene av en bestemt diskursiv praksis, og om de styrker ujevne maktrelasjoner (Jørgensen & Phillips, 2002).

Fairclough (2003) ser diskursanalyse som en metode som «pendler» fram og tilbake mellom analyse av spesifikke tekster, og analyse av språkets sosiale strukturering. At diskurser danner en struktur innebærer at de har en viss grad av stabilitet. Dette overordnede nivået der språket blir struktur kaller han en diskursorden. En diskursorden består av alle diskurser og sjangre som brukes innenfor en institusjon eller et sosialt felt, for eksempel byutvikling. I denne oppgaven vil jeg identifisere hvordan spesifikke tekster om Dronning Eufemias gate trekker på ulike byutviklingsdiskurser, for å gjøre sin forståelse av feltet allmenngyldig.

En diskursorden inneholder ulike diskurser som delvis dekker det samme terrenget og prøver å fylle det med mening på sin egen måte. Ved å fokusere på mange diskurser innenfor ett område er det mulig for forskeren å undersøke når en bestemt diskurs dominerer, når det er en kamp mellom diskurser og hvilke antakelser som tas for gitt innenfor alle de aktuelle diskursene (Jørgensen & Phillips, 2002). Områder der alle diskurser deler samme tatt for gitte oppfatning er mindre åpne for endring, mens områder med diskurskamp er mindre stabile og mer åpne for endring. I tillegg gir denne analytiske strategien mulighet for å studere fordelingen av diskurser innenfor et felt, og tilgangen til diskurser blant ulike aktører.

Alle tilfeller av språkbruk bygger opp om eller utfordrer diskursordenen. Når aktørene i mitt materiale trekker på en bestemt byutviklingsdiskurs i sin språklige praksis er de avhengige av at det allerede finnes noen etablerte forståelser av feltet. Samtidig kan aktørene bidra til å

endre diskursordenen, ved for eksempel å blande diskurser og sjangre på en ukonvensjonell måte. Når diskurstyper kombineres på nye måter (høy interdiskursivitet), ser Fairclough dette som et tegn på, og et bidrag til, sosial endring. Diskurstyper som kombineres på konvensjonelle måter (lav interdiskursivitet) bidrar til å stabilisere den dominerende diskursive og sosiale orden.

## **3.2 Metode og datainnsamling**

### **3.2.1 Avgrensning av oppgaven**

Utgangspunktet for valg av case var en interesse for transportplanlegging i by. Dersom det her skjer et paradigmeskifte, slik det er beskrevet av Banister (2008), vil stedsutvikling være et mål som får en stadig større betydning i planleggingen av gater. Dette betyr at samfunnsgeografiske metoder for stedsanalyse vil være viktige og relevante for å forstå gater, og vil kunne utgjøre et kunnskapsgrunnlag for praktisk gateplanlegging. Jeg har valgt å bruke diskursanalyse, fordi det kan gi innsikt i hvordan språklige praksiser bidrar til å konstruere steder, ved å danne grunnlag for meningsfellesskap og meningsforskjeller knyttet til stedet. Dette innebærer å studere hvordan aktører i en planleggingsprosess trekker på ulike kunnskaper, verdensbilder og «objektive realiteter», for å produsere en gate som et bestemt type sted. Som case er Dronning Eufemias gate interessant fordi det preges av mange interessekonflikter, og en debatt der motstridende diskurser utfordrer den offisielle framstillingen av prosjektet.

Den geografiske avgrensningen av oppgaven sammenfaller med caset Dronning Eufemias gate. Tidsmessig er den første delen av datamaterialet mitt hentet fra 2001, da reguleringsplanen for Bjørvika, Bispevika og Lohavn ble debattert i avisene. Nytt datamateriale har også dukket opp i avisene mens jeg har skrevet oppgaven. Jeg har valgt å benytte meg av artikler fram til høsten 2014.

Den metodologiske tilnærmingen i denne oppgaven kan betegnes som abduktiv, fordi teori og empiri brukes dialektisk (Thagaard, 2013). Jeg har brukt teori som et utgangspunkt for å samle inn data og forstå datamaterialet. I tillegg har datainnsamlingen påvirket min bruk og fortolkning av teoriene, og har ledet meg til å samle inn ny teori. Deretter har jeg gjort nye

intervjuer og lest dokumenter, på bakgrunn av den forståelsen jeg har tilegnet med gjennom prosessen.

### 3.2.2 Innsamling av data

Datamaterialet som analyseres i denne oppgaven består av intervjuer, avisartikler og utvalgte dokumenter. Jeg har i tillegg deltatt på Bjørvikakonferansen 2014, som har vært en kilde til informasjon om hvordan involverte aktører i Bjørvika-prosessen presenterer sitt arbeid. Dette ga meg både en sikkerhet om at jeg hadde forstått mange viktige temaer, og gjorde meg oppmerksom på noen nye problemstillinger som jeg valgte å ta opp i siste intervju. Når ulike typer av kilder analyseres i en undersøkelse kalles det triangulering (Bradshaw & Stratford, 2010). Det sosiale fenomenet som undersøkes blir på denne måten belyst fra flere ulike vinkler, og forskeren kan få en mer nyansert og helhetlig forståelse av caset. I en diskursanalyse er ikke formålet med triangulering å komme fram til den endelige sannheten, men heller å få belyst ulike diskursive konstruksjoner av et fenomen.

Det finnes ingen fasit for hvor mange tekster det er riktig å analysere i en diskursanalyse. Det er forskeren som selv må avgjøre hva som er nyttig og meningsfullt i konteksten av et gitt case (Waite, 2010). Bakgrunnen for valget av datamateriale har i denne oppgaven vært at jeg ønsket å gi en «tykk beskrivelse» av caset Dronning Eufemias gate. Begrepet «tykk beskrivelse» ble først brukt av Clifford Geertz i 1973, som mente at god kvalitativ forskning må gi en dybdeforståelse av konteksten, begrunnelsene, intensjonene, forståelsene og motivasjonene som omgir en hendelse (Mansvelt & Berg, 2010). Det er også lettere å få en forståelse for sammenhengen mellom tekst og sosiale praksiser, når diskurser analyseres ut fra et større utvalg tekster, og i relasjon til produksjonen og konsumpsjonen av teksten (Jørgensen & Phillips, 2002).

Jeg begynte prosessen med å gjøre meg kjent med caset ved å studere avisartikler, detaljplan og byggeplan for gaten, og reguleringsplan for Bjørvika. Avisartiklene var spesielt nyttige fordi de synliggjorde en del interessekonflikter og uenigheter som har oppstått i løpet av planleggingsprosessen. Avisartiklene er funnet gjennom nyhetsarkivet Atekst, ved å søke på Dronning Eufemias gate og Nyland Allé. Søket på Dronning Eufemias gate ga treff på 562 artikler, mens Nyland Allé ga 121 treff. Mange av treffene regnet jeg ikke som relevante for oppgaven, blant annet trafikkmeldinger, restaurantmeldelser og artikler der gaten kun nevnes i en bisetning. Jeg valgte derfor vekk de artiklene som ikke uttrykte en aktørs mening

om gaten, og satt så igjen med 210 artikler til sammen. Tekstene tilhører mange ulike sjangre, som nyhetsartikler, debattinnlegg, kronikker og ledere, og er i stor grad hentet fra Aftenposten og lokalavisene Aftenposten Aften (til 2012) og Osloby (fra 2013).

### **3.2.3 Det kvalitative forskningsintervjuet**

Jeg har gjort semi-strukturerte intervjuer til denne oppgaven. Denne typen intervjuer innebærer at tema eller spørsmål planlegges på forhånd, men at forskeren beholder en viss grad av fleksibilitet i hvordan intervjuene gjennomføres (Dunn, 2010). Jeg har operert med en intervjuguide med ferdig utformede spørsmål til hvert intervju. Samtidig har jeg tilpasset rekkefølgen og formuleringene til samtalen, slik at den skulle flyte mest mulig naturlig.

Intervjuer skjer alltid innenfor en sosial kontekst. Dette betyr at sosiale normer, individers forventninger og maktrelasjoner kan påvirke samtalen mellom intervjuer og informant (Dunn, 2010). På den ene siden er intervjuet asymmetrisk til fordel for intervjueren, fordi det er denne som har tatt initiativ til samtalen og definerer konteksten. Samtidig kan eliteintervjuer, der informanten har en lederstilling eller en spesielt innflytelsesrik posisjon, endre maktforholdene i intervjuet. Flere av mine informanter har, eller har hatt, viktige roller i planleggingen av Bjørvika, og kan derfor kalles eliteinformanter.

#### **Utvalg av informanter**

Jeg har valgt å gjøre flest intervjuer med aktører som har deltatt i planleggingen av Dronning Eufemias gate. Disse har jeg funnet fram til gjennom plandokumenter, på organisasjonenes nettsider eller gjennom «snøballmetoden», der én informant tipset meg om en annen informant. Jeg har spesielt vært interessert i diskursene som «befolkes» av aktørene i planleggingsprosessen, fordi disse virkelighetsforståelsene har materielle konsekvenser. I tillegg har disse aktørene vært mindre synlige i avisartikler om Dronning Eufemias gate, som i stor grad har gitt stemme til kritikere. Noen av informantene mine er også valgt fordi de har uttalt seg i media om prosjektet, selv om de ikke har hatt formell innflytelse på gatens utforming. Dette har vært for å få en bedre forståelse av kritikken som kommer fram i avisartiklene jeg analyserer. Hensikten med å studere avisartikler har likevel vært å undersøke hvordan forestillinger om Dronning Eufemias gate konstrueres gjennom offentlig debatt. Dermed har det vært mer interessant for meg å lete etter fellestrekk i avisartiklene enn å dybdeintervjue de enkelte debattantene. Dette er fordi målet med diskursanalysen ikke er å

finne ut hva ulike aktører *egentlig* mener, men å avdekke meningsmønstre, samt undersøke de sosiale konsekvensene av slike meningsmønstre. Dette er ikke ment å være et representativt utvalg, men et utvalg som får frem ulike synspunkter på Dronning Eufemias gate. Det kan finnes andre stemmer som jeg ikke har fått fram, for eksempel til personer som ikke har ytret seg i media. For eksempel kan beboere i Bjørvika og Gamle Oslo ha andre perspektiver, men det har vært utenfor denne oppgavens rekkevidde å undersøke disse.

Jeg har gjennomført åtte intervjuer som siteres i oppgaven:

- Representanten for PBE/HAV: Var en sentral person i arbeidet med reguleringsplanen for Bjørvika, Bispevika og Lohavn (2003), samt detaljplanen for Dronning Eufemias gate (2009), som ansatt i Plan- og Bygningsetaten. Er i dag ansatt i HAV Eiendom.
- Planleggeren fra Statens Vegvesen: Var en sentral person i planleggingen av Dronning Eufemias gate.
- Representanten for Statens Vegvesen: Jobber i dag med gjennomføringsfasen av E18 Bjørvika-prosjektet, som Dronning Eufemias gate er en del av.
- Representanten for Dronninga Landskap: Har deltatt i planleggingen av Dronning Eufemias gate siden 2008, og jobber med landskapsarkitekturen og gatebeplantningen.
- Bystyrepolitikerens (AP): Var medlem av byutviklingskomiteen da Dronning Eufemias gate ble detaljplanlagt i 2008-2009.
- Representanten for Bjørvika Utvikling: Har hatt en sentral posisjon i Bjørvika Utvikling og Bjørvika Infrastruktur siden 1990-tallet.
- Representanten for OSU: Har en sentral posisjon i Oslo S Utvikling, som blant annet har bygget ut Barcode-tomtene.
- Representanten for Gamle Oslo (AP): Har deltatt i det lokalpolitiske arbeidet for en alternativ utforming av Dronning Eufemias gate og Bjørvika, blant annet formulert gjennom Plansmie Bjørvika.

I forkant gjorde jeg også et intervju med en av arkitektene som har uttalt seg mest kritisk til utformingen av Dronning Eufemias gate. Vi hadde ingen avtale om at intervjuet kunne brukes

i oppgaven, og det har derfor ikke blitt sitert. Intervjuet har likevel vært viktig for å gi meg en forståelse av debatten, samt planleggingsprosessen sett utenfra.

I tillegg har jeg intervjuet to saksbehandlere fra Plan- og Bygningsetaten. Disse ønsket ikke å bli sitert i oppgaven, men har gitt meg verdifull informasjon om perspektivene til etaten. Det er likevel problematisk at en viktig aktør i planleggingsprosessen dermed er mindre representert i datamaterialet. For å bøte på dette har jeg vært bevisst på å løfte fram etatens synspunkter, slik de kommer til uttrykk i saksdokumenter. Det som da eventuelt mistes er noe av kompleksiteten i motivasjon og meninger som et intervju kan gi informasjon om (Dunn, 2010).

### **Gjennomføring av intervjuene**

Jeg tok kontakt med informantene mine på mail. De aller fleste svarte raskt og var positive til å stille opp. Intervjuene varte mellom en halvtime og litt over en time, og ble stort sett utført på arbeidsplassen til informanten, mens ett intervju foregikk hjemme hos informanten. Intervjuene ble gjennomført i perioden september til desember 2014.

Thagaard (2013) mener at i en temasentrert analyse må intervjuene samle informasjon om de samme temaene fra alle informantene. Dette trenger ikke nødvendigvis være tilfelle i en diskursanalyse. Mine intervjuer har hatt noe ulikt fokus, fordi informantene har hatt forskjellige posisjoner i planleggingsprosessen. Ofte har jeg valgt å la informantene snakke mer om det de selv oppfatter som viktig. Dette kan gi innblikk i hvordan de bygger opp sin virkelighetsforståelse og hvilke diskurser de trekker på, noe som kan utfordre mine forhåndsbestemte antakelser om hva som er viktig i caset. Dette er en av de viktigste styrkene ved et intervju (Dunn, 2010).

En tidlig oppdagelse var at informantene som hadde deltatt i planleggingsprosessen, ofte var mindre interesserte i de problemstillingene jeg hadde oppfattet som relevante i media. Dette gjør at oppgaven min på noen tema henter mest empiri fra intervjuer og på andre tema henter mest empiri fra avisartikler. Jeg har samtidig forsøkt å konfrontere informantene med temaer som jeg selv oppfatter som viktige, og på den måten konstruere en «debatt» mellom aktører som ikke offentlig har deltatt i ordveksling med hverandre. Noe som fungerte godt var å bringe opp påstander fra andre aktører som hadde uttalt seg om Dronning Eufemias gate, og få informanten til å «svare» på disse påstandene.

Marshall og Rossmann (1999) skriver om eliteinformanter at disse ofte er erfarne informasjonsformidlere, og dermed kan styre intervjuene i den retningen de selv finner mest gunstig. Dette problemet støtte jeg på i ett av intervjuene, der informanten i stor grad styrte samtalen inn på den historien han selv ville at skulle frem. Intervjuet ga meg store mengder informasjon om planleggingsprosessen som har vært nyttig i oppgaven, mens andre tema jeg selv ønsket å ta opp ble vanskelig å snakke om. Dette kan også reflektere informantens forståelse av hva som har vært viktig i planleggingsprosessen, noe som i seg selv er interessant å undersøke i en diskursanalyse. Intervjuet ble gjort tidlig i prosessen, da jeg hadde mindre kunnskap om caset. I de senere intervjuene ble det lettere å tilpasse spørsmålene til personen jeg snakket med, og formidle tydelig hva slags informasjon jeg ville ha. Et relatert problem med eliteintervjuer kan være at informanten lettere «avslører» formålet med intervjuet, og holder tilbake sensitiv informasjon. Det er selvfølgelig ikke mulig å si helt sikkert at dette ikke har skjedd. Min oppfatning er likevel at informantene som har hatt høye posisjoner i planleggingsprosessen snakket relativt fritt om sitt arbeide. Saksbehandlerne fra Plan- og Bygningsetaten hadde derimot en mer underordnet rolle i planleggingen, og dette kan ha gjort dem mer ukomfortable med å representere etaten i en intervjusituasjon.

På forhånd fryktet jeg at planleggerne ville vegre seg for å snakke om prosjektet fordi det har vært offentlig kritisert. Jeg nevnte derfor ikke noe om den offentlige debatten i mailen jeg sendte ut til disse aktørene, men spurte under intervjuet om de hadde fulgt med på omtalen av Dronning Eufemias gate i media. Det var her svært ulikt hvordan informantene forholdt seg til dette spørsmålet og hvilke hendelser de trakk fram. Noen nevnte helt nære hendelser, som debatten om tilrettelegging for sykkel, mens én refererte til «monstergate»-overskriften fra 2008. Det virket som om utbyggerne mente at mesteparten av debatten om Bjørvika var et tilbakelagt kapittel. Dersom kritikken som har blitt ført i avisene ikke blir oppfattet som en stor debatt av planleggingsaktørene, kan dette forklare at de har vært opptatt av andre problemstillinger i intervjuene enn det jeg har vært.

Planleggingen av gatenettet i Bjørvika har foregått siden 1980-tallet, og den endelige detaljplanen for Dronning Eufemias gate ble ferdigstilt i 2009. Fordi dette var noen år tilbake i tid da jeg gjorde intervjuene, var det for mange vanskelig å snakke om detaljene i prosjektet. Min oppgave kan dermed ikke sies å være en nøyaktig framstilling av planleggingsprosessen. Dette har heller ikke vært min intensjon, ettersom jeg har ønsket å studere de ulike forståelsene av Dronning Eufemias gate, heller enn planleggingsprosessen i seg selv. Dette

gjør at en del av detaljene i prosessen bevisst har vært utelukket fra min oppgave, til fordel for en analyse som setter gaten inn i en bredere samfunnsvitenskapelig kontekst. Det finnes også grundige studier av planleggingen av gatenettet i Bjørvika fra før av, bl.a. rapporten «Fjorden, byen og operaen» (Whist & Christensen, 2012), som har en beslutningsteoretisk tilnærming.

Jeg gjorde opptak av alle intervjuene som er sitert i oppgaven. Dette kan oppleves ulikt for ulike personer. Fordelen med å ta opp intervjuet er at direkte sitater kan brukes i oppgaven. Samtalen kan også flyte mest mulig naturlig når intervjueren frigjøres fra å skrive notater (Dunn, 2010). Noen informanter kan likevel føle ubehag ved å vite at alt de sier blir tatt opp, og dermed begrense seg mer med en opptaker til stede. De fleste av mine informanter virket komfortable med at jeg tok opp intervjuet, og én påpekte spesielt at det ble lettere å snakke fordi jeg ikke var opptatt med å ta notater.

### **3.2.4 Ethiske betraktninger**

Forskningsetikk handler om forskerens ansvar overfor samfunnet som helhet og for personene som deltar i forskningen. Forskeren har blant annet et ansvar for å sikre at intervjuene foregår med informert samtykke. Dette betyr at informantene på forhånd skal vite så mye som mulig om hvordan intervjuet vil foregå, og hva informasjonen de gir skal brukes til. For å sikre informert samtykke fikk informantene et informasjonsskriv på mail før intervjuet. Her beskrev jeg formålet med oppgaven, hvor lenge intervjuet ville vare, hvordan data og personopplysninger ville behandles, og hvorfor jeg var interessert i deres synspunkter. Kvalitativ forskning kan ofte ha en grad av uforutsigbarhet som utfordrer prinsippet om informert samtykke (Hay, 2010). I mitt tilfelle har fokuset for oppgaven endret seg noe underveis, ettersom jeg har sett nye temaer som er interessante. Dette gjør at det har vært vanskelig å gi informantene et fullstendig bilde av hva oppgaven skulle handle om, annet enn at jeg var opptatt av Dronning Eufemias gates rolle i Bjørvika. Jeg har heller ikke valgt å fortelle informantene mine at jeg gjør en diskursanalyse, da en slik merkelapp kan forvirre, mer enn den opplyser, for en person som ikke er innforstått med metoden. Mange kan også ha egne meninger om en slik metode, og dermed endre sitt fokus under intervjuet. Jeg har likevel opplyst om at jeg er interessert i ulike synspunkter og oppfatninger, noe jeg forstår som essensen i en diskursanalyse.

Anonymitet blir viktig når forskeren behandler sensitiv og personlig informasjon. Dronning Eufemias gate er et offentlig planleggingsprosjekt, og faller ikke nødvendigvis innenfor disse



kategoriene. Samtidig er det et prosjekt som har vært offentlig debattert, noen ganger i ganske skarpe ordelag. Det er derfor mulig at enkelte av informantene har følt seg friere til å snakke når de har visst at de ikke vil bli sitert ved navn. Når jeg har valgt å anonymisere informantene mine, er det hovedsaklig fordi det ikke er deres identitet, men stilling, som er interessant for analysen. At jeg oppgir hvilken tilknytning personene har til en organisasjon eller arbeidsplass, gjør at det kan være mulig for andre innad i miljøet å identifisere hvem informantene er. Denne risikoen forsterkes av at byplanlegging i Oslo er et relativt lite miljø. Informantene som siteres i oppgaven har på forhånd blitt informert om at dette kan forekomme, og har derfor foretatt et informert samtykke. Måten jeg har behandlet dataene i oppgaven er også klarert med Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD). Jeg opplevde at mange av informantene, spesielt fra utbyggersiden, var vant til å uttale seg om arbeidet sitt, og dermed var mindre opptatt av anonymitet. Disse informantene foreslo ofte andre intervjupersoner, og ønsket å vite hvem jeg hadde intervjuet tidligere. Det ble dermed en utfordring å ikke bekrefte dette overfor informanten.

### **Min rolle som forsker**

Tanken om verdinøytral forskning blir lite relevant i kvalitativ forskning, der kunnskapen skapes i en relasjon mellom forsker og informant. Det er tvert imot et poeng i kvalitativ forskning at «forskeren bruker seg selv og undersøkelsesituasjonen for å få så god informasjon som mulig» (Thagaard, 2013, s. 210). Dette fordrer at forskeren inntar en kritisk refleksiv tilnærming til sin egen rolle i dataproduksjonen (Dowling, 2010). Forskeren må tenke igjennom hvordan egne verdier, interesser og ståsteder kan påvirke dataene som samles inn, og måten disse tolkes på.

Sosialkonstruktivisme forutsetter at det ikke finnes en objektiv sannhet om virkeligheten, som kan avdekkes av forskeren. Diskursanalyse involverer subjektivitet, fordi man trekker på sin egen forståelse av temaet for å tolke tekstene (Waite, 2010). Selv om kategoriene og diskursene som presenteres i analysen er utledet fra empiri, må disse anses som mine konstruksjoner. Det er jeg som til slutt har definert hva som er interessant med caset, basert på min forståelse av situasjonen. Thagaard (2013) advarer om at dette kan føre til fremmedgjøring for informantene som deltar. Når deres utsagn tolkes utfra teori risikeres det at informanten ikke kjenner seg igjen i den endelige analysen. Ved å ta utgangspunkt i informantenes egne forståelser av situasjonen, vil disse sannsynligvis kjenne seg igjen i de

grunnleggende trekkene ved min analyse. Samtidig har jeg også tolket utsagnene utfra teoretiske perspektiver. Dette innebærer at jeg noen ganger vil kunne ha et annet perspektiv på situasjonen enn det informantene mine har. Det blir da viktig å begrunne hvorfor jeg mener mine fortolkninger er relevante, og å vise tydelig hvor skillet går mellom mine fortolkninger og informantenes egne forståelser (Kvale & Brinkmann, 2009, i Thagaard, 2013).

### **3.2.5 Bearbeiding av datamaterialet**

Et hjelpemiddel for å strukturere og fortolke kvalitative data, kan være å lage koder over temaene som dukker opp i materialet. Basert på en første gjennomgang av avisartiklene opprettet jeg et word-dokument med sitater fra artiklene. Jeg organiserte først meningsytringene som en debatt, der noen aktører ble kodet som positive og noen som negative til Dronning Eufemias gate. Senere gikk jeg bort ifra denne tydelige inndelingen, da de fleste jeg har snakket med har utvist et mer nyansert og pragmatisk syn på prosjektet. Under disse hovedkategoriene sorterte jeg deretter temaene som ble presentert, slik som transport, beplantning, funksjoner og arkitektur. Slike deskriptive koder kan gi en innledende forståelse og organisering av datamaterialet (Waite, 2010). Jeg har brukt dette dokumentet i løpet av analyseprosessen for å ha oversikt over avismaterialet, men har også gått tilbake til originalkilden for å huske konteksten sitatene er hentet fra.

Waite (2010) mener også at en diskursanalyse må inneholde analytiske koder. Disse kodene involverer en viss grad av abstrahering eller reduksjon, og kan gi innsikt i hvorfor en person holder et sett av synspunkter. Første analysekapittel kan anses for å være bygget rundt slike analytiske koder. Her har jeg blant annet delt inn temaet «trafikk i Dronning Eufemias gate» i tre ulike perspektiver: som trussel, som nødvendighet, og som en urban kvalitet. Disse kategoriene deler aktørene inn i noen tydelige meningsfellesskap, og blir dermed nyttige redskaper i en diskursanalyse.

Alle intervjuene ble transkribert tilnærmet i sin helhet, enten samme dagen som intervjuet eller dagen etter. Under denne prosessen har jeg skrevet ned informantens utsagn ord for ord. I den ferdige oppgaven har jeg likevel valgt å bearbeide noen av utsagnene, og fjerne ufullstendige setninger og overdreven bruk av ord som «da» og «likksom». Dette er typisk muntlige ord som får en litt annen klang når de skrives ned. Det viktigste har vært å beholde meningsinnholdet intakt.

### 3.2.6 Analysens oppbygning

Første analysekapittel er inndelt etter hovedtemaene jeg har funnet i oppgaven. Poenget med en slik temasentrert analyse er å sammenstille informasjon fra ulike kilder, og dermed få en dypere forståelse av det enkelte tema (Thagaard, 2013). En ulempe med denne tilnærmingen kan være at sitatene blir løsrevet fra sin opprinnelige kontekst. Jeg har derfor vært bevisst på å beskrive sammenhengen jeg har hentet sitatene fra, enten det er avisartikler, intervjuer eller plandokumenter. Jeg har også gitt utdypende informasjon om konteksten i kapittel 4.

Kvalitativ forskning er både en induktiv og en deduktiv prosess. I den induktive prosessen utvikler forskeren en forståelse av dataene som tar utgangspunkt i empirien (Thagaard, 2013). Informantenes egne kategorier vil her være viktige. I den deduktive prosessen innarbeides teoretiske begreper for å analysere og tolke dataene. Begrepet abduktiv forskning, som denne oppgaven er et eksempel på, brukes for å beskrive et dialektisk forhold mellom det induktive og det deduktive. Den endelige forståelsen jeg gjør meg av caset har både en teoretisk og en empirisk forankring. Kategoriene som første analysekapittel er inndelt i, har i stor grad blitt utledet gjennom en induktiv prosess. Her har jeg tatt utgangspunkt i de temaene som informantene snakker om i forbindelse med Dronning Eufemias gate, deriblant trafikk og byliv, og har kategorisert hvordan disse temaene omtales. Samtidig har jeg også vært informert av teori for å konstruere disse kategoriene, og jeg har brukt teoretiske begreper for å tolke kategoriene. I andre analysekapittel forklarer jeg de perspektivene som temaene representeres fra, ved hjelp av teorier om byutvikling. Her bygger jeg opp fem diskurser der teori aktivt brukes for å fremstille og fortolke meningsmønstre i empirien.

Diskursene i denne oppgaven kan til sammen betraktes som en diskursorden. En diskursorden betegner alle diskursene som tilhører et sosialt felt eller en institusjon (Fairclough, 2003). Det er mulig å si at diskursene i mitt materiale tilhører feltet byutvikling, og er forankret i caset Dronning Eufemias gate. Alle tekster som omhandler Dronning Eufemias gate, både muntlige og skriftlige, er dermed en del av denne diskursordenen. Ifølge Fairclough (2003) kan en diskursorden avgrenses ved å 1) identifisere hvilke hovedtema, eller aspekter av verden, som diskursen representerer, og 2) identifisere perspektivene eller synspunktene som temaene representeres fra. Denne fremgangsmåten samsvarer i stor grad med oppbygningen av de to analysekapitlene i denne oppgaven.

### 3.2.7 Forskningens kvalitet

I kvalitativ forskning er det forskerens ansvar å reflektere over, og begrunne, forskningens kvalitet. Dette kan gjøres med utgangspunkt i forskningens troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet. Begrepet *troverdighet* bruker Thagaard (2013) som et alternativ til den kvantitative forskningens begrep om reliabilitet. I kvantitativ forskning måles reliabilitet på om en annen forsker ville kommet fram til de samme resultatene, dersom det brukes samme metode. Dette er ikke et godt kvalitetskrav for kvalitativ forskning, der forholdet mellom forsker og informant alltid vil prege dataene som samles inn. Thagaard mener derfor at troverdigheten til kvalitativ forskning kan måles på om forskeren redegjør for hvordan dataene er samlet inn og bearbeidet. Metodekapittelet har som formål å belyse denne prosessen, og begrunne de valgene jeg har tatt. Jeg har i tillegg inkludert et vedlegg i oppgaven, med oversikt over de avisartiklene som ligger til grunn for analysen. I vedlegget har jeg valgt å gi en oversikt over alle avisartiklene jeg lagret etter søket i Atekst, selv om jeg ikke har sitert alle i oppgaven. Grunnen til dette er at alle artiklene har formet min forståelse av caset. Å inkludere alle artiklene gjør at andre kan skaffe seg et overblikk over ståstedene som kommer til uttrykk i avisene, og dermed vurdere det utvalget jeg har gjort.

*Bekreftbarhet* kan måles på om forskningen sier det den skal (Thagaard, 2013). Kan de konklusjonene jeg trekker i oppgaven min utledes fra datamaterialet? For å sikre forskningens bekreftbarhet er det viktig å være tydelig på hva som er informantenes forståelser av en situasjon, og hva som er forskerens egne tolkninger og forklaringer (Waite, 2010). Jeg har derfor gitt mye plass i analysedelen til sitater fra intervjuer og avisartikler, slik at leseren selv kan bedømme hva som er grunnlaget for mine tolkninger. I en diskursanalyse er det viktig for forskningens bekreftbarhet å være åpen om hvordan diskursene er utledet fra datamaterialet (Waite, 2010). Jørgensen og Phillips (2002) mener skillet mellom ulike diskurser må behandles som et analytisk, heller enn et naturlig, skille. Det er forskeren som konstruerer diskurser, basert på tilgjengelig teori og empiri, for å skape et meningsfullt rammeverk for forskningen. De bruker en medisinsk diskurs som eksempel; Dersom caset er en debatt mellom skolemedisin og alternativ medisin kan det gi analytisk mening å behandle disse som to diskurser. I et annet case kan det derimot være mer hensiktsmessig å snakke om flere underdiskurser av den medisinske. På samme måte har jeg valgt å avgrense en transportplanleggerdiskurs i denne oppgaven, selv om det ikke finnes én sannhet om hva transportplanlegging skal være, noe teorikapittelet viser. En avgjørende faktor er, ifølge

Fairclough (2003), at ulike diskurser representerer verden på måter som har ulik sosial betydning. Samtidig påpeker Neumann (1999) at en diskurs ikke bare kan avgrenses analytisk, da deltakerne i diskursen selv kjemper om å foreta avgrensninger. Diskursene i denne oppgaven er både et produkt av sammenfallende språklige praksiser hos en gruppe aktører, og mine tolkninger av disse praksisene.

For forskningens bekreftbarhet er det også viktig at forskeren forholder seg kritisk til sin egen tolkning av datamaterialet (Thagaard, 2013). Min bakgrunn fra samfunnsgeografien kan ha påvirket hvilke diskurser jeg har identifisert i oppgaven. Fordi jeg har vært interessert i de sosiale kvalitetene ved gater, kan det tenkes at jeg har vært mindre oppmerksom på nyansene i meninger blant ulike grupper av transportplanleggere, for eksempel mellom Ruter og Statens Vegvesen. Derfor åpner jeg for at transportplanleggerdiskursen i min analyse kan være motsetningsfull. Likevel mener jeg denne diskursen utgjør et meningsfellesskap, med bakgrunn i en felles forståelse av Dronning Eufemias gate som transportåre, samt i felles begreper og fagkunnskap.

Forskningens bekreftbarhet kan også styrkes dersom andre liknende studier gir de samme funnene. Mine funn er kontekstavhengige, og sier først og fremst noe om Dronning Eufemias gate. Det vil derfor være vanskelig for annen forskning, med andre case, å direkte bekrefte mine funn. Teoriene i kapittel 2 kan i noen tilfeller ses på som bekreftende for min studie, da de peker på ståsteder og diskurser som likner på de jeg finner i mitt materiale. Denne formen for bekreftbarhet er imidlertid ikke noe jeg har lagt stor vekt på i denne oppgaven.

Forskningen kan sies å være *overførbar* dersom den forståelsen vi har utviklet av caset kan være gyldig i andre sammenhenger. Overførbarhet er ikke nødvendigvis et hovedmål med kvalitativ analyse, som legger større vekt på å framheve kompleksiteten i et fenomen. Det er likevel mulig at funnene som gjøres kan bidra med kunnskap utover det spesifikke caset som studeres. Thagaard (2013) omtaler overførbarhet som en *rekontekstualisering*. De sosiale praksisene vi finner i ett case settes inn i en større, teoretisk sammenheng, og kan dermed danne grunnlag for en forståelse av mer generelle sosiale fenomener. Det kan blant annet utvikles samfunnsvitenskapelige begreper som fungerer som «sensitizing concepts» (Blumers, 1969, i Thagaard, 2013). Disse kan gi retningslinjer for hva andre forskere kan se etter i lignende case. Ståstedene og diskursene jeg finner om Dronning Eufemias gate i denne oppgaven, kan fungere som nyttig kildemateriale for andre som forsker på gater.

## 4 Presentasjon av caset

Dette kapittelet gir en kronologisk oversikt over viktige milepæler i planleggingen av Dronning Eufemias gate. I tillegg presenteres de viktigste aktørene i planleggingen av gaten. Formålet med kapittelet er å gjøre analysen i kapittel 5 lettere å følge.

Ideen om å legge om trafikken fra Bispelokket til en senketunnel under Oslofjorden, ble først lansert i 1982, i den internasjonale idékonkurransen «Byen og fjorden». En omlegging av trafikken ble ansett som en forutsetning for at områdene Bjørvika-Bispevika kunne transformeres fra havneområde til områder for byutvikling. I kommunedelplan for Oslos sentrale sjøside, som ble vedtatt i bystyret i 1987, beskrives en forlengelse av Prinsens gate (i Kvadraturen), gjennom Bjørvika. Denne gaten får senere navnet Nyland Allé, før den i 2008 blir gitt navnet Dronning Eufemias gate. På begynnelsen av 1990-tallet kom planleggingen av Bjørvika i gang for alvor. Statens Vegvesen lanserte da en ny idékonkurranse om prinsipper for helhetlig vei- og byutvikling, der det ble vedtatt at forslaget om senketunnel skulle utredes videre.

### 4.1 Fra motorvei til bygater

Den første konsekvensutredningen, fra 1996, fastslår at byutvikling og transport er likestilte mål for omleggingen av veisystemet, men finner at veiprojektet isolert sett har en negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi. Statens Vegvesen anbefaler derfor at E18 Bjørvika ikke skal inkluderes i Nasjonal Transportplan. I konsekvensutredningen av det endelige alternativet, fra 1998, blir det presisert at hovedbegrunnelsen er byutvikling, og at et nytt transportsystem dermed må finansieres som et byutviklingsprosjekt. Whist og Christensen (2012) skriver dette om prosessen:

*«Prosjektet E18 var innledningsvis begrunnet både for å skape et bedre transportsystem og for å tilrettelegge for byutvikling. Men etter hvert ble det klart at den reelle begrunnelse var byutvikling og langt mindre ut fra et behov for å løse det overordnede transportbehovet på E18 gjennom Oslo. Alle delmålene for å få et bedre transportsystem er rettet mot å bedre det lokale veinettet i området, og dette da ut fra miljøhensyn og for å legge grunnlaget for en ønsket byutvikling.»*

Hovedsakelig handler byutviklingsmålene i konsekvensutredningen fra 1996 om å frigjøre arealer til byutvikling, som tidligere var blitt anvendt til transportformål, og å sikre kontakt mellom fjorden og de omkringliggende bydelene. Andre formulerte delmål er «Å tilrettelegge

for samordnet arealbruk og transportsystem for å øke kollektivandelen i regionen», «Å redusere miljøbelastningen i området med tanke på støy og forurensing» og «Å binde sammen en overordnet grøntstruktur». Dronning Eufemias gate beskrives først og fremst som en lokal transportåre, som skal knytte sammen sentrum og de østlige bydelene.

Staten spilte en viktig rolle tidlig i prosessen. I 1993 bevilget Stortinget 30 millioner kroner til planleggingsarbeidet, noe som gjorde at både byutvikling og veiløsninger kunne utredes (Whist & Christensen, 2012). Siden ble Stortinget også en aktiv pådriver for å få på plass en finansieringsplan for Bjørvika. Parallelt med konsekvensutredninger foregikk det politiske debatter om lokalisering av nytt operahus i Oslo, der Bjørvika og Vestbanetomten var de to hovedalternativene. Arbeiderpartiets lokalpolitikere i Oslo øst anså mulighetene for en opera i Bjørvika som et middel til å gi de østlige bydelene et løft, og fikk etter hvert overbevist sine partikolleger på Stortinget. I juni 1999 ble det vedtatt av Stortinget at operahuset skulle bygges i Bjørvika, og det var denne avgjørelsen som for alvor fikk fart på planleggingen av Bjørvika. I 2000 fattet Oslo kommune vedtak om Fjordbyen, og E18 Bjørvikaprojektet ble innlemmet som et veiprojekt i Nasjonal Transportplan, som et spleiselag mellom staten, kommunen og brukerne i form av bompenger (Whist & Christensen, 2012).

Bispielokket var en trafikkmaskin med gjennomkjøring av 100 000 biler i døgnet. Selv om en stor del av biltrafikken ville bli omdirigert til senketunnelen, hersket det usikkerhet om effekten av å strupe biltrafikken i de nye bygatene. I 2002 ble trafikkberegningene fra konsekvensutredningene revidert i en rapport av ViaNova Plan og Trafikk AS. Her blir det redegjort for tiltakene som de siste 80 årene har skjermet bolig-gater i Gamle Oslo for trafikk, og overført trafikken til hovedveinettet, deriblant Nylandsveien over sporområdene. Det blir argumentert for at bolig-gatene i Gamle Oslo vil kunne gjenoppleve store trafikkmengder, dersom Nylandsveien strupes for å oppnå mindre biltrafikk gjennom Bjørvika:

*«Ved struping av trafikken over sporområdet vil problemstillingen hovedsakelig omhandle konflikt mellom å oppnå miljøkvaliteter i Bjørvika - Bispevika og å ta vare på miljøkvaliteter i områder med store boligandeler i indre by øst som er etablert gjennom flere år med trafikksanering og hovedvegutbygging. (s. 15)»<sup>2</sup>*

I stortingsmelding nr. 28 (2001-2002) ble hovedhindringene for byutvikling i Bjørvika utredet. Meldingen tegner også opp mål og retningslinjer for Byutvikling i Bjørvika, som

---

<sup>2</sup> <http://www.vegvesen.no/attachment/63709/binary/19844>

dannet grunnlaget for reguleringsplanen. Ett av punktene berører gatene og sier at «det skal legges til rette for et levende byliv basert på tradisjonelle bygater».

### **Tidlig motstand mot Bjørvika-trafikken**

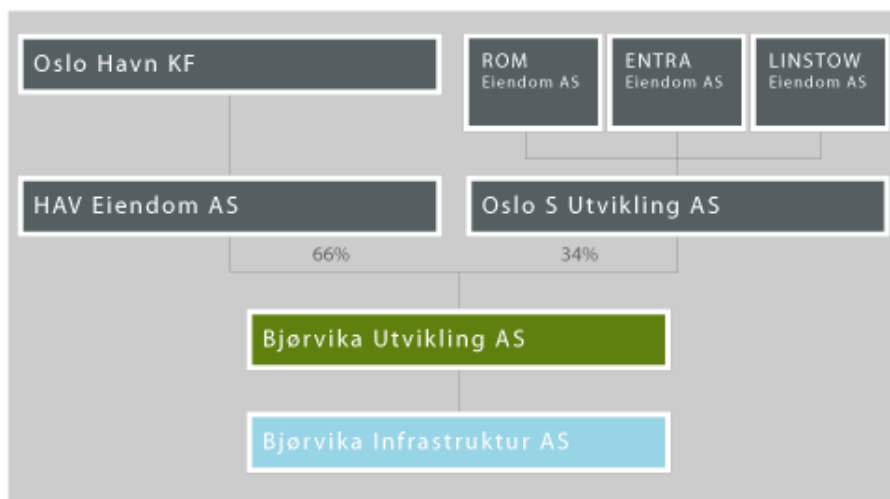
De første kritiske avisoppslagene til Statens Vegvesens trafikkplaner i Bjørvika dukket opp i 1999. «Bjørvikas Venner» omtaler trafikkprognosen på 30-40 000 biler i døgnet som «uholdbart høy» (Aftenposten Aften 18.06.1999) og Aftenposten Aften skriver at «Bjørvika-idyllen kan bli kvalt av trafikken» (18.06.1999). På denne tiden var det en del av Bjørvika-planen at de også skulle gå en trafikkert vei langs sjøen, parallelt med hovedgaten Dronning Eufemias gate. Planene om «Sjøveien» ble skrinlagt samme året, da vegvesenet kunne levere en trafikkprognose som var 25 prosent lavere. Offisielt het det at veien ble en «barriere» mot sjøen, som ikke samsvarte med visjonen om «den åpne fjordbyen» (Aftenposten Aften 05.07.1999). Kritikken fra arkitekter og lokalpolitikere fortsatte likevel da reguleringsplanen for Bjørvika ble behandlet, mot «overdimensjonerte» (Aftenposten Morgen 05.05.2003) og «dominerende» trafikkarealer, som «lager støy, mistrivsel og forurensning» (Aftenposten Aften 20.05.2003).

## **4.2 Eiendomsselskap og grunneieravtaler**

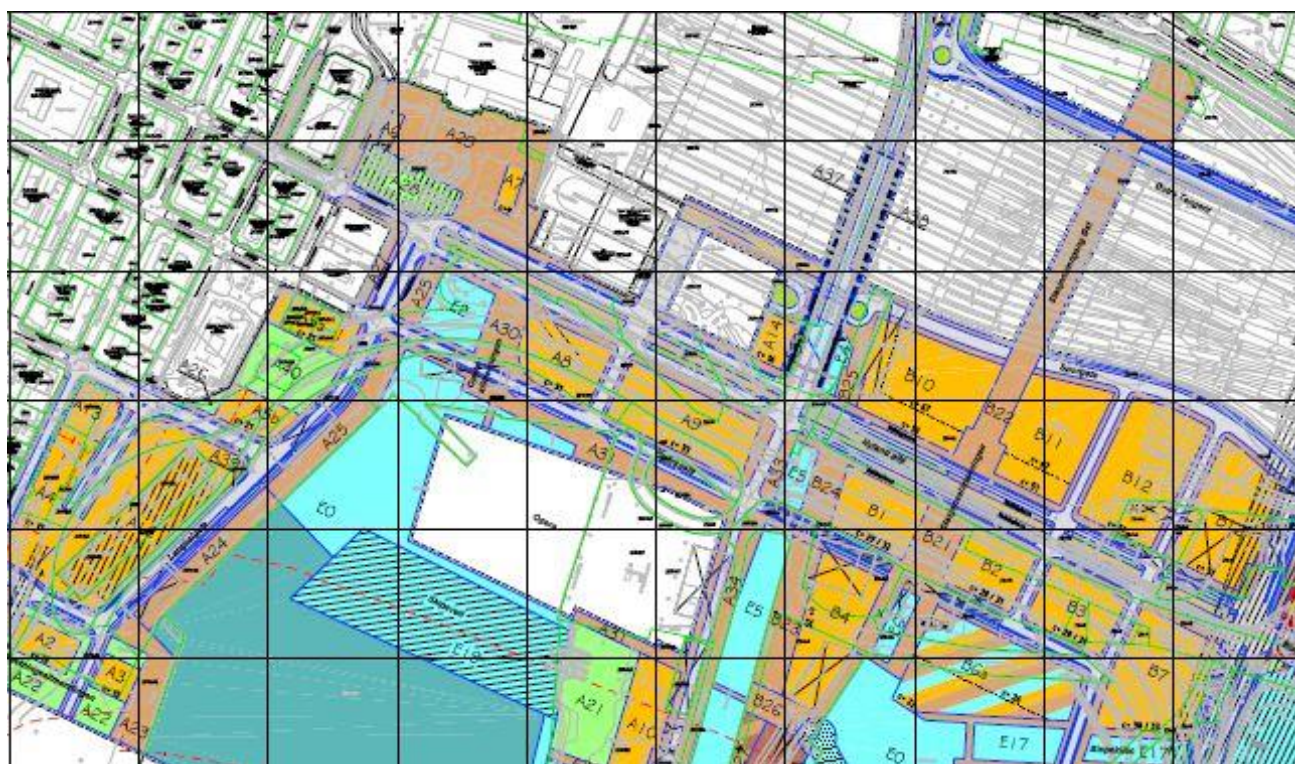
Utbyggingsarealene i Bjørvika er fordelt mellom de to eiendomsselskapene HAV Eiendom AS og Oslo S Utvikling (OSU). HAV Eiendom eies hundre prosent av Oslo Havn KF og er dermed et offentlig selskap. OSU eies av det private Linstow Eiendom AS, samt offentlig eide Entra Eiendom AS og NSBs datterselskap ROM Eiendom AS.

For å koordinere utbyggingen ble Bjørvika Utvikling (BU) og Bjørvika Infrastruktur (BI) etablert i 2001. BI har ansvaret for all teknisk infrastruktur i Bjørvika, med unntak av riksveiene. BU skal være et felles interesse- og koordineringsorgan for grunneierne overfor de offentlige myndighetene.





Figur 2 Selskapsstrukturen i Bjørvika. (Kilde: bjorvikautvikling.no).



Figur 3 Utsnitt fra reguleringsplanen, med Dronning Eufemias gate i midten: HAV Eiendom bygger ut feltene A9 og B1, på sørsiden av gaten. OSU bygger ut feltene B2, B3, B7, B10, B11 og B12.

Dronning Eufemias gate bygges ut av Statens vegvesen, mens OSU bygger ut og utvikler Barcode-tomtene, samt flere tomter på sørsiden av Dronning Eufemias gate. HAV Eiendom bygger ut prosjektet Diagonale på sørsiden av Dronning Eufemias gate, som vil huse studentboliger og kontorer. Oslo kommune har ansvaret for den sosiale infrastrukturen i bydelen, som barnehager og skole.

Til grunn for utviklingen av Bjørvika, ligger til sammen åtte avtaler (inngått 30. juni 2003) mellom utbyggersekskapene, Statens Vegvesen region øst, Statsbygg og Oslo kommune. Gjennom utbyggingsavtalen garanterer Oslo kommune for et minimum utbyggingsvolum. Til gjengjeld skal Bjørvika Infrastruktur ta kostnadene for den tekniske infrastrukturen i området. Avtalen kan reforhandles dersom det totale utbyggingsvolumet i området skulle komme under 800 000 m<sup>2</sup>.

## 4.3 Reguleringsplanen for Bjørvika, Bispevika og Lohavn

Reguleringsplanen for Bjørvika, Bispevika og Lohavn ble vedtatt i 2003. Forslagsstillerne til reguleringsplanen var Plan- og Bygningsetaten (PBE), Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Oslo Havnevesen, Statens vegvesen Region Øst, Statsbygg, Rom Eiendom AS og OSU. Dronning Eufemias gate beskrives i reguleringsplanen som Bjørvikas hovedgate for kollektivtransport, med egne felt for trikk, buss, bil, sykkel, og fotgjengere. Det legges vekt på at fremkommelighet for kollektivtrafikken vil være gunstig for byutviklingen i resten av Oslo: «God fremkommelighet for kollektivtrafikken er en forutsetning for at den skal kunne ta en større del av de motoriserte reisene og dermed bedre bymiljøet». Framkommelighet, sammen med trafiksikkerhet, brukes videre som begrunnelse for en gatestruktur med klar segregering av trafikantgruppene. Med dette som premiss følger et resonnement om nødvendigheten av gatebredden på 43,2 meter: «østre deler av Nyland allé [har] bare to felt for biltrafikk slik at en ytterligere reduksjon av bredden betyr i praksis å stenge gata for biltrafikk. Årsaken til at Nyland allé [Dronning Eufemias gate] har en betydelig bredde på denne strekningen er hele fire kollektivfelt, brede grøntrabatter og fortauer samt sykkelfelt.»

Samtidig omtales gatene i Bjørvika som byrom, der både mobilitet og opphold skal være tilrettelagt for. «Byrommene vil ha forskjellige roller som bevegelsesrom og oppholdssoner. Bevegelsesrommene vil være de lineære uterommene, som inviterer til både promenade og opphold [...] som Nyland allé [Dronning Eufemias gate], Bispegata og Lohavgata». Bruken av begreper som bygata og aveny signaliserer også designelementer som ikke finnes i rene ferdselsårer (Carmona et al., 2010). Ambisjonen om et «levende byliv» i Dronning Eufemias gate, blir uttrykt flere steder i reguleringsplanen. Tilrettelegging for fotgjengere, med brede fortau og mange gangfelt, samt publikumsrettede funksjoner på gateplan, skal bidra til å sikre

byliv i området. Planen regner med et aktivt byliv i gaten om sommeren, mens vinteraktivitetene i stor grad vil begrense seg til nyttetransport.

I forbindelse med reguleringsplanen utarbeidet samarbeidspartene i Bjørvika en designhåndbok, et overordnet miljøoppfølgingsprogram og et kulturoppfølgingsprogram. Dokumentene fikk fellesbetegnelsen «Bærekraft i Bjørvika», og skulle fungere som retningsgivende i utarbeidelsen og behandlingen av detaljreguleringsplaner innenfor området. Designhåndboken, og det tilhørende temaheftet om byrom og gaterom, skulle utdype innholdet i reguleringsplanen og komme med retningslinjer for «helhetlig design og estetisk kvalitet».

To grupper protesterte mot utformingen av Dronning Eufemias gate i forbindelse med reguleringsplanen. Bydel Gamle Oslo vedtok en forhåndsuttalelse til reguleringsplanen, som blant annet inneholdt krav om mindre trafikk og en reduksjon av Dronning Eufemias gate til «normal gatebredde». I tillegg vedtok Norsk Form, NAL, Oslo Arkitektforening og Bolig- og Byplanforeningen en forhåndsuttalelse, der det het at «Den gode hensikt som har ligget i å gi alle kollektivreisemidler kortest mulig avstand til Oslo S og maksimal fremkommelighet, står i fare for å bli en fiende av et godt og attraktivt bymiljø for de som skal bruke reisemidlene».

## **4.4 Detaljplan og rom for endring**

I 2007 kom politikerne i Oslo på banen og ønsket mer innflytelse i planleggingen av Bjørvika. Plan- og bygningsetaten ble av seks gruppeledere i bystyret bedt om vurdere sentrale elementer i Bjørvikautbyggingen, deriblant spørsmålet «Er Nyland Allé [Dronning Eufemias gate] overdimensjonert?». Bakgrunnen var en motstand mot høyder og tetthet i Bjørvika, som utfordret utbyggingsavtalen. For å kompensere for tapt byggegrunn ble det derfor foreslått å smalne inn Dronning Eufemias gate. Til svar utviklet Plan- og bygningsetaten dokumentet «Bjørvika – Hva er endringsrommet?» (2007). I dokumentet minner PBE om at «prosessen forplikter», og at gaten har vært et stabilt byplanelement siden starten av planleggingen. De uttrykker også i forordet en bekymring for at «et sterkt byestetisk fokus» har dominert debatten, og ønsker å vri argumentene mot bydelens potensiale for funksjonalitet og bærekraft.

## Plansmie Bjørvika

I debatten om en alternativ utvikling av Bjørvika deltok også politikere og lokalsamfunnsgrupper i bydel Gamle Oslo. Fra 22. til 26. januar 2008 arrangerte bydelen en plansmie eller *charette*, der det ble utarbeidet en alternativ byplan som fikk navnet «Bjørvika for mennesker». Planen ble utarbeidet i samarbeid med arkitekt Arne Sødal, og flere interesseorganisasjoner deltok, deriblant Byens Fornyelse, Oslo Elveforum, Oslo Byes Vel og Grønland Beboerforening. Til sammen deltok 320 mennesker på de tre åpne møtene, ifølge en rapport fra charetten (Engh & Sødal, 2008).

## Detaljplan

I 2009 kom detaljplanen for etappe 2 av E18 Bjørvika prosjektet og i 2011 kom byggeplanen. Løsningen i detaljplanen er i hovedsak en bearbeiding av løsningen i reguleringsplanen fra 2003, med midtstilt trikkefelt og egne kjørebaneer for bil, buss og sykkel. De største forskjellene er at fortauet på nordre side er utvidet, fra 6 til 10 meter, og at svingefeltene er fjernet. I tillegg er større grøntarealer lagt til. For å understreke betydningen av det grønne, blir gaten omtalt som en parkgate eller aveny. I kapittelet om vegetasjon og materialvalg heter det at det «er et overordnet ønske om at Dronning Eufemias gate skal bli en vakker og levende aveny.» Det er både sosiale og estetiske behov som skal fylles av beplantningen:

*«Årstidsvariasjonene fra bladverk, blomstring, fruktsetting, og høstfarger introduserer årstidene inn i de minerale gaterommene. Bytrærne mildner de vertikale og horisontale flatene og demper de klimatiske ulempene. For eksempel vil løvverket filtrere brennende sol midt på sommeren. [...] Lundene vil gi gaten en frodig karakter og lage mange små steder med identitet på den lange strekningen». «Treplantingene er plantet i formelle lunder på fortauene, som en moderne blandingsallé for å reflektere at Oslos befolkning kommer fra alle steder», «Eikas symbolske betydning som kongelig tre gir assosiasjoner til gatens navn, i tillegg til at alleen peker mot Ekeberg.»*

Planens kunnskapsgrunnlag består av ti fagrapporter og notater, som er henvist til i slutten av detaljplanen. Disse består i hovedsak av trafikkberegninger, anleggstekniske utredninger og et notat om bytrær. I tillegg henvises det til et idéseminar arrangert av Statens Vegvesen og Plan- og bygningsetaten i januar 2008, med Dronning Eufemias gate som hovedtema. Der skulle blant annet krav til bebyggelsen langs gata, solforhold og beplantning bli diskutert. Et viktig tema skal ha vært spørsmålet «[h]vordan få til oppholdskvaliteter som sikrer et variert byliv?». Ifølge planen skal det blant annet tilrettelegges for sosiale møter gjennom brede

fortau og benker: «Oslos nye hovedgate skal utformes med brede fortau som gir rom for mange mennesker og sosiale møteplasser. Målet for utformingen er at gaten skal få et sjenerøst og enkelt uttrykk». «Det bør legges opp til mange benker for å stimulere et rikt folkeliv på de brede fortauene.»



Figur 4 Dronning Eufemias gate, mai 2015. Foto: Mari Olimstad

## 5 Dronning Eufemias gates tilblivelse – ståsteder og prosesser

Dronning Eufemias gate, som er studieobjekt for denne oppgaven, er både en interessekonflikt og en byutviklingsdebatt. Jeg vil i dette kapitlet undersøke hvilke ståsteder og fortellinger om Dronning Eufemias gate som kommer til uttrykk i et utvalg sentrale tekster. Kapitlet vil i stor grad holde seg på et empirinært nivå, for å fange opp hva ulike aktører selv oppfatter som viktige tema.

Poenget med å studere tekst er, som Fairclough (2003) påpeker, at tekster har sosiale effekter. Tekstene i dette materiale kan forstås som å ha to formål: 1) De inngår direkte i produksjonen av Dronning Eufemias gate som en fysisk konstruksjon, ved å gi retningslinjer for planlegging og politikk. Eksempler på dette kan være reguleringsplanen og andre offentlige utredninger. 2) Tekstene inngår i en retorisk kamp om å definere hvordan Dronning Eufemias gate og byutvikling i Oslo skal forstås. Disse tekstene kan indirekte påvirke den fysiske konstruksjonen av gata, men har i tillegg som mål å få gjennomslag for en bestemt virkelighetsforståelse. Flere av avisartiklene i oppgaven kan leses på denne måten. Språkbruk kan dermed forstås like mye som strategier i en maktkamp, som de er uttrykk for forfatterens tanker om byutvikling.

I dette kapitlet vil all tekst behandles som likeverdige kilder, som danner ulike fortellinger om Dronning Eufemias gates tilblivelse. Jeg har valgt å kategorisere disse i tre hovedtemaer: Dronning Eufemias gate og trafikk, Dronning Eufemias gate som sosial arena og Dronning Eufemias gate og den flerfunksjonelle bydelen. I kapittel 6 vil jeg si noe om hvordan disse fortellingene inngår i ulike diskurser, som konstruerer Dronning Eufemias gate materielt og som meningsdannelse.

## 5.1 Dronning Eufemias gate og trafikk

### «En overdimensjonert boulevard»: Trafikk som trussel

Motstanden mot trafikk startet allerede før reguleringsplanen for Bjørvika ble vedtatt i 2003. Mange hadde ventet at større deler av biltrafikken skulle bli borte med senketunnelen, og at Bjørvika dermed kunne få bygater av mindre størrelse. Et slikt syn kommer til uttrykk i en vurdering av reguleringsplanen gjort av Norsk Form (sitert i Aftenposten Morgen 05.05.2003):

*«Når hovedmengden av gjennomgangstrafikken er lagt i tunnel, virker trafikkløsningene i planområdet overdimensjonerte og stive. Dette er spesielt påfallende i Nyland Allé [Dronning Eufemias gate]. (...) Seks kjørefiler og tre langsgående rekker med trær. Fotgjengere og syklistene kommer til å føle seg forblåste og små og lengte etter Studenterlunden mens de haster av gårde.»*

Størrelsen på arealene til motorisert transport blir også tematisert i et leserinnlegg av de tre bydelspolitikere Geir Werner, Oddvar Nord (h) og Helge Winsvold (a) i Gamle Oslo (Aftenposten Aften 20.05.2003). Her skrives det om de planlagte gatene i Bjørvika at «Trafikkarealene [...] lager støy, mistriksel og forurensning, og de dominerer visuelt», og spesielt Dronning Eufemias gate får gjennomgå som en «mektig, malplassert og overdimensjonert boulevard». Politikerne beskriver prioriteringen av trafikk som en motsetning til idealet om den menneskevennlige byen:

*«Vi håpet å få en miljøvennlig by, et sted der mennesket står i sentrum, der mennesker trives. Dette skal ikke bli en bydel der mennesket forsvinner mellom kolosser i støyende boulevarder. PBE har laget en byplan etter ideologier vi trodde var blitt nedkjempet for en generasjon tilbake.»*

Det siktes her til det modernistiske byplanleggingsidealet, der fart, bevegelse og effektivitet for bilen satte premissene for utformingen av gater (Southworth & Ben-Joseph, 1997). I nyere tid har disse premissene blitt utfordret av idealet om «byer for mennesker» og «menneskelig skala» (Gehl, 2010). Ideen er at det er fotgjengeres biologi som må sette premissene for utformingen av bygninger og byrom. Når kritikerne fremhever fotgjengerens størrelse som «forblåste og små» og som mennesker som «vil forsvinne», samtidig som trafikkarealene «dominerer», bygges det opp en argumentasjon om at Dronning Eufemias gate ikke planlegges i en menneskelig skala. Dette vil være en direkte motsetning til ambisjonene i

reguleringsplanen for Bjørvika (2003), som lover at gatene skal tilrettelegge for «et levende byliv», og sikre byens befolkning tilgang til fjorden.

Med senketunnelen som et alternativ for gjennomgangstrafikken, fremstår gatebreddene i Bjørvika, for kritikerne, som et resultat av manglende politisk vilje til å strupe trafikken. I artikkelen «Bjørvika får ny trafikkmur» (VG, 08.12.2006) siteres arkitekt Peter Butenschøn på at store gater i seg selv fører til økt bilbruk:

*«Her skulle det være noen stille bygater og trafikken skulle gå nede i senketunnelen. Vi vet at når det bygges store gater, så fylles de med trafikk. Det er som å grave grøft i ei myr; den fylles med vann. Et godt bymiljø er avhengig av at du struper trafikken, og det er synd at det ikke blir gjort.»*

Det gjøres ikke noe skille mellom ulike former for trafikk i disse kommentarene. Det er den samlede trafikkmengden som er en trussel mot bylivet. For kollektivselskapene har det derimot vært viktig å påpeke at det er *bilen* som er uønsket i byen. Med begrunnelsen «Bjørvikaplanen er under press» utarbeidet Oslo Sporveier i 2007 brosjyren «Bjørvika, ja takk! – Hvorfor Sporveien vil ha Oslos nye bydel omtrent som planlagt». Her påpekes det i en overskrift at «mye buss og trikk er ingen trussel». I det som er et forsvar for de reserverte kollektivfeltene gjennom Dronning Eufemias gate, forsøker Sporveien videre å innlemme kollektivtrafikken i definisjonen av et godt byliv: «Fotfolket og kollektivtrafikken er en fast og varig allianse. Sammen skaper de det bylivet som *alle* ønsker seg». Dokumentet går langt i å beskrive antallet kjøretøyer i Dronning Eufemias gate som bylivets største trussel, «en større trussel enn byggehøyder, uvant skyline eller siktlinjer som noen savner», men utelukker at det er mengden kollektivtrafikk som er problemet. I stedet framhever de muligheten for en ren kollektivgate i fremtiden, som den beste forsikringen mot at gaten blir en barriere. I en slik gate vil de gående ha «god anledning til å krysse gaten mellom avgangene, og de trenger heller ikke gå til nærmeste gangfelt. Gaten blir ikke barriere».

Ikke alle har vært enige i at kollektivtransporten bare er et gode. Spesielt har mengden regionbusser gjennom Dronning Eufemias gate blitt problematisert de siste årene, slik som i dette sitatet av Bystyrepolitikerens (AP):

*“Jeg er redd for at busstrafikken kan ødelegge bylivet i Bjørvika. Både turistbussene og regionbussene. Og dette er høye skapninger som da vil skygge for kosen en vil ha på en kafé. I motsetning til en bil, som ikke vil skygge på den måten. Så det er et sånt spenningsmoment som vi ikke kan regulere oss bort fra, men som vi må bestemme på andre måter.”*



## «Optimal fremkommelighet»: Kollektivtrafikk som nødvendighet

«Hovedoppgaven og det viktigste suksesskriteriet vil være å gi kollektivtrafikken optimal framkommelighet slik at en framtidig flaskehals i dette området unngås.» (PBE, 2007)

I tillegg til å være en arena for byliv, beskrives Dronning Eufemias gate som Bjørvikas kommende hovedgate for kollektivtransport. I reguleringsplanen påpekes det at kollektivprioritering gjennom Bjørvika er strategisk viktig for å gjøre Oslotrafikken mindre bilbasert: «God fremkommelighet for kollektivtrafikken er en forutsetning for at den skal kunne ta en større del av de motoriserte reisene og dermed bedre bymiljøet» (PBE, 2003).

Dette poenget vektlegges spesielt av Plan- og bygningsetaten, i utredningen «Bjørvika, hva er endringsrommet?» fra 2007. På spørsmål fra Oslo bystyre om Dronning Eufemias gate er overdimensjonert, svares det med å vise til målet om null vekst i biltrafikk i Oslo. For å nå dette målet, må det satses på alternativer, og kollektivtransporten regnes av PBE som «det eneste realistiske alternativet til fortsatt økte bilkøer». Bildet som tegnes av Oslo er av en hovedstad i sterk vekst, med et stort «trafikkpress» på veiene inn mot indre Oslo øst:

*Trafikkpresset på Bjørvika vil forsterkes ytterligere i årene som kommer og enda mer når Oslopakke 3 evt. gjennomføres med mer kapasitet sydover langs Mosseveien. Trafikkpresset på f. eks Nyland allé [Dronning Eufemias gate] vil uansett bli betydelig større enn det er i dagens Schweigaards gate. For å unngå at trikken hindres av framtidens bilkøer bør den få egen trasé. (PBE, 2007)*

Utformingen av Dronning Eufemias gate, med egne kjørefelt og holdeplasser for trikk og buss, presenteres som det eneste rasjonelle valget, mens alternativene som er foreslått vil gjøre Bjørvika til en «flaskehals for kollektivtransporten». Argumentene er basert på trafikkprognoser fra Oslopakke 3. Delvis skyldes disse prognosene en kapasitetsøkning på E18 inn mot Oslo, som inngår i Oslopakken. Det vises dermed til at trafikkpresset på Bjørvika også er et resultat av nasjonal politikk.

Mangel på alternativer kommer også til uttrykk blant aktører som omtaler gatebredden som en nødvendighet. Den segregerte gatestrukturen, sammen med valget om å samle all gjennomfartstrafikk i samme gate, fremgår i disse sitatene som umulig å endre:

«For det første fordi mange funksjoner skal på plass. Trikk, buss, bilister, syklistene og fotgjengere skal ferdes her. Da er det nødvendig at den er bred rent fysisk og framkommelighetsmessig. Samtidig har byggene bak en viss høyde, noe som gjør

det nødvendig med bredt fortau og bred gate for gode solforhold.»  
(Byutviklingsbyråd Merete Agerbak-Jensen (H), Aftenposten Aften 11.06.2009)

*«Det har jo vært masse hysteri og det ble kalt monstergate fordi den er så brei. Og jeg sa det at den er brei, men den er ikke for brei. Vi ser jo når reguleringsplanen er som den er, og vi ikke kan sambruke, når de ulike trafikkgruppene skal ha sine egne felt, så er det ikke mye plass til menneskene. Så den er ikke breiere enn den må være, det er sannheten.» (Representanten for Dronninga Landskap)*

I sitatet fra representanten for Dronninga Landskap pekes det på at mange av beslutningene om gatens utforming, var lagt i reguleringsplanen fra 2003. Representanten for Bjørvika Utvikling beskriver trafikksituasjonen i Dronning Eufemias gate dag som «en vanvittig kamp mellom gjennomfartstrafikken for privatbilisme og kollektivtrafikken», og påpeker at trafikkdelen av gata godt kunne vært enda større: «Selv med 43,2 meter bred gate, så er den litt i trangeste laget, med alle de funksjonene som man skal ha plass til».

### **«Oslos Champs-Élysées»: Trafikk som en urban kvalitet**

Da fem nye reguleringsplaner for Bjørvika skulle vedtas i november 2014, foreslo Miljøpartiet de Grønne å stoppe videre utbygging i Bjørvika på grunn av trafikkstøy. Utgangspunktet for forslaget var en utredning av Multiconsult, som slo fast at bygningene langs Dronning Eufemias gate blir liggende i det som er definert som rød sone, i Miljøverndepartementets retningslinjer for støy og luftforurensning. Til NRK svarer bystyrepolitiker for SV, Andreas Behring, at trafikk er noe som hører med i en urban livsstil:

*«Det er et paradoks at vi får noe støy, særlig fra kollektivtransport, busser og trikker. Samtidig er det det som er byliv. Jeg tror de som kommer til å flytte til Bjørvika kommer til å trives med å være urbane og bo midt i hjertet av byen»  
(NRK 11.11.2014)*

Fra et kontor i Dronning Eufemias gate reflekterer representanten for OSU på samme måte:

*«Jeg tenker at, ja det er by, ja det er ikke som å bo i skogen, du hører den sirena som vi hørte her akkurat nå, ikke sant, og hvis du er helt stille så hører du at du er i byen, du hører at det er en gravemaskin, og du hører at... men spørsmålet er jo om det er plagsomt. Eller om det er faktisk sånn det er å være i byen. [...]*

*Det gir deg jo ikke hvilepuls å gå på 5th avenue, for å si det sånn, men det er ganske fascinerende allikevel. Så er det jo deilig å trekke seg tilbake til andre områder, til havnepromenaden, til gårdsrommene. Så det er jo den dualiteten vi ønsker da.»*

Sitatene vektlegger at trafikk er noe som «hører til» i byen og er en del av bylivet. For å konstruere denne forestillingen har internasjonale sammenligninger vært viktige, og spesielt har Champs-Élysées blitt brukt som eksempel på at gater med store trafikkmengder kan være attraktive destinasjoner. Den franske avenyen har vært et studieobjekt og brukes som referansepunkt i Plan- og bygningsetatens dokumenter:

*«Avenue des Champs-Élysées i Paris med sine 150.000 biler i et gatesnitt som riktig nok er nesten dobbelt så bredt som Nyland allé [Dronning Eufemias gate], er en populær handle- og paradegate med de dyreste leieprisene i Paris på fortausnivå. I Nyland allé er det lagt vekt på å skape slike kvaliteter» (Bjørvika – Hva er endringsrommet? 2007).*

Også mediene har bidratt til å etablere Champs-Élysées som en relevant sammenligning for Dronning Eufemias gate. I 2012 har en artikkel i NRK overskriften «Her bygges Oslos Champs-Élysées» (nrk.no 20.09.2012), mens VG skriver om Dronning Eufemias gate at «I reneste Champs-Élysées-stil skal den løpe fra Prinsens gate i Kvadraturen til Bispegata i Gamlebyen - 750 meter lang og 44 meter bred.» (VG 13.05.2012.) I en artikkel i Dagens næringsliv fortelles historien om Hausmanns fornyelse av bystrukturen i Paris, som bakteppe for å snakke om gatetrærne i Dronning Eufemias gate («Nå skal Oslo få en botanisk gate – Etter modell fra 1800-tallets Paris», 18.11.2011). Artikkelen bygger opp om en forestilling om Paris som et sted med et «kontinentalt byliv med folk, fugler, kafeer og fristelser i vinduer og salgsboder». I mine intervjuer dukker referansene til Paris opp som svar på om byliv og trafikk kan kombineres:

*«Jeg tenker at, selv om Paris ligger litt lenger syd, så de har sol litt lenger enn oss, så sitter man jo tross alt i trafikkstøyen, helt frivillig, på utekafeer altså. Og det er jo en livsstil som trekker seg lenger og lenger nord, og som vi jo i og for seg regner med at også kan adopteres i Bjørvika, fordi vi har gode fortausarealer.»*  
(Bystyrepolitikeren AP)

*«Hvis man tenker at man er på ferie i en by som Paris, Barcelona eller London, så sitter du ofte på en restaurant som er dønn oppi trafikken, og det er helt naturlig.*

*Intervjuer: Men nordmenn er kanskje ikke så vant til det?*

*Nei, men det er vel en urbanisering og en tilvenning av nordmenn også. At de blir vant til det. Det vokser vel opp generasjoner som evner å mestre det.»*  
(Representanten for Bjørvika Utvikling)

Sitatene viser først og fremst et delt narrativ om Oslos utvikling. Byen vokser, urbaniseres og globaliseres, og det kan dermed antas at bykulturen i Oslo etter hvert vil ligne mer på kulturen i andre europeiske hovedsteder. Dersom trafikk kan aksepteres som en del av en europeisk

bykultur vil Dronning Eufemias gate fremstå som en naturlig del av Oslos utvikling. Champs-Élysées kan dermed betraktes som det Lees (2003) kaller et diskursivt lim, som kobler ulike interesser; om byliv, transport og handel, sammen. I denne representasjonen blir trafikkstøy, et ord som vanligvis vekker negative konnotasjoner, ofte gitt en nøytral betydning. Som sitatet fra planleggeren for Statens Vegvesen viser, blir ideen om en europeisk bykultur en myte som nøytraliserer innvendingene mot trafikkmengden:

*«Du kan si at gater som det går veldig mange busser i, i hvert fall i rushtrafikken, det kan jo virke negativt da, hvis du skal sitte helt inntil sånne gater. Men det gjør man jo i hele Europa, man sitter inntil gatene med mye trafikk. Hvorfor ikke i Oslo?»  
(Planleggeren fra Statens Vegvesen)*

## 5.2 Dronning Eufemias gate som sosial arena

### «Det er jo ingen som er imot å få større plass til fotgjengere»

I 2009 kom detaljplanen som skulle beskrive den endelige utformingen av Dronning Eufemias gate. I prosessen hadde Plan- og Bygningsetaten fått gjennomslag for å utvide nordre fortau fra seks til 9.5 meter, og dermed fjerne ett svingefelt. I den offentlige debatten ble det samtidig diskutert om gaten kunne bygges smalere, med lavere bygningshøyder langs gaten. I en artikkel i Aftenposten ble dette beskrevet som en “Omkamp om monstergate” (Aftenposten 28.03.2008) og fire politikere, fra AP, Venstre, SV og Høyre, refereres til som tilhengere av en smalere gate, sammen med direktør i HAV Eiendom, Eva Hagen. Det var også politikerne i bystyret (alle partier utenom AP), som tok initiativ til utredningen i 2007, der PBE bes redegjøre for spørsmålet «Er Dronning Eufemias gate overdimensjonert?» (PBE, 2007). I dag framstilles fortausbredden derimot som noe alle var enige om, som et tiltak for bylivet:

*«At vi skulle ha bredt fortau på solsiden var alle enige om. Vi ville jo ha byliv og ønsket jo at Barcode-rekken skulle ha aktiviteter på bakkeplan som inviterte til aktivitet på fortauet, og da må man ha litt bredde på fortauet.»  
(Bystyrepolitikeren AP)*

*«Det er jo ingen som er imot å få større plass til fotgjengere» (Reprentanten for PBE/HAV)*

Flere av informantene påpeker derimot at det utvidede fortauet har fått kostnader for den trafikale funksjonen til Dronning Eufemias gate:

*«Man har gjort fortauet bredere, og så har man gitt mindre plass til trafikantene. Og det ser vi littegrann nå, i forhold til det med bussene som ikke kommer frem. Den hadde fått litt bedre fremkommelighet hvis vi hadde fått inn disse svingefeltene.» (Representanten for Statens vegvesen)*

*«Jeg tror sykkelfunksjonen i Dronning Eufemias gate lider under at fortauene er for brede. Sykkel burde vært en halvmeter bredere kanskje. Kjørefeltene burde vært gjort bredere. Det grønne er vakkert og flott, men det tar jo plass. Selv i en så bred gate, med så mye plass, så er det kompromisser som ikke er optimale.» (Representanten for Bjørvika Utvikling)*

## **Oslos størrelse og karakter**

I plansmien som ble bestilt av bydel gamle Oslo ble det foreslått å flytte trikk og sykkelvei til parallellgata Operagata. I det alternative planforslaget heter det at Dronning Eufemias gate da kan bygges «med redusert bredde fra 42 til 31 meter, variert bebyggelse og flere boliger som skaper det mangfoldet som er vanlig i eldre bydeler.» Når plansmiens deltakere omtaler bredden i Dronning Eufemias gate er dette med referanse til de omkringliggende bydelenes karakter:

*«Vår ferskeste angresak, med alvorlige konsekvenser for Bjørvika, er bredden på Dronning Eufemias gate. Av byplansjef Ellen de Vibe opprinnelig og patetisk kalt Oslos svar på Champs Elysees. På folkemunne ble dette etter hvert endret til «Stalin Allé», der den i hver ende butter mot det litt mer beskjedne historiske Oslo. Byplansjefen måtte til slutt innrømme at også hun og hennes etat mente den var blitt «litt» for bred. Det var imidlertid lagt så mye ressurser ned under asfalten før det forelå en endelig bebyggelsesplan at dette toget dessverre hadde gått.» (Arkitekt Didrik Hvoslef-Eide. Aftenposten Aften 07.06.2011.)*

Oslos karakter blir her assosiert med beskjeden og historisk bebyggelse, som videre byutvikling må tilpasse seg. Sammenligningen med Øst-Berlins hovedgate kan også fremheve det forfatteren mener er autoritære kvaliteter ved planleggingsprosessen. Under «omkampen» i 2008, var ikke en smalere gate et alternativ. Dette tematiseres også i et debattinnlegg av jurist Audun Engh, som ledet Plansmie Bjørvika. Her beskrives planleggingsprosessen som udemokratisk, *dominert av en særinteresse*, og dermed uegnet til å skape et resultat tilpasset konteksten og bylivet:

*«Planleggingen av gaten var dominert av en særinteresse: transportsektoren. PBE inviterte for ca. fire år siden til et faglig seminar om utformingen av gaten. Der deltok fagkritiske veiingeniører som ønsket en smalere gate, bedre tilpasset byens skala og behov. De fikk beskjed fra PBE at gatebredden var gitt og ikke skulle diskuteres.*

*Hadde man benyttet en plansmie, slik bystyret ba om for viktige prosjekter i Fjordbyen, ville resultatet trolig blitt bedre. Gaten kunne bidratt til å skape den levende bydelen som var opprinnelig mål med Fjordbyen.» (Aftenposten, 2012).*

Ved å beskrive transportsektoren som en særinteresse, og en smalere gate som bedre tilpasset byens behov, tegnes det et bilde av at transportplanleggerne har vært opptatte av å sikre egne interesser. En alternativ forståelse av byens behov kan være at transportmengden bidrar til å gjøre byen og bydelen tilgjengelig, slik Plan- og Bygningsetaten har påpekt. At det er transportmengden som har vært dimensjonerende for Dronning Eufemias gate, kan forklare at et brudd med «byens karakter» ikke fremstår som et gyldig argument mot gaten, for planleggerne. Dette fremgår av en rapport fra PBE i 2007, der debatten om Bjørvikaplanen beskrives som å ha «et sterkt byestetisk fokus» som har overskygget argumentene om funksjonalitet og bærekraft. Når rapporten forklarer kritikken av Dronning Eufemias gate med at «man har vurdert gaterommets dimensjoner som fremmed for Oslo», blir dette dermed et ugyldig argument, fordi det handler om form, heller enn funksjon. Dokumentet anerkjenner også at debatten har handlet om oppholdskvaliteter, men forklarer skepsisen med at «referansegater er nær fraværende i Oslo». Dronning Eufemias gate representeres dermed som noe nytt i Oslo, som for mange kan være vanskelig å se for seg på et så tidlig stadium. På sikt vil likevel byens befolkning kunne tilvenne seg det etaten beskriver som en «uprøvet byaveny-type i Oslo i nyere tid». For landskapsarkitektene som har jobbet med treplantingen i Dronning Eufemias gate, fremstår det derimot som et poeng at gatens estetikk skal skille seg fra resten av byen, og dermed kunne brukes som stedsmarkedsføring. Dette kommer fram i intervju med representanten for Dronninga Landskap:

*«Jeg tror Dronning Eufemias gate kunne blitt en merkevare i seg selv. Det er mange ting å bringe videre. Det med den botaniske gata som vi lager, det kunne jo vært kjempefint å bruke videre som en identitetsskaper, en merkevare. Det håper jeg vil skje.*

*[Intervjuer] Tror du Dronning Eufemias gate passer inn i det bildet folk har av Oslo?*

*Nei, jeg tror Dronning Eufemias gate er noe helt annet. Jeg tror ikke vi finner paralleller til den, ikke i Oslo, ikke i Norden, ikke i Europa. Så jeg tror det vil bli noe helt annet.*

*[Intervjuer] På grunn av det grønne?*

*Ja, på grunn av det grønne.»*

## Champs-Élysées, Bogstadveien eller Karl Johan?

Oslos størrelse artikuleres også med referanser til befolkningsmengden og bylivet som en kvantitativ størrelse. Blant kritikerne blir bredden til Dronning Eufemias gate et problem fordi det ikke vil være nok byliv i Oslo til å fylle det nye gaterommet:

*«Oslo er for liten til at det kan myldre overalt samtidig. Skal Nyland allé [Dronning Eufemias gate] erobre nok mennesker til å oppfylle utbyggernes drøm om et yrende byliv, må det stilles krav til planleggerne.» (Arkitekt Einar Lilleby, Aftenposten Aften, 12.04.2007)*

*«Forretningsskjernen i Oslo krymper. Antall løpemeter gate med butikker sviner. Byen er rett og slett ikke stor nok, og man vil ikke være i stand til å trekke nok folk til å fylle østre del av Bjørvika. De første bygningene i Barcode viser hvordan det hele blir. De vestlige områdene frem til Stasjonsalmenningen vil trolig bli mer attraktive, med Deichman, Operaen, Munch, sjøtilknyttede friområder og med stasjonen rett ved. Planen synes også å være å knytte denne delen opp mot en ny nord-sør-forbindelse og handlegate i forbindelse med oppgraderingen av Oslo S. Effekten blir den samme som da Oslo City tok alle mulige kunder fra handlegaten Galleri Oslo. Eufemias gate blir relativt sett enda mindre tiltrekkende.» (Karl Otto Ellefsen, rektor på Arkitekthøyskolen, Aftenposten 11.06.2009)*

Sitatene beskriver et byliv med en høy grad av mobilitet og valgmuligheter, som de enkelte stedene i byen konkurrerer om. Bylivet i Oslo er noe et sted kan «ta» eller «erobre», men da vil samtidig andre steder tape. Av aktørene som argumenterer på denne måten blir Dronning Eufemias gate ofte representert som en handlegate. Bogstadveien blir av disse aktørene regnet som et bedre ideal til etterfølgelse enn Champs-Élysées, grunnet den smale gatebredden: «Vi vet at Bogstadveien er Oslos beste handlegate. Det har med bredden å gjøre. Der kan man se butikkene og menneskene på andre siden.» (Arkitekt Niels A. Torp, Dagsavisen 17.03.2012), samt boligandelen: «I forhold til gateliv er trolig høy boligandel den viktigste rammebetingelsen. Det er antagelig hemmeligheten bak suksessen til landets ledende handlegate, Bogstadveien. Gaten har ca. 60 prosent boligandel» (Arkitekt Einar Lilleby, Aftenposten Aften 12.04.2007). Av aktører som mener trafikkmengden er det største problemet med Dronning Eufemias gate, nevnes også Karl Johan som en kontrast til Champs-Élysées, slik som i dette sitatet av bydelspolitikeren (AP):

*«Ellen de Vibe snakka jeg med om akkurat det, og da mente hun at biltrafikk var med på å skape liv i gata, det ble så dødt i gata uten. Men jeg tror hun har vært veldig opptatt av at Dronning Eufemias gate skal bli en sånn Champs-Élysées. Og det tror jeg tilhører fortida. Å tro på at en svær, brei gate med masse biltrafikk skal bli en suksess. [...]*

*[Intervjuer]: Hva er de beste bygatene?*

*Karl Johan er jo en god byggate. Alle gågater som er etablert er blitt en suksess, i forhold til byliv og handel og at folk trives med å være der.» (Bydelspolitikeren AP)*

Kritikken av Dronning Eufemias gate som handlegate har også blitt delt av Oslo Handelsstands Forening (OHF), som har ment at lokalene i Barcode er for små til å konkurrere med mer attraktive kjøpesentre. Flere av mine informanter mener derimot at befolkningsveksten i Oslo vil sikre et kundegrunnlag også i de nye byområdene:

*«Det er jo klart at Bjørvika blir en konkurranse, men i og med at Oslo er i vekst, så blir jo Bjørvika også et supplement. Hvis den byen vi har hatt har vært i balanse, og vi er i vekst, så er det jo behov for mer. Bjørvika blir i tillegg til.»  
(Representanten for Bjørvika Utvikling).*

*«Det er jo mange som er redd for at man tapper sentrum når man bygger kjøpesentre og man bygger ny bydel, men utbyggingen av Fjordbyen har jo vist det at befolkningsveksten dekker næringslivets behov for kunder. Så jeg er ikke så veldig redd for det egentlig, men det er jo viktig at vi fyller næringsarealene med variasjon, at det ikke bare blir sånne kontorbygg med aktivitet fra ni til fem.»  
(Bystyrepolitikeren AP).*

## **Barcode og bygulvet**

PWC-bygget, det første bygget i Barcode-rekken, sto ferdig i 2007, mens de to neste ble ferdigstilt i 2010. Reguleringsplanen for området inneholder krav om at bygningenes førsteetasjer skal huse publikumsrettede funksjoner, slik at de kan bidra til å skape gateliv. Paul Løddøen, tidligere administrerende direktør i OSU, beskriver konseptet slik i Aftenposten Aften:

*«Vi er opptatt av å få til et godt bygulv, liv mellom husene og ikke minst en god og riktig produktmiks av ulike forretninger, gallerier og et allsidig serveringstilbud»  
(11.06.2009).*

Det hersker stor enighet om at bygningenes førsteetasjer er avgjørende for gatelivet, men flere av sitatene fra kritikerne uttrykker tvil om hvordan disse planlegges:

*«I Barcode blir det relativt få boliger, og kontorene stenger om kvelden. Man må derfor få inn nok attraktive kommersielle og ikke-kommersielle aktiviteter i 1. etasje som kan skape liv. Dette gjelder også den kommende bebyggelsen mot sør. Her er det også avgjørende hvordan fasadene i Barcode møter bakken. Blir det glatt og avvisende eller mer menneskelig og inviterende? Foreløpig tyder ingenting på at de har fått det til.» (Arkitekt Bård Isdahl, Aftenposten Aften 11.06.2009)*



*«For å få et levende område må man ha butikker, kafeer og utesteder som trekker folk ned i gatene. I Dronning Eufemias gate kommer lokalene på gateplan stort sett til å bestå av videoovervåkede resepsjoner for banker og forsikringsselskaper» (Arkitekt Peter Butenschøn i Aftenposten 12.09.2013)*

Utbyggerne i OSU har på sin side vært opptatte av at tilbud på gateplan kommer når Dronning Eufemias gate står ferdig bygget. Her fremstilles Barcode som godt egnet til å skape liv i Dronning Eufemias gate, så snart det kommer publikumsfunksjoner i første etasje. Dette synet uttrykkes også av tidligere byrådsleder Erling Lae (H):

*«Det sterile inntrykket er bare midlertidig. Det er viktig å presisere at det fremdeles bare er bygninger på en byggeplass. Den store paradegaten er ennå ikke ferdig. Når den kommer, så kommer også butikkene og kafeene på gateplan. Det ser dødt ut, men det er bare akkurat nå.» (Aftenposten 22.10. 2011)*

Også Andreas Vaa Bermann, direktør i Norsk Form, åpner for at det er dårlig formidling av planene som har skapt skepsis til prosjektet:

*«En forutsetning for at byggingen som foregår i Bjørvika skal bli vellykket, er at utformingen på bakkenivå er tilrettelagt for menneskene - for brukerne av byen. Det sies ikke noe om hvordan utformingen vil bli på gateplan, derunder hvor og på hvilken måte uteserveringer skal flettes inn. Planene er for dårlig formidlet, noe som fører til at brukerne av byen ikke får et eierforhold til prosjektet, og at forventningene blir lave» (Aftenposten Morgen, 16.07.2011)*

Handel og servering blir av alle aktørene tillagt en sentral rolle i å skape byliv i Dronning Eufemias gate. Uenighet står om hvorvidt Barcodes arkitektur og tiltenkte funksjoner, legger tilstrekkelig til rette for dette. Noen av avisdebattantene kritiserer også markedskreftenes rolle og den konkurranseorienterte byutviklingen, da som hindre for å oppnå den vitale byen:

*«[Jane] Jacobs mente også at en vital bydel burde bestå av en blanding av nye og gamle bygninger. Dette handler ikke om bevaring og kulturhistorisk autentisitet, men om at eldre bygninger har lavere husleie, og dermed gir plass til et mangfold av aktiviteter og kreative virksomheter. [...]*

*I stedet for å spre aktivitet og mennesker ut over store deler av Bjørvika, bør man satse helt entydig på det man har mulighet til, nemlig en konsentrasjon av mennesker rundt Dronning Eufemias gate. Man kan så la de kreative butikker og nye virksomheter blomstre i de tilstøtende byrommene der de kan bidra til å gjøre Bjørvika til et attraktivt sted.*

*Men dette kommer neppe til å skje. Uansett hvordan man snur og vender på det, er Bjørvika tenkt som Oslos nye Central Business District - noe som blir regnet som nødvendig for å tiltrekke et globalt forretningsliv til Oslo i konkurranse med andre*

*byer og regioner.» (Førsteamanuensis ved AHO, Peter Hemmersam. Dagbladet 02.04.2011.)*

Markedskritikken kommer også til uttrykk i en artikkel på nrk.no. Under overskriften «Gatene i Bjørvika tilbake til folket», beskrives publikumsrettede tilbud som en funksjon av strenge politiske reguleringer:

*«Alle førsteetasjer i Bjørvika må inneholde tilbud som skaper liv i bydelen. Oslo-politikerne ønsker seg kafeer, butikker og kultur. De stiller strenge krav for å hindre at området blir en glass- og betongørken.» (nrk.no 10.11.2014)*

Bystyrepolitikerer (AP) hevder på samme måte at politikerne må stille strenge krav til utbyggerne fordi «penga rår i byutviklingen»:

*«Vil de mindre kulturaktørene ha råd til å komme inn dit? Jeg vet ikke. Men en bydel trenger det. Det er jo ekstremt dyr eiendom, som eierne skal ha pengene tilbake på, gjennom husleie og sånn, så spørsmålet er jo om de får igjen nok penger på næring og boligarealer til at de også kan være litt spandable da, og subsidiere litt på enkelte arealer, for aktører som ikke er fulle av cash. Det vet vi ikke. Så selv om man har et eget prosjekt som heter kunst i Bjørvika, så går det mest på utforming og ikke på aktivitet.» (Bystyrepolitikerer AP)*

Samtidig blir de ikke-kommersielle delene av gata ansett som «døde» eller uinteressante soner, uten potensiale for byliv:

*«Jeg tror Operagata kan bli god fra Deichman og forbi studentboligene, og så kan Dronning Eufemias gate kanskje være interessant langs Barcode, mens resten er relativt uinteressant. Fordi Hotell Opera, Avinor og den delen der, det er ikke noe som inviterer, det er kun transportstrekning til og fra kollektivknutepunktet eller byen.» (Bystyrepolitikerer AP)*

## **Bylivets orden og uorden**

Å planlegge byliv skjer i skjæringspunktet mellom to tilsynelatende motstridende forestillinger om bylivet. Den første forestillingen forutsetter at sosial aktivitet innebærer en viss grad av forutsigbarhet, og at arkitektur legger betydelige føringer på bylivets muligheter og begrensninger. Den andre forestillingen anerkjenner at bylivet også er dynamisk og preges av uorden, mangfold og individuelle følelser og opplevelser. Dette har Ehrenfeucht og Loukaitou-Sideris (2010) påpekt som et paradoks i planleggingen av gateliv: «On sidewalks, activities are orderly but spontaneous and people engage with one another in various ways that integrate purposeful actions, such as vending or walking, and incidental exchanges including smiling or peoplewatching. Planning, in contrast, strives to establish priority uses and create predictable environments» (s. 460). De mener at planleggere gjerne anerkjenner det

spontane og uforutsigbare ved bylivet, men responderer på dette ved å skape tilrettelagte «turistbobler» eller områder for en bestemt type bruk. «They hope to spur physical and economic vibrancy through the creation of orderly and safe spaces that can evoke the sense of urbanity that [Jane] Jacobs celebrated» (s. 461).

Når det argumenteres for at fysiske og funksjonelle kvaliteter skaper byliv handler dette gjerne om en *probabilistisk* tilnærming til planlegging. Tanken er at «omgivelsene gir muligheter for valg, men bestemte typer omgivelser gjør noen valg mer sannsynlige enn andre» (Schiefløe, i Pløger, 2002). Et eksempel på dette kan være når Dronning Eufemias gate blir bedømt som et sted med få «gatelivsgenererende premisser», i dette sitatet av arkitekt Einar Lillebye:

*«Avhengigheten mellom gateliv og målpunkter er sårbar. I Bjørvika kan Operagata bli et målpunkt fordi fjorden, solforhold, lite biltrafikk og sosiale allmenninger er viktige gatelivsgenererende premisser. «Barkode-område» har større utfordringer. Området avgrenses av fire barrierer: Sporområdet mot nord, Loenga mot øst, Nyland allé [Dronning Eufemias gate] i 43 meters bredde mot sør og en ca. 300 meter gangsoner forbi «døde» bygninger mot vest.» (Aftenposten Aften 12.04.2007)*

Problemforståelsen som konstrueres i kritikken handler dermed om at de riktige virkemidlene for å skape gateliv ikke er brukt. Blant planleggere og politikere snakkes det på samme måte om bylivet som noe som skal “bygges opp” eller “programmeres”:

*«Det var noe som het kulturoppfølgingsprogrammet, som jo er litt enestående, jeg har ikke hørt om andre reguleringsplaner som har det, men det sier jo at bylivet skal bygges opp rundt allmenningene, havnepromenaden og Dronning Eufemias gate, for den har jo brede fortau.» (Representanten for PBE/HAV)*

*«Jeg opplever vel det at grunneierne jobber mye med programmering av gatelivet da. De er opptatt av at det skal invitere, men vi må huske på at dette er nede ved sjøen, i et land hvor det er mye vind og vær, sånn at det krever sitt da, i et klima som også bli våtere og mer vindfullt, hvordan de programmerer og tilrettelegger for gatelivet.» (Bystyrepolitikeren AP)*

I disse sitatene artikuleres bylivet som et synonym for aktive fasader og funksjoner. På denne måten representeres bylivet som noe planleggere og utbyggere har kontroll over, og dermed kan stilles til ansvar for. Denne framstillingen kan også være av interesse for utbyggere og planleggere, som ønsker å framstå som ansvarlige aktører. Samtidig påpeker disse aktørene også de uforutsigbare sidene ved bylivet, når de forsvarer seg mot kritikk i avisene. Det kan

dermed synes som om planleggere og utbyggere i Bjørvika må forholde seg både til bylivets orden og uorden, for å framstå som troverdige:

*«Det tar tid å bygge en helt ny bydel. Det tar også tid å skape yrende byliv i gater og allmenninger.*

*Det er komplekse årsakssammenhenger bak yrende byliv. Noen kjenner vi godt. Andre er vi mer usikre på.» (Geir Lynnebakken, Eva Hagen og Thor E. Thoeneie, de tre største utbyggerne i Bjørvika. Aftenposten Aften 02.10.2012.)*

*«Bjørvikas langsiktige utvikling kan ikke bedømmes nå, kun en tredel ut i utbyggingsperioden. Mye kan skje både av positive og uforutsette hendelser. Det er spennende. La oss sammen bidra til en levende bydel snarere enn å bekymre oss for dårlige grunnforhold som for lengst er et tilbakelagt stadium.» (Ellen de Vibe, leder av Plan- og Bygningsetaten. Morgenbladet 03.12.2010).*

Mindre tematisert er at bylivet også består av ulike «livsverdener og livsformer» og at stedsbruk kan påvirkes av den betydningen ulike steder tillegges. Pløger (2002) mener at arkitektur og omgivelser kun får sin tiltenkte virkning, dersom denne sammenfaller med brukerens tolkning av rommet: «Den ‘rumlige praksis’ er således ikke et spatialt produkt, men en konsekvens af den ‘sociale rumliggøring’ - meningstilskrivning - som skaber en relevant ‘menings- og betydningsbaseret brug’ af stedet eller rummet» (s. 248). En bevissthet om forholdet mellom ulike livsverdener, er til stede når representanten for Bjørvika Utvikling kobler gatelivet til en følelse av å være velkommen i et område. Dette representeres likevel som noe det er vanskelig å jobbe med:

*«Hvis du går over akrobatene, bort her, så vrir det jo av folk, hele døgnet. Veldig mange som, uvisst av hvilken årsak, er bare uti gata og ikke gjør noen ting. Hvordan man skal få de til å tenke at de er velkommen til å trekke hit, det er en oppgave. Det bor enormt mange innvandrere på Grønland, det er veldig hyggelig å gå bort i Brugata å sitte på en restaurant. Det er et yrende liv der. Det som blir utfordringen er å få trukket de hit, og for så vidt de som er her dit. Det er jo en interessant blanding som hadde vært spennende å tenke på hvordan man kunne fått til.*

*Intervjuer: Ingen ideer?*

*Nei, men det som vi tenker er jo å tilby rause, gode oppholdssoner uten at det skal koste skjorta å være der. Det er jo en god idé i seg selv, for det er jo et veldig lavterskeltilbud, og det er plass til alle.» (Representanten for Bjørvika Utvikling).*

Mangfoldet av livsverdener reflekteres imidlertid ikke i kunnskapen som danner grunnlaget for planleggingen av bygulvet. Representanten for OSU beskriver dette som et bredt

kunnskapsgrunnlag, som inkluderer markedsanalyser, trendanalyser og arkitekters fagkunnskap. Han viser blant annet til at interessene til de som bor og arbeider i området er blitt kartlagt i spørreundersøkelser:

*«Vi tror at måten å bringe nye mennesker hit er ved å ha tilbud som fungerer for de som er her allerede. Og på en måte skape et gravitasjonspunkt med de som er her. Og så tror jeg at det vil tiltrekke seg andre også. [...]*

*Det er cirka 9000 mennesker som jobber her nå, og vi har spurt alle de 9000 om å fylle ut noen greier da. Det er jo en veldig kjøpesterk gruppe som jobber her, og veldig kvalitetsbevisst gruppe, og det er en relativt ensartet gruppe som jobber her, faktisk. Men de som bor her er jo mye mer spredd i, hva skal vi kalle det, typer, eller kategorier da» (Representanten for OSU).*

Hvorvidt Dronning Eufemias gate vil klare å tiltrekke seg de folkemengdene som har vært målsetningen bak avenyen har, som dette kapittelet viser, vært det store spørsmålet om gaten i avisene. Dette preger også de ulike synene på trafikk, som er presentert i kapittel 5.1. Disse tar enten utgangspunkt i at trafikk har en negativ eller en positiv/nøytral betydning for det sosiale gatelivet. Til sammen gir disse kapitlene et bilde av to ulike «roller» Dronning Eufemias gate kan ta, som transportåre og som sosial arena, og viser hvordan interessekampene har utviklet seg både mellom og internt i disse rollene. Kapittel 5.3 vil diskutere hvordan disse to aspektene ved Dronning Eufemias gate får betydning for Bjørvika som boligområde. Dette er et tema som i mindre grad har vært debattert i media, men som har blitt trukket fram som viktig av utbyggerne i mine intervjuer. Det er dermed disse aktørenes virkelighetsforståelse som her vil analyseres.

## **5.3 Dronning Eufemias gate og den flerfunksjonelle bydelen**

### **Transport og den urbane livsstil**

Richardson og Jensen (2008) påpeker at planleggingen av transportinfrastruktur tar utgangspunkt i noen forestillinger om hvordan fremtidige innbyggere vil bevege seg i byen. Utbyggernes forestillinger om beboere i Bjørvika, og deres mobile praksiser, kan derfor gi innblikk i noe av rasjonaliteten bak planleggingen av Dronning Eufemias gate. Generelt blir transport gitt en viktig plass i utbyggernes forestillinger om det gode liv i Bjørvika. Det er

både den globale mobiliteten, med nærhet til flytoget, og den lokale tilgjengeligheten som tillegges viktighet:

*«Hva er bylykke? Jeg tenker at det kan være at det tar en halvtime fra dusjen hjemme til security på Gardermoen. Det kan være å slippe å sjekke når bussen eller trikken går, for den går jo alltid. Og det er mye som skjer rundt deg, det er kultur, det er opplevelser, restauranter, det er mye kule jobber for høyt utdanna folk.» (Eva Hagen, HAV Eiendom. Innledning på Bjørvikakonferansen 2014)*

I *Gentrifisering på norsk* undersøker Hjorthol og Bjørnshau (2004) hvorfor sentrumskjernen på nytt har blitt attraktiv for middelklassen. De finner at det i hovedsak er praktiske fordeler, som nærhet til arbeidsplass og muligheter for å gå og sykle i hverdagen som avgjør bostedsvalget, i større grad enn «kulturelle og urbane aspekter», som kafeer og underholdningstilbud. Uavhengigheten av motorisert transport blir beskrevet som en verdsatt form for frihet, fra ventetid, køståing og parkeringsproblemer. Rérat og Lees (2011) mener derfor at mobilitet er en viktig faktor som skiller den urbane middelklassen fra den suburbane. En av grunnene til at den urbane middelklassen har valgt å flytte sentralt, er for å øke sin romlige kapital (Kaufmann et al., 2004). Disse motivene går også igjen når utbyggerne beskriver faktorene som tiltrekker boligkjøpere til Barcode-området. Det legges her vekt på at transportinfrastruktur og nærhet til arbeidsplasser er avgjørende:

*«Jeg tror den typiske beboeren her [i Barcode] er de som er opptatte av å ha et effektivt sted å bo, å bo sentralt da. Og tenker at det er den største kvaliteten, i forhold til flytoget, i forhold til kommunikasjon og i forhold til arbeidsplass her.» (Representanten for Bjørvika Utvikling)*

*«Her er det jo, du har jo fjorden 50 meter foran her og du har Ekebergåsen 200 meter den veien og du er på Frognerseteren i løpet av et kvarter med T-banen. Så det er klart, de er vel opptatt av å få både i pose og sekk de som kjøper her, men nok med et tyngdepunkt mot det urbane da, altså at de ønsker å bo urbant. De ønsker å bruke kort tid på transport, veldig mange av de ønsker å ikke ha bil, de ønsker å rett å slett bruke sykkel og gå og bruke kollektivtransportmidler i hverdagen.» (Representanten for OSU)*

Menneskene som beskrives her verdsetter korte avstander, og den fleksibiliteten som kommer av hyppige kollektivavganger og muligheter for å gå og sykle. Disse forestillingene kan blant annet legitimere en konsentrasjon av holdeplasser for kollektivtransport, ved Barcode i Dronning Eufemias gate.

## Bolig og byliv

Den urbane livsstilen som utbyggerne beskriver er i større grad knyttet til mobilitet og tilgjengelighet, heller enn bylivet med kultur- og underholdningstilbud. Dette trekket ved norsk byliv er bakgrunnen for at antropologen Viktoria Walldin (2014) har omtalt nordmenn som «motvillige urbanister». Hun beskriver et nordisk ideal som forbinder «det gode liv» med livet på landet, og som ikke er tilpasset den tette byen. Den raske urbaniseringen i nordiske land, mener hun, krever ikke bare en fysisk forandring, men også en mental forandring: «Fra en natur- og friluftsidentitet til en storbyidentitet». Dette perspektivet er også til stede blant utbyggerne i Bjørvika, noe som illustreres i et sitatet fra Eva Hagen, leder i HAV Eiendom:

*«Det er noe med at mange av de som flytter til Bjørvika og sånn, de kommer fra, kanskje de kommer fra litt sånn bygdelykke da, og så vil en gjerne ha med seg disse kvalitetene ned til byen. Du vil ha ro og fred, du vil ligge i hengekøya di, du vil fiske fisken din og ha det rolig og fredelig. Men du vil ha restauranter og kultur og bussen skal gå akkurat, du skal slippe å sjekke rutene for når bussen går. Samtidig så lager dette lyder, som gjør at det blir en kontrast.»*  
(Bjørvikakonferansen 2014)

Konsekvensen er dermed at byliv anses som vanskelig å kombinere med et godt boligområde. Representanten for Bjørvika Utvikling mener det ikke er «helt samspill mellom de som flytter inn og bor, og de som vil ha et yrende byliv». Han refererer til en episode fra Tjuvholmen, sommeren 2014, som har blitt stående som en viktig symbolsak for utbyggerne i Bjørvika. Her ønsket beboerne å stenge området for bading om kvelden, og definerte deler av havnepromenaden som sin «forhage». Representanten for BU forklarer dette med at de som har økonomiske evner til å flytte til Bjørvika gjerne har «solgt en enebolig i et etablert villastrøk, har blitt 55-60 år og vil inn i en leilighet. De er vant til at det er stille». Samtidig poengterer han at «mennesket er skapt sånn at de fleste trenger nattero» og plasserer dermed toleransen for bystøy et sted mellom biologi og forventninger. Dette er en type konflikt som den modernistiske byplanleggingen effektivt unngikk ved å segregere boligområder fra resten av byen. Også representanten for OSU beskriver episoden fra Tjuvholmen som en ny type problematikk, knyttet til urbaniseringen av Oslo:

*«Det som jo har vært ett konflikttema på Tjuvholmen er jo dette med at publikum har, skal vi si, kanskje ikke full respekt for at det også bor mennesker der, da. Og det er hoing klokka fire om natta og bading nesten fra verandaen til folk og sånn. Men det tror jeg er ting som går seg til, egentlig. At man blir liksom, vi er ikke vant til å være så urbane i Norge, som det Oslo nå utvikler seg til å bli. Så jeg tror alle*

*parter må lære litt å ta hensyn til hverandre. Og det blir helt sikkert noe friksjon før vi har lært det da.»*

Shantz, Kearns, og Collins (2008) peker på at krav om å regulere offentlig rom ofte er forankret i en opplevd følelse av utrygghet eller ubehag. I områder med ressurssterke boligeiere, kan private utbyggere ha økonomiske insentiver til å følge opp disse kravene, på bekostning av brukere som kommer utenfra. Samtidig kan det å tilrettelegge for det mangfoldige bylivet bli ansett som en moralsk viktig oppgave. Utfordringen med å balansere disse hensynene kommer til uttrykk i et sitat av representanten for PBE/HAV, som argumenterer for at Bjørvika trenger et tydelig skille mellom private og offentlige rom:

*«Plan- og bygningsetaten og Ellen de Vibe går i bresjen for å smøre bylivet utover hele byen, [...] da er jo spørsmålet om man bygger konflikter. Hvis man setter krav til at førsteetasjene skal ha 35% servering og veldig sånn rigide bestemmelser. Ja det gjelder jo også kunst, kunst skal være i Bjørvika, ikke sant, alt skal smøres ut i alle kroker. Og det sliter vi som utbyggere litt med, fordi at konflikter mellom servering og boliger, det er det bygd nok av her i byen.*

*[...] jeg mener, og vil forsvare på min hals at allmenninger og havnepromenade ikke er noen forhage, det er byens eiendom. Men når Plan- og bygningsetaten også sier at bakgårdene innover i Bjørvika, i karrebebyggelsen, skal være byens eiendom, og gjennomganger og portaler over alt, da synes jeg det er grunn til å reagere litt.»*

Representanten for OSU mener likevel ikke dette gjelder for de som har flyttet inn i Dronning Eufemias gate. Han peker både på at alderssammensetningen her er mer mangfoldig, og at bygningene ligger høyt, som årsaker:

*«Ja, vi har vel ikke opplevd det her, enda. Men det som jo er veldig spesielt her foreløpig er jo at boligene ligger høyt oppe. Det er foreløpig nesten ingen boliger som har direkte bakkekontakt. Og dermed så blir de jo i liten grad påvirket da, av eventuelt støy osv. fra restauranter eller barer eller puber. Nå er det jo ikke så veldig mye sånt som er etablert enda heller. Men foreløpig så har vi vel hatt den motsatte problemstillingen her da, at de ønsker seg mere, flere etableringer.»*

Dronning Eufemias gate blir dermed et legitimt sted for støy fra trafikk og byliv i utbyggernes forestillinger, som en kontrast til de andre områdene i Bjørvika.



## 6 Analyse av diskurser

*«The discursive construction of the city and its future has become a key dimension of urban transformation and discourse analysis in turn becomes crucial to its interpretation». (Dovey, 2005, s. 13)*

Fortellingene om Dronning Eufemias gate, som er beskrevet i forrige kapittel, kan analyseres som uttrykk for ulike perspektiver på byutvikling. De språklige praksisene som springer ut av disse perspektivene kan kalles diskurser.

Diskurser er praksiser som både representerer og konstituerer sine objekter (Kaarhus, 2001 i Skogheim & Røe, 2003). Dette betyr for det første at hver enkelt diskurs i kapitlet rommer en mer eller mindre sammenhengende fortelling om Dronning Eufemias gate og byutvikling i Oslo. Det skjer med andre ord en midlertidig meningslukning, der tegnet Dronning Eufemias gate får en fastsatt betydning innenfor diskursen (Jørgensen & Phillips, 2002). Diskursen er samtidig konstituerende, fordi den danner noen rammer for hvordan gaten erfares og utvikles av de som befinner seg innenfor diskursen. Det kan sies at diskursen definerer noen regler for hva som er gyldig kunnskap og autoritative utsagn om byutvikling.

Diskursene må anses som mine konstruksjoner. De er både et resultat av meningsmønstre som finnes i empirien, og min fortolkning og sammenstilling av disse meningsmønstrene.

Diskursene kan dermed ligne idealtyper, i det at nyansforskjeller mellom utsagn nedtones, til fordel for en rendyrking av typiske trekk ved diskursen. I denne prosessen benytter jeg meg av teorier om byutvikling for å forklare de ulike perspektivene jeg finner. Diskursene må likevel anses som kontekstspesifikke konstruksjoner, som ikke kan utledes direkte fra teorien.

## 6.1 Transportplanleggerdiskursen

Aktører som kan knyttes til denne diskursen legger vekt på Dronning Eufemias gates betydning som transportåre. Dette er i hovedsak Statens Vegvesen, Plan- og bygningsetaten og kollektivselskapene. Dronning Eufemias gate beskrives her som et funksjonelt rom for ulike transportbrukere. Gateplanlegging blir dermed en teknisk oppgave, som handler om å fordele arealer på en måte som sikrer fremkommelighet og trafiksikkerhet. Som transportåre tillegges Dronning Eufemias gate en viktig rolle i utviklingen av Oslo til en bærekraftig by. Det vil dermed være et mål å vise at det er de riktige transportmidlene som er prioritert, i tråd med det som regnes for å være bærekraftig transportplanlegging (Banister, 2008):

*«For oss er et viktig perspektiv at vi gjennom å bygge et nytt hovedvegnett i Bjørvika, har fått bilene ned i senketunellen, og bidratt til å fjerne gjennomgangstrafikk. Slik sett har vi gitt Oslo muligheten til å få en paradegate med et grønt fokus, der trikker, busser, syklende og gående vil dominere gatebildet (Geir Sorte, Byggeleder i Statens Vegvesen. E24 11.02.2014)*

Det legges i tillegg vekt på at Dronning Eufemias gate er en bymessig gate. Boulevarden som form blir i denne diskursen ansett som en moderne måte å balansere transport og hensynet til det sosiale livet i byen. Dette har også vært begrunnelsen for mange lignende prosjekter internasjonalt, der bymotorveier erstattes med boulevarder (Cervero, 2009). Det vises ofte til hvordan transportplanleggerens virkemidler, som lyskryss, fotgjengerfelt og lave fartsgrenser er blitt brukt for å nedprioritere den trafikale karakteren til gata, og dermed tilpasse den til en bykontekst. Av representanten for PBE/HAV blir Håkon Vs gate, Bjørvikas andre hovedgate, beskrevet som å ha en «motorveigeometri», noe han påpeker som en motsetning til den mer bymessige Dronning Eufemias gate. Det kan her spores noe uenighet mellom aktørene som slutter seg til diskursen, der Plan- og bygningsetaten fremstår som en aktør med et bredere byformingsperspektiv, mens Statens Vegvesen representerer en «renere» transportdiskurs. Planleggeren for Vegvesenet legger vekt på at en del at tiltakene som nedprioriterer fremkommeligheten har vært Plan- og Bygningsetatens agenda:

*«For gjennomkjøring av biltrafikk så ønska jo Vegvesenet å ha rundkjøringer, ikke sant. Men vi ser jo at for trafikkens del så hadde det vært best med rundkjøringer, men for å vise til Kvadraturen så var ikke det mulig.»*

Det refereres her til at Dronning Eufemias gate er en forlengelse av Prinsens Gate i Kvadraturen, og dermed har samme type utforming. Hovedformålet, fremkommelighet for kollektivtrafikken, har det likevel vært stor enighet om.

Blomley (2007) har argumentert for at *trafikk-logikk* produserer steder på en distinkt måte, som funksjonelle soner for flyt og fremkommelighet. Dette innebærer en grunnleggende skepsis til stillstand, uorden og mobile praksiser som kan begrense trafikkflyt. Samtidig blir «det bymessige» i situatene over et premiss som gjør at noen begrensninger i fremkommelighet blir politisk ønskelig. Dette ligner Banisters (2008, s. 74) beskrivelse av dagens bærekraftige transportplanlegging, som «a transport strategy that both tries to speed traffic up and slow it down». Dronning Eufemias gate skal gi «optimal framkommelighet» for kollektivtransporten, samtidig som trafikken skal være underordnet fotgjengeren og bylivet. Denne ambivalensen kommer til uttrykk i måten vegvesenets representant omtaler fotgjengere, som et hinder for bilen (legitimt) og et hinder for bussen (ikke legitimt):

*«Når du vet hvor mange folk som går og ser på operaen, så er det en veldig stor trafikkstrøm av gående. Denne har man valgt å legge i plan. I forhold til fremkommelighet, så ville jeg sagt at man kunne bygd en flott bru, og hatt den adskilt for bilene. For alle bussene og alt det må stoppe for gående. Men det er også en strategi at det er valgt, for å få ned trafikken. Det skal være litt dårlig fremkommelighet, og da kan disse gående hindre bilene i å komme fram. Men de hindrer også busser, så det er noe med det.»*

Gatestrukturen kan anses som en materialisering av denne diskursen. Dette kommer tydelig til uttrykk i diskusjonen av alternative ordninger av trafikken, etter prinsippet om *shared space*. Tanken bak dette prinsippet er at mange former for separering og regulering av trafikken fjernes. Den uorden som da oppstår, skal gjøre trafikantene mer oppmerksomme på omgivelsene, og på den måten skape trafiksikkerhet (Hamilton-Baillie, 2008). Selv om planleggerne i mine intervjuer var kjent med ideen om ‘shared space’, og mente dette kunne være aktuelt noen steder, ble det i Dronning Eufemas gate enten sett på som «trafikkfarlig» (planleggeren fra Statens Vegvesen) eller til hinder for kollektivtransporten (planleggeren fra PBE):

*«Samferdselsetaten er jo på en måte den fremtidige forvalteren av de gatene, og de har satt foten ned og vil ikke ha det. (...) altså, kollektivtrafikken i Dronning Eufemias gate er nok for tung for å kunne ha det. For sivegater, som de jo heter på norsk, er jo kjennetegnet av en utrolig lav hastighet, lavere enn de 30 kilometerne i timen som vil være standard i Dronning Eufemias gate. Så det er liksom litt på korte strekninger hvor det vil være veldig store konflikter, hvor bilene må kjøre i ganghastighet, hvor det er helt åpenbart for biler at de må kjøre ned mot ganghastighet, at det vil fungere.*

*[Intervjuer]: Så det var fremkommelighet for trikk og buss som...*

*Ja, at det var en så viktig framtidig kollektivgate i Oslo.» (Representanten for PBE/HAV)*

*«Det var vel en diskusjon, men vi ble vel alle enige om at det ville være for risikofylt. Med den trafikken og så mye kollektivtrafikk som skulle gjennom her, så mente vi at det ville være trafikkfarlig.» (Planleggeren fra Statens Vegvesen)*

## **Transportplanleggerdiskursen i media**

Champs-Elysees har blitt brukt som en sammenligning for Dronning Eufemias gate, for å vise at gatebredden og transportmengden ikke er til hinder for det sosiale livet i gaten. Denne fremstillingen er ikke nødvendigvis en viktig del av transportplanleggerdiskursen, som vektlegger transport som det viktigste formålet med Dronning Eufemias gate. I 2012 ble et kritisk leserinnlegg publisert med tittelen «Hvor ble det av bylivet?» (Aftenposten Aften 19.09.2012). I et svar fra Vegvesenets prosjektleder for E18 Bjørvika, påpekes det at Dronning Eufemias gate er «ikke en paradegate, ei heller Oslos Champs-Élysées. Dronning Eufemias gate er først og fremst en transportåre til kollektivknutepunktene for Oslos mer enn 600 000 beboere» (Aftenposten Aften 03.10.2012). Samme året beskrev kommunikasjonsansvarlig i Statens Vegvesen, Rikke Brouer-Wangen, Dronning Eufemias gate slik:

*«Vi vil gjøre gata til et fint sted å ferdes. Men vi snakker om den som en praktgate, ingen park. Dronning Eufemias gate er et avlangt kollektivknutepunkt.» (NRK, 2012)*

Modalitet er en beskrivelse på aktørers grad av tilslutning til en sannhet, i et gitt utsagn (Fairclough, 2003). Ved å bruke objektive modaliteter, som at Dronning Eufemias gate *er* en transportåre og et kollektivknutepunkt og *ikke er* en paradegate eller park, framstilles dette som en udiskutabel sannhet. Det tas her for gitt at Statens Vegvesen, som byggherre, er en aktør som definerer hva Dronning Eufemias gate er, og dermed hvordan den bør bedømmes. Motargumentene som bedømmer gata på andre kvaliteter enn transportkapasiteten anerkjennes, men bare som ugyldig kritikk. Skogheim (2008) skriver at «[d]et å kunne redusere spesielle problemer, oppgaver eller felt til sin profesjons særlige anliggender, er [...] et viktig utgangspunkt for profesjonell makt og kontroll vis-à-vis andre profesjoner og yrkesgrupper» (s. 217). Når vegvesenet må forsvare sin posisjon som gateplanleggere, vises det derimot at flere profesjoner og diskurser konkurrerer om eierskap til oppgaven, i den offentlige debatten.

## 6.2 Den entreprenørpolitiske diskursen

Kommersielle utbyggere er blant hovedaktørene i Bjørvikautbyggingen, og finansierer bygningene og byrommene langs Dronning Eufemias gate. Av disse aktørene oppfattes byutvikling som noe som innebærer en betydelig økonomisk risiko:

*«Det er på en måte utbyggeren som har byrden, han skal jo få dette til å materialisere seg og har hele det økonomiske ansvaret. [...] altså hvert eneste bygg her har hatt noen innledende rammer, og så må man jo finne ut ok, hvem skal kjøpe dette, hvem skal arbeide her, hvem skal bo her, og så må det utvikles på den måten. Det med byutvikling er på en måte stein på stein hele tiden.»  
(Representanten for Bjørvika Utvikling.)*

Kravet om inntjening er ikke kun diskurs, men utgjør en strukturell nødvendighet som følge av måten utbyggere i Bjørvika er organisert på (Skrede, 2013). Disse selskapene er offentlig eid, men drives likevel etter en logikk fra det private næringslivet. Innenfor denne markedslogikken oppfattes steder gjerne som konkurranseutsatt på samme måte som andre varer. Strategier for å utvikle stedet som et produkt og en merkevare blir dermed tatt i bruk, for å «selge» stedet til ulike kunder (Madanipour, 2006). Utbyggenes rolle blir her å kartlegge og svare på behovene som disse kundene har:

*«Vi tar så faktabaserte valg som mulig. Vi har en helt ny markedsdirektør, som hovedsakelig skal jobbe med det. Forstå kundene våre, forstå behovene, forstå hva byen trenger, forstå hva publikum trenger. Forstå hva de som er her allerede trenger.» (Representanten for OSU)*

Konkurransen utbyggerne beskriver her er i hovedsak lokal eller nasjonal. Dette kommer også til uttrykk i OSUs offisielle visjon for Barcode-området, som beskriver ønsket om å utvikle «Norges mest attraktive sted å jobbe, bo og oppholde seg». Dronning Eufemias gate kan i denne sammenhengen ses på som viktig for å gjøre området til et helhetlig produkt. Tilgjengelighet, gjennom en konsentrasjon av holdeplasser utenfor Barcode, samt hyppige avganger for kollektivtransporten nevnes som viktig. Representanten for OSU uttrykker også skuffelse over at trikken enda ikke er på plass. Dette kan ses i sammenheng med at det er beboere og arbeidstakere som allerede er på stedet som anser disse kvalitetene som attraktive. Disse gruppene ønsker gjerne å realisere et liv i byen uten bil, men vil likevel beholde den fleksibiliteten som vanligvis forbindes med bilen.

## Bjørvika som internasjonal merkevare

Mens konkurrentene som identifiseres av utbyggerne er det norske markedet, er visjonene for hva stedet skal bli, preget av internasjonale sammenligninger. Dette kan ses i sammenheng med at vestlig byutvikling de siste tiårene vært sterkt påvirket av ny informasjonsteknologi og økonomisk globalisering. Tilpasning til denne konteksten tar mange steder form av entreprenørpolitiske diskurser, som retter byutvikling mot internasjonale rangeringer, global konkurranse og økonomisk vekst (Calderon & Chelleri, 2013). Offentlige myndigheter, i samarbeid med private aktører, inngår dermed ofte samarbeid om å «endre forestillingene om byen» (Hall, 1998), gjennom merkevarebygging.

Ambisjonen om merkevarebygging er beskrevet i kulturoppfølgingsprogrammet for Bjørvika, som ble vedtatt som et tillegg til reguleringsplanen i 2003. Merkevaren Bjørvika «skal sikre et varig fundament for økonomisk vekst og utvikling» (s. 11), og tiltrekke «beboere, næringsliv og besøkende / turister (s.11)». Behovet kobles til en interurban konkurranse. Dronning Eufemias gate beskrives her som en «kulturintensiv sone», med andre ord et område som skal inneholde en høy andel kulturell infrastruktur, restauranter og kafeer. I den forbindelse tas begrepet *bygulv* i bruk, for å signalisere at design av gater og plasser er et viktig bidrag til kulturbydelen Bjørvika. Bjørvika skal videre assosieres med et «levende byliv, mangfoldig kulturtilbud og variasjon». At utbyggerne uttrykker et mer ambivalent forhold til elementer som kunst og «byliv», kan tyde på at det finnes noen motsetninger mellom utbyggeres ønsker om å selge boliger, og de kvalitetene som litteraturen om entreprenørbyen tilsier skal tiltrekke den «kreative klasse».

Bjørvika og Dronning Eufemias gate skal i denne diskursen svare på noen behov som den tenkte fremtidige byen har. Diskursen legger til grunn at Oslo vokser og internasjonaliseres, og at dette bør vises igjen i de fysiske omgivelsene. Dette kommer til uttrykk når utbyggerne anser Barcode, og til en viss grad Dronning Eufemias gate, for å være «noe unorskt» og samtidig «symbolet på det moderne Oslo»:

*«Det var enorm motstand mot utbyggingen av Barcode. Men det vi merker er jo at veldig mye av den motstanden var basert på det ukjente. Vi merker jo tvert om at dette nå er blitt symbolet på det moderne Norge, og det moderne Oslo. Alle som vil profilere seg, de gjør det her. (...)*

*[Intervjuer] Tror du gatene også kan bli et sånt symbol på det moderne?*

*Ja, det tror jeg vel. Det er jo noe unorskt. Vi har jo hatt en helt annen tilblivelse i Oslo enn det man ser i store Europeiske byer da. Nå har vi alltid vært en liten by. Det har aldri vært tatt ordentlig i i Oslo. Ting har bare blitt til. Dronning Eufemias gate er jo etter norsk målestokk stor, bred, selv om den er jo tett møblert, tett utnyttet.» (Representanten for Bjørvika Utvikling)*

Her vises det til at den fysiske byen i seg selv kan fungere som en form for markedsføring, noe som ofte brukes som en strategi for å profilere byer internasjonalt (Turok, 2009). Dette blir også tillagt viktighet for å selge stedet Barcode til ulike kunder. Tradisjonell markedsføring, deriblant annonser i aviser, blir av representanten for OSU sett på som ineffektivt for å tiltrekke boligkjøpere og bedrifter. Han legger vekt på at de heller ønsker å «skape kvalitet», som genererer omtale fra andre. En promoteringsvideo fra OSU kan likevel gi innblikk i hvilke kvaliteter utbyggerne ønsker at Barcode skal assosieres med. Her blir Barcode iscenesatt som et område med en internasjonal stedsfølelse og livsstil. Paul Lørdøen, tidligere administrerende direktør i OSU, beskriver hvordan du skal føle at du er på «et viktig sted» når du er i Operakvarteret:

*«Du skal føle at du kanskje er et sted midt i verden. Du skal kunne sitte på fortausrestaurantene, du skal kunne gå på kafeene, du skal kunne sanse lukter og lyder. En helt unik atmosfære [...] Vi skal også bygge en ny hovedgate i området her. Denne gaten heter Dronning Eufemias gate. På sidene blir det store, brede fortauer, opptil tolv meter, butikkene skal kunne trekke ting ut på gaten osv. og det skal være et yrende folkeliv langs denne gaten. Vi har allerede etablert flere bedrifter her og flere kommer til, og vi tror at område på en måte blir Oslos nye central business district og det nye finanssentrumet i byen (...) Dette blir Norges kraftsentrum når det gjelder kultur».*

Å fremheve gatelivet kan skape et inntrykk av at bygningene er i harmoni med omgivelsene. I følge Dovey preges markedsføringen av høyhus ofte av en motsigelse han kaller dominant kontekstualisme; For å tjene som symbol må høyhuset både fremstå som et landemerke som dominerer sine omgivelser, og samtidig vises fram i harmoni med konteksten (Dovey, 1999). Bildet av en levende gate kan derfor tjene til å forankre en slik stedsfølelse, som ikke finnes i bygningene alene, og å skape en tilhørighet til prosjektet før det er bygget.

### **Utbygger som stedsutvikler**

Som Røe (2002) påpeker vil noen utbyggere ha langsiktige ambisjoner om å være byutviklere, og dermed ha flere tanker om hva som er profitabelt enn kortsiktig forvaltning av økonomisk kapital. Disse vil gjerne være opptatt av å ha gode relasjoner til andre aktører (en sosial eller relasjonell kapital), og av å vise samfunnsansvar (en moralsk kapital). Når OSU vektlegger at

det er *bygulvet* som avgjør hvorvidt Bjørvika blir vellykket (nyhetsbrev fra OSU 11/2014), kan det ses på som en måte å signalisere et slikt samfunnsansvar. Mens eiendommene blir relativt kostbare, vil de offentlige rommene være tilgjengelige for alle. Dette har vært viktig for å legitimere fjordbyen som en mangfoldig bydel, noe blant annet Julie Sjøwall Oftedal, arkitekt i A-Lab, påpeker i Dagsavisen:

*«Her har vi spillerom til å få et område som svarer på politikernes bestilling om områder for «urban rekreasjon for hele byens befolkning», som det het i Fjordbyvisjonen. For få til det, er det viktig å skape «magneter» i form av varierte kulturtilbud og inviterende uterom som kan tiltrekke ulike mennesker i alle aldre. I ettertid kommer vi til å bli dømt på om vi har lyktes i å skape offentlige rom. Faren er at utbyggere kan lage halvprivate uterom hvor ikke alle føler seg velkomne. Det ser vi til dels på Tjuvholmen, og det er et demokratisk problem. (Dagsavisen 17.03.2012.)*

Dette er også grunnen til at luksusbutikker på bakkeplan ikke er en del av konseptet for Barcode, ifølge representanten for OSU:

*«vi har ikke Chanel og Gucci og Dior her, for å si det sånn, og det tror jeg ikke vi kommer til å få heller. Det er jo allmenne tilbud. Det er det ene, det andre er jo at vi har en ganske stor grad av friområder her.»*

For å legitimere at det er utbyggerne som har kontroll over planleggingen av bygningene i Bjørvika, må det å tjene penger på et prosjekt, bli presentert som kompatibelt med andre byutviklingshensyn:

*«Jeg mener jo, og alle her med meg, mener jo at det er ikke sånn at det er en motsetning mellom profitt og kvalitet. Snarere tvert imot, så er det en tett sammenheng, altså når DNB legger sitt hovedkontor her, så nøyer ikke de seg med løsninger som varer i to år, for å si det sånn, og så faller alt fra hverandre. De er opptatt av både det bymessige, altså at vi lager noe som er kvalitetsmessig i et byperspektiv, men ikke minst også på et bygg-perspektiv, at byggene som sådan fungerer og at miljøperspektivet blir ivaretatt osv.» (Representanten for OSU)*

Samtidig legger kravet om avkastning viktige premisser for hvordan bygulvet planlegges. Representanten for OSU legger vekt på at de ønsker seg etablerte konsepter og “folk som vet hva de holder på med”, for å hindre konkurser og utskiftninger. Større kjeder blir derfor regnet som attraktive kunder, mens nykommere blir sett på som risikable. Det er også interessene til beboere og arbeidstakere i Barcode som kartlegges når bygulvet planlegges. Dette kan ha sammenheng med at den tryggeste måten å sikre avkastning for utbygger, er å tilrettelegge for gruppene som allerede er i området, heller enn potensielle besøkende (Madanipour, 2003).



## Det offentlige som tilrettelegger

Fundamentet i den entreprenørpolitiske tilnærmingen til byutvikling er det offentlig-private samarbeidet. Det offentlige rolle skal ideelt sett være å tilrettelegge for privat utbygging, som igjen vil føre til økonomisk vekst for byen. Madanipour (2006) beskriver hvordan regulering og offentlig styring har blitt sett på som årsaken til økonomisk stagnasjon, av nyliberale politikere: «This view continues to be reflected in the pressures on the planning system, which is expected to be reformed so as to facilitate development, rather than stifling it with undue regulation and red tape.» Dette synet på offentlige reguleringer kommer til uttrykk blant utbyggerne i mitt materiale, i forbindelse med detaljplanene som ble vedtatt i 2014. Representanten for OSU mener at planene fastsetter for mange krav til detaljer tidlig i prosessen, og dermed skaper mindre fleksibilitet i utbyggingen av områdene:

*«Det vi vet er at det kommer ikke til å kunne bygges sånn som det nå er bestemt at det skal bygges, så vi kommer til å måtte søke dispensasjoner. Og det mener vi er en lite effektiv måte å drive på.»*

Effektivitet blir her, som ofte i prosjektplanlegging, først og fremst målt i tidsbruk (Eva Falleth & Saglie, 2011). Tidkrevende planleggingsprosesser og dispensasjonssøknader, blir et byråkratisk hinder som reduserer effektiviteten. Dette, påpeker utbyggerne, vil også forsinke funksjonene som skal skape byliv. Ønsket om å beholde innflytelse over planleggingen av bygulvet har av Plan- og bygningsetatens vært begrunnet med at utbyggerne også har andre hensyn å ta enn hensynet til bylivet (intervju). De mener blant annet det vil være økonomisk rasjonelt for utbyggerne å leie ut arealene på gateplan til store aktører, mens bylivet vil tjene på mange små enheter, som sikrer et mangfold av publikumsrettede funksjoner. Av representanten for OSU blir denne detaljstyringen ansett som manglende tillit fra kommunens side:

*«De setter krav til at 35% av bygulvet skal være forretninger, 15 % skal være kulturinstitusjoner. Og en reguleringsplan, altså det er noe helt nytt, en reguleringsplan er jo en kan-plan, her har de gjort det til en skal-plan. Og det mener vi er helt, ja, det mener vi er feil, og vi tror det tar ned kvaliteten som sagt. Du kan gjøre det på et helt område, på hele Bjørvika, så kan du kanskje si at du skal ha sånn og sånn. Men når du går ned og gjør det på hvert enkelt bygg, så blir det helt feil. [...]*

*Jeg tror ikke de skjønner hvordan vår prosess egentlig er. Og det er jo litt leit. Og det som kanskje er enda verre, på en måte, er at vår tillit til politikerne og til administrasjonen i Oslo kommune, den blir jo lidende under dette også. Så vi får en litt sånn gjensidig tillitskrise. Selv om det kanskje er et sterkt ord, da. Men i*

*prinsippet så er det vel det vi snakker om. Og så tror jeg også rett og slett at veldig mange, dessverre, både i Plan- og bygningsetaten, men også, ikke minst da, blant politikerne, de skjønner ikke byutvikling. De vil bra, for å si det sånn, jeg tror ikke de vil vondt, men de tror at det å detaljbestemme tidlig er bra. Og ser ikke på en måte konsekvensene av det da.»*

### 6.3 Den estetiske arkitekturdiskursen

*«Å få til en tydelig grønn gate. Det har vært den viktigste målsetningen. Det har blitt den viktigste målsetningen til Statens vegvesen. Det å få til en frodig, grønn parkgate som vi egentlig ikke har sett før.» (Representanten for Dronninga Landskap).*

Det kan utledes en diskurs som i første rekke betrakter Dronning Eufemias gate som et symbol og en estetisk, arkitektonisk form. Materialbruk og beplantning blir i denne diskursen tillagt stor viktighet, og det blir et mål i seg selv at gaten skal fremstå som vakker, med en særegen identitet. Dronning Eufemias gate omtales her typisk som en praktgate eller parkgate. Denne diskursen er spesielt synlig når landskapsarkitektene i Dronninga Landskap beskriver Dronning Eufemias gate som det de kaller en botanisk gate:

*«En palett av over 312 gatetrær fordelt på 54 sorter og arter er plantet i lunder for blant annet å reflektere det 21. århundres mangfold. Sortsvalget tilfredsstiller de strenge kravene til moderne gatetrær under Oslos forhold og klima. Gatetrærne etiketteres og ordnes som en geografisk vandring fra Øst-Asia via Kaukasus og Europa til Vest-Amerika på Dronning Eufemias nordre fortau.» (dronninga-landskap.com).*

Skogheim (2008) finner i sin studie av arkitektprofesjonen at rollen som kunstner har en sterk plass i arkitektenes selvoppfattelse. Innenfor denne diskursen vil det å produsere unik og nyskapende arkitektur (slik det oppfattes av andre arkitekter) verdsettes høyt. Det er spesielt i påkostede prosjekter, som Dronning Eufemias gate er et eksempel på, at arkitektens muligheter for å realisere sine estetiske visjoner er størst. Dette kan igjen gjøre arkitektene interessert i å formulere sin oppgave som estetisk, heller enn politisk og økonomisk, slik Jones (2009, s. 2530) påpeker:

*“[T]he emphasis on the distinctive aesthetic of icons allows architects to be artists and to foreground the aestheticised vision of the profession that emphasises the construction of form.”*

Et argument for at Bjørvika trenger et særegent design har vært at det kan være med på å gi bydelen identitet. Identitet blir her forstått utelukkende som distinksjon. Dette kommer blant annet til uttrykk i designkonkurransen for byrommene i Bjørvika, som ble vunnet av Gehl

Architects og SLA i 2004. Muligheten til å gi bydelen en særegen identitet tidlig i prosessen, blir oppgitt som begrunnelse for valget av vinner. I kapittelet om gater (lagt til i 2007), i Temahefte Byrom og Gaterom, omtales Dronning Eufemias gate som den «viktigste identitetsgivende gade i Bjørvika», og det fremheves at estetikk og beplantning har en viktig rolle i å skape denne identiteten:

«Gode bygader stiller høje krav til æstetisk udformning, og trygge og behagelige forhold for fodgængere og cyklister», «Operagata og Nyland Allé [...] knytter Oslo's to viktigste, historiske bydele sammen, og dette stiller særligt høje, æstetiske krav til deres udformning», «Nyland Allé bør beplantes så den får en særlig karakter».

### **Den estetiske diskursen og entreprenørpolitikk**

Bourdieu mente at urban design er en måte økonomisk kapital kan omformes til symbolsk kapital, til fordel for en oppdragsgiver. Dette anses gjerne som arkitektenes primære markedsnisje (Dovey, 1999). Arkitekten står dermed ikke fritt til å designe etter egne ønsker, men må tilpasse sitt arbeid til de sosiale og politiske visjonene for området. Typisk for kontemporære ikoner er, ifølge Jones (2009) at de designes med en framoverskuende estetikk, med intensjon om å signalisere endring. Arkitekturen kan dermed mobiliseres for å gi en sosialt meningsfull form til en politisk-økonomisk strategi:

*“we can consider architecture a key part of an ideological and material shift that renders an economic project socially meaningful and sufficiently ‘resonant’, albeit representing a highly partial message about the city, identity or place.” (Jones, 2009, s. 2529)*

Estetikken i Dronning Eufemias gate svarer på idealet om en mangfoldig byutvikling, samtidig som den høye kontorandelen i Dronning Eufemias gate okkuperes av et bestemt segment av Oslos befolkning. Ett eksempel på hvordan den estetiske diskursen mobiliseres i en entreprenørpolitisk kontekst, kan finnes i måten OSU markedsfører sitt nye prosjekt «Eufemia», et 25 000 m<sup>2</sup> stort kontor- og boligbygg som skal komme sør for Dronning Eufemias gate. På nettsidene for prosjektet presenteres gaten som en fysisk ramme rundt Oslos nye central business district. I dette bildet løsrives gaten fra sin faktiske funksjon som byrom, og blir et symbol på den nye bydelen:

*«Dronning Eufemias gate – Oslos nye paradegate*

*Med brede fortau, hundrevis av trær og plass til benker og røde klatreroser vil denne gaten bli en fantastisk ramme rundt hovedstadens nye CBD. Gaten skal symbolisere mangfold:*

*Trærne som plantes her er nøye utvalgt og kommer fra hele verden. Langs Dronning Eufemias gate vil man kunne ta en botanisk-geografisk vandring fra Øst-Asia til Europa, over Atlanteren (Akerselva) og videre til Vest-Amerika. Det er Dronninga Landskap som står bak planleggingen av et av Europas største grønne gateprosjekt. Gaten står ferdig sommeren 2015.» (Eufemiasplass.no)*

## **Estetikken og gater for mennesker**

Estetikk tillegges i denne diskursen også stor viktighet for brukernes opplevelser og oppfatninger av gaten. I dette sitatet fra representanten for Dronninga Landskap, blir det grønne brukt synonymt med «gater for mennesker»:

*«Vegvesenet har et veldig stort hjerte for det grønne. Og de har tatt oppgaven med å lage gater for mennesker på en veldig seriøs måte. Men det har nok vært litt diskusjon underveis for å komme dit, for å la det grønne bli så viktig, for det var nok ikke det i utgangspunktet. [...]*

*Trærne roer jo ting ned og humaniserer ting, så uten trærne så hadde det kanskje blitt en motorvei, men med trærne så er det absolutt en gate som man kan nyte.» (Representanten for Dronninga Landskap)*

At Dronning Eufemias gate representerer en «gate for mennesker» skiller denne diskursen fra arkitektene som har ytret seg kritisk til gaten. For kritikerne er hovedformålet å «skape gateliv» gjennom en bestemt organisering av gaterommet. I den estetiske diskursen tillegges det grønne betydning som et element som skaper gateliv. I tillegg blir det grønne ansett som viktig for å generere tilhørighet og «stedsidentitet», der identitet forstås som en *stedets ånd*, som kan hentes fram gjennom det fysiske designet av stedet (dronninga-landskap.no).

Der Bogstadveien er blitt framhevet som et gateideal av mange, avviser landskapsarkitektene i Dronninga Landskap smale gater som gammeldags. Dette kommer til uttrykk i en artikkel om grønn urbanisme av Rainer Stange, partner i Dronninga Landskap:

*Mange arkitekter og planleggere har middelalderbyens tette, mer eller mindre selvgrodde strukturer som forbilde, enda vi lever i en helt annen tid med andre utfordringer til varelevering, parkering og mye mer folk. Generelt planlegges gatene for smale i Norge i dag. Det er særlig manglende fortausbredder som er det kritiske punktet for å få til livet i gatene, siden vegmyndighetene tar den plassen de vil ha, og bykulturen kan bare blomstre på den plassen som er igjen mellom fortauskanten og fasaden (Stange, 2010).*

Referansene til Bogstadveien hos arkitektene som har vært kritiske til Dronning Eufemias gate, kan illustrere dette idealet:

*«Dronning Eufemias gate blir for bred og ryddig til at folk kommer til å rusle i gaten og lage det vi ser for oss som et hyggelig byliv. [...]*

*Bogstadveien er trang, med smale fortau, men folk elsker den likevel. Eufemias gate er for programmert, det må være litt uorden for at folk skal trives. Champs-Élysées i Paris er ikke lun, den er flott men den passer ikke i Oslo» (Therese Staal Brekke i Norsk Form, NRK 20.09.2012).*

## 6.4 Bylivsdiskursen

Selv om de fleste aktørene som har vært involvert i prosjektet Dronning Eufemias gate vil si at de er opptatt av byliv, kan det identifiseres en kritisk diskurs, som i første rekke definerer Dronning Eufemias gate som en mislykket sosial arena. Jeg har valgt å kalle denne for bylivsdiskursen, fordi den definerer bylivet som det viktigste hensynet i gateplanlegging. En artikkel i Aftenposten (11.06.2009) kan illustrere dette. Under tittelen «Blir dronning Eufemias gate vellykket?» bes tre arkitekter gi sin dom over gaten. Dette skjer etter at den nylig er tegnet om med bredere fortau og større grøntarealer. Arkitektene er i stor grad samstemte i sine vurderinger, og skriver at «Drømmen om den myldrende boulevarden er mindre realistisk enn noen gang», «Jeg er fortsatt veldig bekymret for Dronning Eufemias gate» og «Vi må håpe at Dronning Eufemias gate blir en levende bygate, men det ser ikke så lovende ut». Vurderingene legger til grunn at det er bylivet som eventuelt kan gjøre Dronning Eufemias gate vellykket, heller enn god trafikkavvikling. Samtidig hevdes det at premissene for å skape byliv ikke er fulgt.

Det er i hovedsak to grupper av aktører som er med på å forme denne diskursen, og disse gruppene kan gjerne utgjøre to underdiskurser. Den ene er en arkitekt- og byplanleggerdiskurs, som stiller seg kritiske til Dronning Eufemias gate fra et faglig ståsted. I tillegg har lokalpolitikere og lokalsamfunnsforeninger i bydel Gamle Oslo engasjert seg i debatten. I noen tilfeller er disse gruppene direkte allierte, som når arkitekter utarbeidet en alternativ Bjørvikaplan på oppdrag fra bydel gamle Oslo. Hovedformålet med gateplanlegging kan i denne diskursen anses som det å skape en destinasjon (Ehrenfeucht & Loukaitou-Sideris, 2010), vel så mye som en ferdselsåre. Det forutsettes her at planleggeren har store muligheter til å påvirke bylivets utbredelse, blant annet gjennom målpunkter og andre «gatelivsgenererende premisser». Når bygningenes funksjoner som boliger,

arbeidsplasser og publikumsfunksjoner artikuleres, handler det om deres kapasitet til å fungere som målpunkter, og bidra til «bylivet» på gateplan. Det vises for eksempel til at den høye andelen kontorer kan føre til tomme gater på kveldstid.

Aktørene som kan knyttes til denne diskursen ønsker gjerne å definere hva en gate er og ikke er. I et innspill til reguleringsplanen (2003) fra Norsk Form, NAL, Oslo Arkitektforening og Bolig- og Byplanforeningen ble det hevdet at Dronning Eufemias gate «er for bred til å være en gate og samtidig er den innredet slik at bredden ikke kan utnyttes til å danne et anvendbart byrom». I avisdebatten sammenlignes Dronning Eufemias gate med en *bymotorvei*, eller kalles en *transportåre* og en *fartsetappe*, da i negativ betydning. Dette bygger på en utbredt oppfatning om at veier, i motsetning til gater, er noe som ikke hører til i byen. Ifølge Wergeland (2012) er veier ofte et hovedmål for angrep i dagens retorikk om grønn byutvikling, som preges av å vise avstand til etterkrigstidens planlegging:

*«[It] defines itself via a series of rhetorical oppositions in relation to the post-war period: From hard to soft, from alienating to friendly, from machine-like to human, from grimness to beautification, from monotony to diversity» (s. 182).*

Når lokalpolitikere og aktivister trekker på slike motsetningspar i avisdebatten, konstrueres to tydelige gruppeidentiteter. Laclau og Mouffe forstår gruppeformasjoner som en reduksjon av muligheter, der noen muligheter for identifikasjon framheves som relevante, mens andre ignoreres (Jørgensen & Phillips, 2002). Ved å konstruere planleggerne av Dronning Eufemias som en gruppe med en gammeldags ideologi, utelukkes det samtidig at de kan være opptatt av dagens problemstillinger, som helse og miljø:

*«Forslaget ville blitt kalt storslått og moderne om det ble lansert for 40 år siden. I dag vil vi ha miljøkvaliteter og helsefremmende transportmidler. Vi lokalpolitikere blir myke miljøvernere sammenlignet med brutalistene i PBE» (Geir Werner, BU-leder, Oddvar Nord (h) og Helge Winsvold (a), leder og nestleder i byutviklingskomiteen i Gamle Oslo. Aftenposten Aften 20.05.2003.)*

*«Igjenn ser vi det sørgelige resultatet når særinteresser allierer seg med arkitekter og planleggere som er fastlåst i modernistisk byplanideologi, der adskillelse av funksjoner og løsninger i stor skala er mantra. Barcode er et annet og meget synlig eksempel.» (Audun Engh, Aftenposten aften 04.10.2012)*

Innlegget fra Audun Engh argumenterer videre for å «lære av de eldre byene som fungerer best», noe han mener urban design-bevegelsen New Urbanism best er et eksempel på. Sentralt i denne bevegelsen står nabolagsskalaen, med småskala bebyggelse, fotgjengervennlighet og finmasket flerfunksjonalitet, som midler til å skape møter mellom mennesker i offentlige rom.

All økning i fotgjengeraktivitet blir her sett på som bidrag til å styrke de sosiale båndene i lokalsamfunnet og skape stedsfølelse (Talen, 1999). I denne sammenheng blir gater viktige som offentlige rom. Flere av disse prinsippene går også igjen i kritikken fra arkitektene i bylivsdiskursen, selv om disse ikke nødvendigvis vil tilslutte seg merkelappen New Urbanism. Som fagfelt handler urban design mye om å skape sammenhengende bylandskap, og det tas dermed utgangspunkt i dagens by for å vurdere om fremtidige utbyggingsprosjekter passer inn: «Most of its tenets are questions of how to treat the context of the city, developing principles and tools to deal with this context» (Madanipour, 2006, s. 191). Fra både lokalpolitikere og arkitekter presenteres kritikken mot Dronning Eufemias gate ofte sammen med en kritikk av Barcode-bygningene, og det vektlegges at disse mangler tilpasning til Oslos størrelse og karakter:

*«Barcoderekken er blitt en mur slik mange forutså, og gaten er fortsatt ute av proporsjon ved at den ser ut til å bli for stor i en så liten by som Oslo.» Arkitekt Bård Isdahl (Aftenposten Aften 11.06.2009)*

Når Champs-Elysees ikke blir akseptert som en relevant sammenligning for Dronning Eufemias gate, kan det også ha bakgrunn i at de to gatene oppfattes som for ulike. I denne sammenheng er ikke problemet manglende tilpasning til konteksten, men at Dronning Eufemias gate ikke har de målpunktene som gjør den til en paradegate:

*«Man reiser ikke til Paris for å besøke Champs-Élysées, men for å besøke Paris. Mens Champs-Élysées forbinder storslåtte plasser, forbinder Nyland allé [Dronning Eufemias gate] Jernbanetorget og Loenga. Sistnevnte område er knapt et målpunkt.» (Einar Lilleby, Aftenposten Aften, 12.04.2007)*

Hubbard (1996) påpeker at spektakulær arkitektur ikke automatisk legitimerer en politisk-økonomisk strategi, men like gjerne kan fungere som et fokuspunkt for motstand. Dette blir tilfellet når beplantningen i Dronning Eufemias gate får oppmerksomhet på lederplass i Aftenposten Aften. Trærne blir her tillagt mening som symboler, heller enn noe som skaper byliv. Det uttrykkes dermed tvil om legitimiteten av paradegate-estetikken i et slikt prosjekt:

*«Vi har i hvert fall ikke registrert noe folkekrav for at «Akerselva skal symbolisere Atlanterhavet», eller at Oslos mangfold på død og liv skal avspeiles i ulike typer trær. DET ER IKKE de 100 sorter trær som avgjør om Dronning Eufemias gate blir en berikelse eller ikke. Det er om gaten får liv eller blir liggende død store deler av døgnet. Hva slags virksomheter som rykker inn i bygningenes gateplan, blir avgjørende. Én ting skal Veivesenet ha: Frykten for at avenyen blir en steinørken, kan vi legge bak oss. Denne ørkenen blir i så fall grønn. Unikt det også.» (Aftenposten Aften 23.08.2012)*

## Den sosialt orienterte arkitekten

Arkitekter som tar på seg en kunstnerrolle blir av Skogheim (2008) satt opp mot et annet yrkesideal, nemlig den sosialt orienterte arkitekten. Disse gir mer plass i sin praksis til brukernes opplevelser og oppfatninger, og til de sosiale konsekvensene av arkitekturen. Arkitektene som trekker på bylivsdiskursen i mitt materiale vil gjerne se seg selv som representanter for den siste rollen. Det legges blant annet vekt på at arkitekten snakker på vegne av gatelivet, når planleggingsprosessen omtales: «På Bjørvika-høringen 7. mars [2007] fremla alle sektorene sine krav. Men representanten for «gatelivet» var ikke invitert» (Arkitekt Einar Lillebye, Aftenposten Aften 12.04.2007). Gatelivet konstrueres her som et interessefelleskap, som ikke har blitt representert i planleggingen av Dronning Eufemias gate. Dette kan ses i kontrast til det virkelige bylivet, som karakteriseres av mangfold, der faktorer som alder, inntekt, kjønn og livsstil påvirker bruken av byrommet. Arkitekters svar på dette har ofte vært å anta at et mangfold av funksjoner i bygningsmassen, vil skape mangfold i bruken av stedet (Madanipour, 2006). Et sitat av arkitekt Peter Butenschøn i Aftenposten Aften, kan tyde på at denne tanken også er gjeldende her:

*«Vi vet at aktive bygater har mange dører, mange ulike virksomheter. Bjørvika får lange og glatte fasader med høy husleie, og det kan bli vanskelig å finne plass til en grønnsakshandler eller en slakter i dette bildet.» (11.06.2009)*

Empirisk begrunnede virkemidler som gjør en gate til et 'godt sted' er allerede en del av oppskriften på byliv i Bjørvikaplanen, slik som aktive fasader, publikumsfunksjoner, offentlige sitteplasser, brede fortau og beplantning. Dette er ikke kontroversielle tiltak, men lærdommer fra urban design som har blitt aksepterte sannheter i moderne byutvikling (Madanipour, 2006). Når den arkitektfaglige kritikken handler om at denne kunnskapen ikke er blitt brukt, er det ofte fordi planleggingsprosessen også inneholder en rekke andre prioriteringer. Det er mangel på en helhetlig planlegging som kritiseres, slik som i disse kommentarene av arkitektene Peter Butenschøn (Aftenposten Aften 11.06.2009) og Einar Lillebye (Aftenposten Aften 12.04.2007):

*«Alle sektoretatene har fått egne kjørefelt for høy hastighet, med rekkverk og hekker imellom, slik at folk ikke skal kunne krysse gaten annet enn på nokså smale fotgjengerfelt. Det kan se ut som om man glemte å se på summen av alt dette: Er det virkelig slik man lager gode bygater?»*

*«Det er krevende å skape en god gate. Da kan ikke noen tenke på gulvet, andre på veggene og markedskreftene løse resten.»*



«Markedskreftene» blir ikke ansett som noe som på egen hånd vil tilrettelegge for bylivet. Planleggerens rolle blir dermed å ivareta helheten. Nettverksstyringen som kjennetegner det *governance*-pregede regimet i Bjørvika, krever at de involverte aktørene slår ressursene sine sammen, og realiserer noe som kommer alle til gode (E. I. Falleth et al., 2010). Her fremstilles resultatet av en slik prosess som et mindre vellykket kompromiss, der helheten er mistet av syne. Dette er ikke en kritikk av kommersialisering av offentlig rom. Kommersiell funksjoner blir tvert imot sett på som avgjørende for å skape byliv.

Sitatene inneholder også en kritikk av trafikkseparering og sikkerhetsgjerd for trikken. Disse elementene blir av arkitekter typisk ansett som en gammeldags tilnærming til gateplanlegging, og en organisering av trafikken som ikke er tilpasset stedet og bylivet (Hebbert, 2005). Dette er en av grunnene til at Bogstadveien blir framhevet som et gateideal i denne diskursen. Aktører som trekker på en transportplanleggerdiskurs har i kontrast til dette et mer ambivalent syn på Bogstadveien. Dette kommer for eksempel til uttrykk i et sitat av Bystyrepolitikerne (AP) som påpeker at Bogstadveien er en «god bygate» for bylivet, men ikke for transporten:

*«Bogstadveien er livsfarlig for syklistene, fortauene er veldig smale for de gående. Men gatelivet i førsteetasjene i Bogstadveien er jo veldig bra, så det er en slags god bygate, men det er ikke trygt, og det må folk oppleve at det er.»*  
(Bystyrepolitiker AP)

## **Gamle Oslo og trafikken**

I et innspill til reguleringsplanen 2003, uttalte bydelsutvalget i Gamle Oslo at de er «usikker på effekten av at buss og trikk får særdeles gode forhold på en 800 meter lang strekning». De lokalpolitiske aktørene i bydelsdiskursen baserer seg i større grad enn arkitektene på personlige erfaringer med byen, det Lefebvre (1991) kaller det levde rommet. Dette kommer for eksempel til uttrykk i hvordan Bydelspolitikeren i Gamle Oslo AP begrunner sitt syn på biltrafikk:

*«Altså, litt biltrafikk er ikke så veldig ødeleggende, nødvendigvis, for byliv. Men jeg synes jeg ser mer og mer tendenser til at folk foretrekker helt bilfrie steder. Altså hvor det er rene gangarealer. Teaterplassen på Grønland er jo veldig vellykket. Og jeg tror folk veldig ofte foretrekker litt små, ikke kjempestore plasser. [...] Jeg ser for meg at i Dronning Eufemias gate, der er det planlagt trafikk som i Kirkeveien, samme trafikkmengde. Det er ingen som oppholder seg, sitter på kafeer i Kirkeveien.»*

Når Dronning Eufemias gate her sammenlignes med andre gater og plasser i Oslo, er det trafikkmengden som blir ansett som det største problemet. På dette området skiller den lokalpolitiske diskursen seg fra de arkitektfaglige vurderingene, som i like stor grad har vært kritiske til gatestrukturen og de sosiale funksjonene langs gata. Kritikken mot trafikk, og spesielt mot biltrafikk, ga seg utslag i et forslag om å føre biltrafikken i en kjelleretasje under Barcode, tidlig i prosessen:

*Jeg vet at mange av kritikerne av høyhusene har vært veldig negative og trodd at det blir kontorblokker og uten byliv og sånt. Nå tror jeg at den kritikken har gått veldig inn hos planmyndighetene og hos politikerne, sånn at de er veldig bevisste på at det ikke skal være kontorer i første etasje. At det der skal åpne seg, så det **kan** bli fint mellom disse husene. Det tror jeg. Men trafikken! Trafikken forresten, vi foreslo fra bydelsutvalget, ble glatt oversett av bystyret og plan- og bygningsetaten, at biltrafikken skulle føres i en kjelleretasje under hele Barcode-rekka. Og det ble bare oversett, eller, ja, nei, det var ikke aktuelt.  
(Bydelspolitikeren AP)*

Dette forslaget omtales av representanten for PBE/HAV som:

*«litt sånne merkelige utspill om at de ønsker trafikksystemet i to nivåer, som jo er det sitatet vi var innom her i stad om et bymessig gatenett hvor fotgjengerne går på gateplan, på fortau. De vil på en måte ha det litt sånn at fotgjengerne går på et eget nivå og biltrafikken gjemmes litt bort under».*

Å «gjemme bort» biltrafikk blir her regnet for å være uforenelig med det reguleringsplanen definerer som et «byliv basert på et bymessig utformet gatenett». Dette er også et forslag som ikke nødvendigvis har forankring i den faglige delen av bylivsdiskursen, der biltilgjengelighet (i kontrast til bilfremkommelighet) gjerne blir sett på som et tilskudd til bylivet:

*«Det må være god grunn for, og god mulighet til, å komme til området.  
Biltilgjengeligheten bør derfor bedres med gateparkering.  
Samtidig bør bilfremkommeligheten reduseres. Det innebærer fysiske løsninger som harmonerer med et fartsnivå på 30 km/t.» (Einar Lillebye. Aftenposten Aften 12.04.2007)*

At den lokalpolitiske delen av bylivsdiskursen blir avvist som ufaglige kommer også til uttrykk når representanten for PBE/HAV omtaler bydelsutvalgets samarbeidspartnere som ideologiske (deriblant Byens Fornyelse) og mener bydelen ofte har vært litt «på siden av det som er de egentlige problemstillingene». Dette setter han i kontrast til strategien om å bygge tett rundt kollektivknutepunktet, og viser til en rapport av Transportøkonomisk Institutt, som finner at Barcode har generert færre bilturer enn de samme bedriftene gjorde da de var lokalisert andre steder.

## 6.5 Rettighetsdiskursen

Spørsmålet om hvem, eller hvilke trafikantgrupper, som skal ha plass i en gate, er et sentralt spørsmål i all gateplanlegging. Det kan hevdes at det her eksisterer en rettighetsdiskurs, som skiller seg fra transportplanleggingens tekniske syn på tilrettelegging for ulike trafikantgrupper. Rettighetsdiskursen dukket opp i avisspaltene etter at Dronning Eufemias gate delvis ble åpnet for trafikk, høsten 2014. Av aktører som snakker innenfor denne diskursen, betraktes det som en rettighet å sykle i byens viktigste gater. Opplevelsen av å sykle ved siden av tung busstrafikk blir trukket fram når Dronning Eufemias gate diskuteres i media. I et leserinnlegg heter det at sykling i Dronning Eufemias gate er «ubehagelig utrygt» (Dagsavisen 22.07.2014), og dette ståstedet utbroderes i en artikkel i Aftenposten:

«Med en buss i hælene trækker vi i hui og hast bortover Dronning Eufemias gate. Bussjåføren blir utålmodig og vil forbi. Jeg er ikke tøff nok og skvetter opp på fortauet i det bussen nærmer seg. Lederen i Syklistens Landsforening i Oslo, Trond Solem, lar seg ikke vippe av pinnen, men blir nesten sneiet av bussen. Puh. Det gikk bra.» (Aftenposten 24.05.2014)

Narrativene om sykling som opplevelse blir i avisartiklene en del av en diskurs om rettigheter og eierskap til byen. Avisinnleggene peker på det Cresswell (2010) kaller en dissonans mellom representasjon og praksis. Mens disse aktørene representerer sykling som noe de har krav på når det bygges en ny hovedgate, oppleves de faktiske sykkelforholdene i Dronning Eufemias gate som dårlig tilrettelagt. Det er denne dissonansen som gir grunnlag for å utfordre prioriteringene som er gjort i planleggingsprosessen. Dersom sykling er en rettighet, blir det moralsk nødvendig å bygge om gaten:

«Ved første busstopp er det slutt på sykkelfelt. Hva? En helt ny hovedvei og likevel er ikke syklistene prioritert. Er ikke syklisten viktig nok i Oslo? Dronning Eufemias gate bør umiddelbart bygges om.» (Dagsavisen 22.07.2014)

«SLF mener det må gjøres noe med holdningene. - Syklistene er en like viktig trafikantgruppe i Oslo som bilistene. Vi krever å bli tatt hensyn til fra dag én. Bilistene må forutsette at det er syklistene i Dronning Eufemias gate selv om det ikke er et oppmerket felt der. Statens vegvesen kan ikke bare slå en strek over en trafikantgruppe og si de ikke vil se dem der. Vi har lov til å sykle i veibanen, sier Hulda Tronstad.» (Aftenposten 24.05.2014)

Kombinasjonen av rettighetsdiskursen og opplevd mobilitet kommer også til uttrykk i måten bystyrepolitikerne (AP) omtaler planleggingsprosessen:

*«Jeg sa at som syklist selv, så kommer jeg aldri til å tørre å sykle i sykkelfelt hvor det bare er en stiplede strek som skiller meg fra de bussene som kommer i fint driv, i Norges breieste gate, hvert tiende sekund. Så det protesterte vi faktisk litt på. [...]*

*Og så var det ett møte der det ble ganske opphetet diskusjon rundt dette, og de [Statens Vegvesen] bare tenkte at nei, vi bestemmer. Og de har jo reguleringsmakt, så de var liksom bare der for å fortelle oss hva de planla. Jeg opplevde ikke at de var åpne for innspill. [...]*

*Jeg synes at de [Statens Vegvesen] har laget en vei basert på regionbussenes premisser, og ikke for de som egentlig eier byen, altså syklistene og de gående. De gående har fått bra forhold, men syklistene har ikke fått det.» (Bystyrepolitikeren AP)*

Rettighetsdiskursen skiller seg fra transportplanleggerdiskursen, ved å betrakte sykling som en rettighet og en del av menneskers hverdagsliv. Kontrasten mellom disse diskursene blir tydelig i beskrivelsen av sykling i plandokumentene om Dronning Eufemias gate.

Sykeltraseen beskrives av Plan- og Bygningsetaten som «den mest direkte traséen gjennom Bjørvika» med «god kontakt med andre sykkeltraséer på hver side» og fremheves først og fremst som et tilbud til transportsyklistene [Bjørvika – Hva er endringsrommet? 2007]».

Mobiliteten som beskrives her ligner det Cresswell (2010) kaller «ren bevegelse», en abstrakt mobilitet fra A til B. Dette er også slik mobilitet behandles i transportmodeller, som utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag i all transportplanlegging. I disse modellene forsøkes det å forutse framtidige trafikkmønstre og trafikkmengder, basert på antagelser om reiseaktivitet som avledet etterspørsel og minimering av tidsbruk (Banister, 2008). Dette kan reise spørsmål om kunnskapen som brukes i planleggingsprosessen, slik bystyrepolitiker Andreas Halse (AP) gjør:

*«Dronning Eufemias gate kunne vært bedre tilrettelagt for syklistene hvis politikere og planleggere hadde visst mer om hvordan det var å være syklist i forkant. Her gjør jeg som alle de andre, jeg sykler på fortøyet. Det er ikke interessant å sykle i sykkelfeltet med bussen på skulderen» (Osloby 09.10.2014).*

Blomley (2007) skriver at den ingeniørfaglige tilnærmingen til transportplanlegging som regel har få referanser til de etiske og politiske sidene ved gater. I stedet beskrives offentlige rom som funksjonelle soner for sirkulasjon og trafikkflyt, i en retorikk som effektivt utelukker andre hensyn. «Traffic logic departs from the humanist view of the street as a space of people: rather, bodies are only one object circulating within a site in which the animate and inanimate are viewed as broadly interchangeable» (s. 71). Dette vises også i svarene fra Statens Vegvesen. Mens bredden på sykkelfeltet forklares som en funksjon av at «det var slik

standardene var den gang» (Intervju), beskrives manglende tilrettelegging ved åpningen av gaten på denne måten:

*“Trafikken i Dronning Eufemias gaten har ikke satt seg ennå, bilistene har ikke lært seg det nye kjøremønsteret og oppfører seg uforutsigbart. Dermed blir det såpass uoversiktlig at vi ikke ønsker syklistene der, forklarer Eystein Hanssen i Statens vegvesen i en e-post til Syklistenes Landsforening (SLF). - Hvis vi merker opp et sykkelfelt, vil det gi syklistene en trygghetsfølelse de dessverre ikke bør ha samtidig med innkjøringen av nye trafikkmønstre i Dronning Eufemias gate, skriver Hanssen. Sykkelfeltet kommer, men på kort sikt mener veivesenet de må fokusere på flyt i kollektivtrafikken.» (Aftenposten 24.05.2014)*

I dette sitatet defineres debatten som et spørsmål om trafikksikkerhet og trafikkflyt, heller enn om retten til byen, og syklistene blir beskrevet som potensielle hindringer for målet om en ordnet og oversiktlig mobilitet.

## 6.6 Hvordan kan aktører knyttes til diskursene?

De to viktigste aktørene i planleggingen av Dronning Eufemias gate har vært Statens Vegvesen region øst og Oslo kommune (ved Plan- og bygningssetaten og Samferdselsetaten). I denne oppgaven kan jeg ikke gi en detaljert beskrivelse av forholdet mellom disse aktørene. Av informantene som representerer Statens Vegvesen og PBE i mitt materiale, beskrives forholdet både som «et sånn maktspill [...] om hvem som skal ha hånden på rattet», og som «et godt samarbeid [der] noen må ta og gi litt». Det kan dermed fastslås at det har eksistert uenigheter mellom disse aktørene i planleggingsprosessen. Felles for begge er imidlertid at de i stor grad argumenterer utfra en transportplanleggerdiskurs når utformingen av Dronning Eufemias gate skal legitimeres. Dette må dermed anses som en dominerende diskurs i planleggingen av gaten.

Den entreprenørpolitiske diskursen i mitt materiale benyttes ofte av utbyggerne, og har flere sammenfallende interesser med transportplanleggerdiskursen. Begge diskursene tar utgangspunkt i fremtidens Oslo, og ser Bjørvika og Dronning Eufemias gate som en tilpasning til kommende krav om kollektivtransport og en utvidelse av byens sentrum. Bjørvika forstås dessuten som en knutepunktsutvikling, som oppfyller ambisjonen om høy tetthet rundt holdeplasser for kollektivtransport. Når miljøvennlig transport fremheves som en attraktiv kvalitet ved stedet Bjørvika/Barcode, kan det leses som det Fairclough (2003) kaller en krysning (hybridization) av diskurser. De to diskursene kobles sammen på en måte som

gjør at begge styrkes. Dette kan ha vært avgjørende for realiseringen av prosjektet, som har vært avhengig av en relativt stor enighet mellom utbyggere, kommunen og Statens vegvesen. Denne enigheten er interessant ettersom det ikke er gitt at høye trafikkmengder er en attraktiv kvalitet ved et bolig- og bylivsområde. I den entreprenørpolitiske diskursen synes likevel forestillingen om trafikk som en urban kvalitet, sammen med forestillingen om trafikk som nødvendighet, å ha gjort at trafikkmengdene i Dronning Eufemias gate oppfattes som akseptable.

Debatten om Dronning Eufemias gate som har oppstått i avisene, viser at legitimiteten til valgene som er gjort av planleggerne ikke tas for gitt av alle. Det kan dermed oppstå behov for å begrunne disse valgene fra deltakere i plankoalisjonen. Ifølge Häikiö (2007) kan legitimitet i en planleggingsprosess ses på som en diskursiv prosess, der aktører lokaliserer seg selv og andre involverte aktører: «The legitimation process occurs in situations where someone feels it is necessary to legitimate their own position and action, or where someone contests the grounds of legitimacy of other parties. Legitimacy is about acceptability or consent; legitimation is about the process of acceptance or the process of giving an account» (s. 2150). Hun finner at mennesker fra lokalsamfunnet og lokale myndigheter rettferdiggjør sine posisjoner i *governance*-nettverk med tradisjonelle former for autorisasjon, som ekspertise, representasjon og hensynet til fellesskapets beste.

Ekspertise kan gi legitimitet og utgjøre en form for dominans. Enkelte mennesker får status som eksperter, og deres kunnskap og kompetanse oppnår dermed tillit fra andre, som aksepterer at de selv ikke besitter den samme kompetansen (Häikiö, 2007). Statens vegvesen har ansvaret for riks- og fylkesveiene i Norge, og planlegger vanligvis ikke bygater. Når representanten for Statens vegvesen begrunner etatens rolle i planleggingsprosessen er dette ikke med henvisning til en spesiell ekspertkunnskap på gater, men med det mandatet som denne gatetypen gir vegvesenet:

*«Vår oppgave er å lage en bussgate til sentralstasjonen, det er faktisk den viktigste funksjonen vår. Hvis ikke vi skulle ha gjort det, så hadde ikke vi vært involvert her. Da hadde Oslo kommune bygget denne selv.» (Representanten for Statens Vegvesen)*

Aktørene som snakker innenfor bylivsdiskursen trekker dermed i tvil hvorvidt Statens Vegvesen har den riktige kunnskapen til å planlegge en gate. Bylivsdiskursen kan knyttes til en rekke aktører som evner å gjøre seg hørt i media, spesielt arkitekter med urbanisme som

faglig bakgrunn. Denne diskursen har dermed fått stor betydning for hvordan Dronning Eufemias gate representeres i media. Bylivsdiskursen er både en fagdiskurs, som utfordrer transportplanleggerne basert på et alternativt faglig grunnlag, og samtidig en lekmannsdiskurs, som til tider trekker i tvil verdien av ekspertbasert kunnskap.

Bylivsdiskursens legitimitet i debatten kan leses utfra dens interdiskursivitet. Når Dronning Eufemias gate omtales som et transportprosjekt, eller som en del av Bjørvika som et investeringsobjekt, er byliv likevel et premiss som aktørene må forholde seg til. Det forsøkes sjeldent å argumentere mot den faglige kunnskapen som bylivsdiskursen baserer seg på. I stedet argumenteres det for at ambisjonen om byliv vil ivaretas av markedet og av tilgjengeligheten som transportinfrastrukturen gir området.

Både bylivsdiskursen og den entreprenørpolitiske diskursen bygger på en forståelse av at steder inngår i en konkurranse med andre steder, og dermed må gjøres attraktive for ulike grupper av befolkningen. Dette er ofte en forståelse som gir rom for allianser mellom arkitekter/landskapsarkitekter og utbyggere. I bylivsdiskursen trekkes det derimot i tvil hvorvidt en markedsorientert byutvikling vil sørge for den beste utformingen og planleggingen av *bygulvet*. Når det gjelder dette temaet trekker også flere politikere og planleggere i PBE på bylivsdiskursen, i argumentasjonen for streng regulering av bygningenes førsteetasjer. Det kan dermed ikke sies å være full oppslutning om markedsorientert byutvikling blant politikere og planleggere i Oslo. Innenfor bylivsdiskursen argumenteres det også med at planleggingsprosessen bør involvere representanter for bylivet det planlegges for. Rättilä, 2001 (i Häikiö, 2007) skriver at representasjon har blitt en uskreven norm som regulerer alle slags politiske aktiviteter i Norden. Det antas gjerne at representasjon av befolkningen i planleggingsprosessen vil sikre fellesskapets beste, heller enn å fremme særinteresser. Denne tanken om fellesskapets interesser kan være en viktig kilde til legitimitet for bylivsdiskursen.

Som Madanipour (2006) påpeker kan kunnskapen om urban design tjene interessene til både utbyggere, brukere og offentlige styringsorganer, og har dermed kommet til å utgjøre en rekke etablerte sannheter om god byutvikling. Det er dette lagspillet med mektige interesser i byutviklingen som blant annet har gitt arkitekter som Jan Gehl høy internasjonal status (McNeill, 2011), og som også preger den estetiske diskursen om Dronning Eufemias gate. Denne diskursen kommer hovedsakelig frem i landskapsarkitektenes beskrivelser av gaten. Det er ikke dermed sagt at disse anser estetikk som en viktigere kvalitet enn sosiale

funksjoner, som for eksempel innholdet i bygningenes førsteetasjer. Når representanten for Dronninga Landskap i mitt intervju omtaler bylivet, er det ofte med argumenter som finnes i den kritiske bylivsdiskursen jeg har tegnet opp i dette kapittelet. Den sterke vektleggingen av estetikk i prosjektet må dermed ses i sammenheng med oppdragets utforming og de entreprenørpolitiske visjonen for Bjørvika, og kan ikke alene forklares av landskapsarkitektens visjoner.

Gater er både ‘representasjoner av rom’, konstruert av planleggere og arkitekter, og ‘rommets representasjoner’, arenaer for hverdagsliv (Lefebvre, 1991). Som arenaer for hverdagsliv vil gater befolkes av ulike grupper som ønsker å definere hvordan gaten brukes, formes og representeres (Fyfe, 1998). Rettighetsdiskursen i denne oppgaven oppstod etter at Dronning Eufemias gate ble åpnet, og kan delvis anses som et produkt av slike erfaringer med gaten. Diskursens gjennomslag i media, førte i starten av 2015 til at Statens Vegvesen, sammen med Syklistenes Landsforening, utarbeidet endringer i tilretteleggingen for syklistene. Dronning Eufemias gate fikk blant annet røde sykkelfelt, og en egen «trafikkøy» i forbindelse med krysset til Nylandsvegen (vegvesen.no 22.04.2015). Påvirkningskraften til denne diskursen kan ha sammenheng med utbredte representasjoner av syklingens rolle i byen. Prioritering av fotgjengere og syklistene forsvares ofte med at disse transportformene, i tillegg til å være miljøvennlige og sunne, bidrar til å skape levende gater (Carmona et al., 2010). Hvilke transportformer som opptar en legitim rett til gaterommet, kan dermed ha sammenheng med hvorvidt de anses som en del av bylivet. At dette blir ansett som en viktig kilde til legitimitet av flere aktører, kan leses ut fra brosjyren «Bjørvika, ja takk!» av Oslo Sporveier, som er sitert i kapittel 5.1. Her argumenterer sporveien for at kollektivtransporten og fotgjengere sammen skaper «det bylivet som *alle* ønsker seg». Det anerkjennes dermed at også aktørene som driver med transportplanlegging må forholde seg til bylivet, i hvert fall utad.



## 7 Konklusjon

Formålet med denne diskursanalysen har vært todelt. Først har jeg ønsket å vise hvilke interessekonflikter som har dukket opp under planleggingen og byggingen av Dronning Eufemias gate. Deretter har jeg ønsket å vise hvordan de ulike ståstedene kan knyttes opp til ulike diskurser, og hvilke diskurser som har dominert i planleggingsprosessen og debatten om Dronning Eufemias gate. Diskursanalyse har vært et godt metodisk verktøy for å forstå hvilken virkelighetsforståelse og hvilken type kunnskap som ligger til grunn for ulike aktørers ståsteder.

### 7.1 Hvilke interessekonflikter har oppstått under planleggingen av Dronning Eufemias gate?

Dronning Eufemias gate har i utgangspunktet blitt begrunnet som et transportprosjekt og et byutviklingsprosjekt av Statens Vegvesen. I målet om byutvikling ligger det både at arealer som tidligere var bundet til trafikksystemet Bispelokket frigjøres, og at den nye gaten i seg selv blir et byrom. Dronning Eufemias gate skal altså være både en sosial arena og en viktig transportåre. Hvilket av disse hensynene som skal prioriteres høyest har vært en dominerende interessekonflikt, som spesielt har kommet til uttrykk i avisoppslagene om gaten. Et viktig ståsted blant planleggerne har vært at trafikkmengden som det planlegges for, er nødvendig for å imøtekomme Oslos fremtidige transportbehov, og for å nå målet om at 80% av reisende skal velge kollektivtransport til Bjørvika. Når trafikken omtales fra et bylivsperspektiv i avisene, har kritikerne hevdet at trafikkmengden vil ha negative effekter på det sosiale livet i gaten, og at bredden på gaterommet har blitt dominerende som følge av trafikkmengdene. Et tredje ståsted er at trafikk kan anses som en urban kvalitet. Dette ståstedet er knyttet til forestillingen om «boulevarden» som en type gate der trafikk og byliv kan integreres, og støtter seg på internasjonale erfaringer.

Debatten om hvorvidt Dronning Eufemias gate vil bli en «levende gate», slik ambisjonene tilsier, har også vært knyttet til gatestruktur og bygningenes funksjoner. Som Carmona (2010) har påpekt, kan den faglige kritikken av offentlige rom inndeles i to hovedkategorier. For det første har offentlige rom blitt kritisert for å være underdesignet, og for å tilrettelegge for transport heller enn for mennesker. Samfunnsvitere har typisk identifisert det motsatte problemet, nemlig at offentlige rom designes som eksklusive konsumlandskap der grupper av

mennesker og aktiviteter ekskluderes. Kritikken av Dronning Eufemias gate faller i all hovedsak inn i den første kategorien. Gaten kritiseres for sin bredde, store trafikkmengder, segregerte gatestruktur og for å ha få målpunkter. At det er de fysiske kvalitetene som vektlegges, kan ha sammenheng med at mange av aktørene som målbærer kritikken har utgangspunkt i formorienterte profesjoner, som arkitektur og urban design. Samtidig kan det også tenkes at den samfunnsvitenskapelige kritikken av offentlige rom er mindre treffende for Dronning Eufemias gate. Hvorvidt tilbudene som planlegges langs gata vil bidra til å gjøre området inkluderende eller ekskluderende, kan avgjøre om denne kritikken blir aktuell i perioden framover.

Dronning Eufemias gate har også en rolle i den flerfunksjonelle bydelen, der bolig, transport, arbeid og fritid skal kombineres innenfor samme område. I utbyggernes forestillinger om «det gode liv» i Bjørvika, tillegges tilgjengeligheten til kollektivtransport, samt gode muligheter for sykling og gåing, viktighet. Kollektivtransport anses dermed både som en nødvendighet og en urban kvalitet, som vil gjøre området mer attraktivt for beboerne. Utbyggerne er i tillegg opptatt av at den flerfunksjonelle bydelen inneholder potensielle konflikter mellom hensynet til bolig og hensynet til byliv. Det antas likevel at dette ikke vil være et problem i Dronning Eufemias gate, der boligene ligger høyt og dermed vil bli skjermet fra støy og trafikk. I disse forestillingene konstrueres dermed Dronning Eufemias gate som et sted der støy, trafikk og byliv har en naturlig plass.

Det har også oppstått interessekonflikter i debatten om hvilke transportgrupper det skal tilrettelegges for. Fra kollektivselskapenes side har det vært viktig at trikken og bussen har fått egne kjørebaneer, noe som har resultert i en svært segregert gatestruktur. Prioriteringen av buss og trikk har blitt kritisert av aktører som mener syklistene burde fått mer plass, og egne, avskjermede sykkelfelt. Utformingen av Dronning Eufemias gate bærer preg av å være et kompromiss, der planleggerne har måttet forholde seg til et mangfold av ulike interesser. Dette preger også de ulike aktørenes forståelse av gaten. Det er ikke nødvendigvis uenigheter om hvilke virkemidler som tilrettelegger for byliv, eller om verdien av kollektivtransport, men om hvilke hensyn som skal prioriteres høyest.

## 7.2 Hvilke diskurser dominerer, og hvorfor har disse vunnet frem?

Diskursene som er beskrevet i kapittel 5 er meningsmønstre som har en stor grad av indre konsistens og sammenheng. Det er ikke enighet i tekstene jeg har analysert, om én forståelse av hva Dronning Eufemias gate er og bør være. Dronning Eufemias gate kan dermed anses som en diskursorden, der noen diskurser vinner fram og får dominans, mens andre får redusert betydning. Diskursene kan ses på som midlertidige meningslukninger. De er relativt fastsatte meningsmønstre, som utfordres av og endres i møte med andre diskurser.

Jeg har beskrevet fem ulike diskurser som er synlige i tekstene jeg har analysert om Dronning Eufemias gate. De tre første diskursene har hatt betydelig påvirkning på utformingen av gaten. I *transportplanleggerdiskursen* fokuseres det på Dronning Eufemias gate som Bjørvikas hovedgate for kollektivtransport. Diskursen er orientert rundt den praktiske oppgaven å skape en gate for ulike transportbrukere, som tar hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet. I *den entreprenørpolitiske diskursen* betraktes Bjørvika som et konkurranseutsatt sted. Dronning Eufemias gate gis mening som en transportåre som skal gjøre bydelen tilgjengelig, og som en del av *bygulvet* som skal fylles med sosial aktivitet. Det er i hovedsak utbyggerne som kan knyttes til denne diskursen i mitt materiale. Byutvikling blir av disse forbundet med økonomisk risiko, og byråkratisk styring av planleggingen kritiseres. I *den estetiske arkitekturdiskursen* beskrives Dronning Eufemias gate som et estetisk objekt. Design og beplantning blir tillagt stor vekt både for bydelens identitet og for opplevelsen av gaten. Disse tre diskursene kan knyttes til aktører som, gjennom sine posisjoner og nettverk, har hatt betydelig grad av makt til å utforme gaterommet. Diskursene bindes sammen av en felles forståelse av byutvikling i Oslo. Oslo blir sett på som en voksende by, som vil preges av økt befolkning og transportbehov. Det antas også at Oslo kan komme til å få en bykultur som ligner mer på andre europeiske storbyer. I denne sammenhengen blir det ansett som en positiv kvalitet at utformingen av Dronning Eufemias gate henter inspirasjon fra europeiske paradegater.

Jeg har også identifisert to såkalte motdiskurser, som kan trekkes ut av avisoppslagene om Dronning Eufemias gate. I *bylivsdiskursen* mener aktørene at trafikken burde vært nedprioritert, til fordel for oppholdskvalitetene i gaten. Aktørene stiller seg kritiske til transportplanleggerens faglige kompetanse og til utbyggerens markedsdrevne byutvikling.

Argumentene er i stor grad hentet fra arkitektfaglige studier av gater som sosiale arenaer, og fra personlige erfaringer. *Rettighetsdiskursen* omhandler spørsmålet om syklistenes rett til å bruke og tilrettelegges for i Dronning Eufemias gate, og kan leses som en kritikk av transportplanleggerdiskursens tekniske syn på gateplanlegging.

Diskurser står, ifølge Fairclough (2003), i et dialektisk forhold til språk og andre elementer av det sosiale. Dette skulle, for det første, bety at diskursiv praksis har hatt påvirkning på utformingen av Dronning Eufemias gate, noe min analyse viser. Det er en sammenheng mellom hvilken betydning gaten blir gitt i diskursene som dominerer, og hvilken fysisk utforming gaten har fått. Samtidig påvirker materielle strukturer hvordan de ulike diskursene tar form. Noen strukturelle faktorer kan ha påvirket utfallet av den diskursive kampen i dette caset. For det første ble mange av kortene lagt på et tidlig stadium, allerede før reguleringsplanen i 2003. Dronning Eufemias gate ble opprinnelig prosjektert i samme bredde som senketunnelen, for å fungere som avlastningsvei i perioder der tunnelen må stenges. Vegvesenets modeller for kollektivtransport, samt høyden på de første bygningene langs gaten (Oslo Atrium og Thon Hotel Opera), har vært andre argumenter for å opprettholde gatebredden. Dronning Eufemias gate er i tillegg et teknisk komplisert byggeprosjekt. På grunn av vanskelige grunnforhold er hele gaten fundamentert på en betongplate med peler til fjell, og er dermed i prinsippet en bro. Kompleksiteten i dette prosjektet kan ha gjort de involverte aktørene mindre åpne for endringer når planene er lagt. I tillegg gir elementer som trikketrasé og plantekasser i betong, lite fleksibilitet for en fremtidig ombygging av gata. Dette ser en for eksempel i sykkeldebatten, der vegvesenet ikke har kunnet imøtekomme syklistenes ønsker om bredere sykkelfelt, adskilt fra busstrafikken. Også komplekse prosesser for å endre reguleringsplaner og utbyggeravtaler, kan ha gitt planleggerne mindre spillerom enn det debatten skulle tilsi. Som Fairclough (2003) ville ha påpekt, utgjør disse faktorene opprinnelig diskursive konstruksjoner, men får etter hvert sin egen strukturerende kraft som påvirker de fremtidige mulighetene for handling.

Bildet av Dronning Eufemias gate som en «død gate» har fått stor plass i avisoppslagene om gaten. Media kan ha en viktig rolle i å produsere stedsmyter, som kan få konsekvenser for hvordan et sted brukes. Det er tilfellet når enkelte områder unngås fordi de har et dårlig rykte. Samtidig figurerer Barcode, og til dels bygningenes omgivelser, ofte i offisielle representasjoner der Oslo markedsføres. I disse representasjonene fremstilles Barcode som en fremtidsrettet byutvikling, ofte med et levende gateliv, som har likhetstrekk med steder som

Manhattan og Paris. Hvilke forestillinger som blir dominerende i fremtiden kan ha sammenheng med hvordan det omtalte *bygulvet* fungerer.

Når denne oppgaven ferdigstilles våren 2015, er Dronning Eufemias gate åpnet for bil- og busstrafikk. Sommeren 2015 skal OSU åpne flere serveringssteder og publikumstilbud i Barcode-bygningene langs nordsiden av Dronning Eufemias gate. Det er dermed ikke mulig å si ennå hvordan gaten kommer til å fungere som et byrom. Denne oppgaven gir likevel noen innblikk i hvordan bygulvet planlegges. *Governance*-strukturen i Bjørvika, som kan sies å være et resultat av et rådende nyliberalt regime for bypolitikk- og planlegging, påvirker byutviklingen, både diskursivt og materielt. Dette har også betydning for funksjonene som planlegges ut mot Dronning Eufemias gate. Plan- og bygningsetaten har på dette området makt til å regulere førsteetasjene til en bestemt type funksjoner, samt bestemme størrelsen på arealene. Det er imidlertid utbyggerne som har siste ordet når det gjelder hvilke funksjoner som skal på plass. I 2005 advarte Bergsli mot at økonomiske hensyn kunne komme til å avgjøre utviklingen i Bjørvika, «og at det derfor er tryggere å satse på et eksklusivt landskap uten momenter som kan forringe området verdi (s. 214)». Det er ikke mulig å si noe om hvorvidt dette blir tilfellet ennå, men kunnskapen som benyttes i planleggingen av *bygulvet* tilsier at det først og fremst er interessene til beboere og arbeidstakere i Barcode, som kartlegges. Det vil imidlertid alltid være rom for at spontane aktiviteter påvirker stedet i andre retninger enn det som har vært planlagt, noe studier fra andre byer viser (se f.eks. Lees, 2001; Stevens & Dovey, 2004). En analyse av stedsbruk vil kunne si noe om hvilken betydning Dronning Eufemias gate får for ulike grupper av befolkningen og næringslivet, og vil kunne komplementere funnene i en diskursanalyse. Dette har vært utenfor rekkevidden for denne oppgaven, og vil være mer aktuelt på et senere tidspunkt.

### **7.3 Oppgavens relevans**

Denne oppgaven belyser først og fremst hvilke interessekonflikter, diskurser og maktforhold som påvirker utformingen av, og debatten om, Dronning Eufemias gate. Der arkitektur og bygninger ofte vekker stor debatt på grunn av sin synlighet, er utformingen av gater gjerne en mer underkommunisert prosess. Barcode-bygningene har for eksempel skapt betydelig større debatt i media enn det Dronning Eufemias gate har. Oppgaven kan dermed kaste lys over betydningen gater har for ulike aktører, og hvilke interesser som reflekteres i den kunnskapen som tas i bruk i en planleggingsprosess. Oppgaven finner også at sammenfallende diskursiv

praksis har betydning for realiseringen av et byutviklingsprosjekt, der et mangfold av aktører må komme til enighet. Argumentene om at Oslo vokser og internasjonaleses og at Champs-Élysées viser hvordan trafikk og byliv kan kombineres, går igjen i flere av de dominerende diskursene, og kan dermed betegnes som «diskursive lim». Dette kan også påvirke hvor stor innflytelse alternative diskurser får.

Et mål på kvalitet i kvalitativ forskning, er om resultatene kan overføres og være relevante i andre sammenhenger (Thagaard, 2013). Diskursene og ståstedene jeg finner i oppgaven er kontekstavhengige, og handler om Dronning Eufemias gate. Samtidig viser analysen at diskursene kan kobles opp mot mer generelle teorier om byutvikling, deriblant teorier om entreprenørpolitikk og *governance*, offentlig rom og estetikk. Det kan dermed tenkes at den diskursive praksisen i min oppgave har paralleller i andre byer, der bylandskapet oppgraderes og nye hovedgater skal anlegges. Funnene i oppgaven kan dermed ha betydning når liknende prosjekter skal planlegges, for å forutse mulige interessekonflikter som kan dukke opp. De kan også fungere som bakgrunnskunnskap i andre forskningsprosjekter på gater.

# Litteraturliste

- Amin, Ash. (2008). Collective culture and urban public space. *City*, 12(1), 5-24.
- Amundsen, Astrid H, & Berge, Guro. (2001). Holdninger og transportmiddelvalg – en litteraturstudie. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Andersen, Ole Johan. (2004). Public–Private Partnerships: Organisational Hybrids as Channels for Local Mobilisation and Participation? 1. *Scandinavian Political Studies*, 27(1), 1-21.
- Aspen, Jonny. (2005). Gentrifisering som kulturell diskurs. I Aspen, Jonny (red.) By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo. *Oslo, Scandinavian Academic Press*.(30 sider), 121-151.
- Augé, Marc. (2008). *Non-Places: An Introduction to Supermodernity* (J. Howe, Overs.). London and New York: Verso.
- Bandlien, Bjørn (Red.). (2012). *Eufemia: Oslos middelalderdronning*. Oslo: Dreyers Forlag.
- Banerjee, Tridib. (2001). The future of public space: beyond invented streets and reinvented places. *Journal of the American Planning Association*, 67(1), 9-24.
- Banister, David. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.
- Bartley, Brendan, Hubbard, Phil, & Kitchin, Rob. (2004). *Thinking geographically*: Bloomsbury Publishing.
- Bentley, Ian. (2004). *Urban transformations: power, people and urban design*: Routledge.
- Bergsli, H. (2005). Entreprenørpolitikk og byutvikling. Byutvikling og globale trender. *By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo. Oslo: Universitetsforlaget*.
- Blomley, Nicholas. (2007). Civil rights meet civil engineering: Urban public space and traffic logic. *Canadian Journal of Law and Society*, 22(2), 55-72.
- Bourdieu, Pierre. (1995). *Distinksjonen: en sosiologisk kritikk av dømmekraften* (A. Prieur, Overs.). Oslo: Pax Forlag.
- Bradshaw, Matt, & Stratford, Elaine. (2010). Qualitative research design and rigour. I I. Hay (Red.), *Qualitative research methods in human geography*. New York: Oxford University Press.
- Calderon, Camilo, & Chelleri, Lorenzo. (2013). Social Processes in the Production of Public Spaces: Structuring Forces and Actors in the Renewal of a Deprived Neighbourhood in Barcelona. *Journal of Urban Design*, 18(3), 409-428.
- Carmona, Matthew. (2010). Contemporary public space: critique and classification, part one: critique. *Journal of Urban Design*, 15(1), 123-148.
- Carmona, Matthew. (2014). The Place-shaping Continuum: A Theory of Urban Design Process. *Journal of Urban Design*, 19(1), 2-36.
- Carmona, Matthew, Tiesdell, Steve, Heath, Tim, & Oc, Taner. (2010). *Public places - urban spaces: the dimensions of urban design*. Amsterdam: Architectural Press.
- Cervero, Robert. (2009). Transport infrastructure and global competitiveness: Balancing mobility and livability. *The annals of the American Academy of Political and Social Science*, 626(1), 210-225.
- Cresswell, Tim. (2004). *Place: A short introduction*: John Wiley & Sons.
- Cresswell, Tim. (2006). *On the move: mobility in the modern western world*: Taylor & Francis.
- Cresswell, Tim. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and planning. D, Society and space*, 28(1), 17.
- Davidson, Mark, & Lees, Loretta. (2005). New-build 'gentrification' and London's riverside renaissance. *Environment and planning A*, 37(7), 1165-1190.

- Dicken, Peter. (2007). *Global shift: Mapping the changing contours of the world economy*: Sage Publications Ltd.
- Dovey, Kim. (1999). Framing places. *Mediating Power in the Built Form*.
- Dovey, Kim. (2005). *Fluid city: transforming Melbourne's urban waterfront*: Psychology Press.
- Dowling, Robyn. (2010). Power, subjectivity and ethics in qualitative research. I I. Hay (Red.).
- Dunn, Kevin. (2010). Interviewing. I I. Hay (Red.), *Qualitative Research Methods in Human Geography* (s. 50--82): Oxford University Press.
- Edensor, Tim. (2011). Commuter: mobility, rhythm and commuting. *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects, Farnham: Ashgate*, 189-204.
- Ehrenfeucht, Renia, & Loukaitou-Sideris, Anastasia. (2010). Planning urban sidewalks: Infrastructure, daily life and destinations. *Journal of Urban Design*, 15(4), 459-471.
- Engh, Audun, & Sødal, Arne. (2008). *Rapport fra bydel Gamle Oslos charette (åpen plansmie) for Bjørvika*. Oslo.
- Erickson, Bill, & Roberts, Marion. (1997). Marketing local identity. *Journal of Urban Design*, 2(1), 35-59.
- Fainstein, Susan S. (2001). *The city builders: Property development in New York and London, 1980-2000*: Univ Pr of Kansas.
- Fairclough, Norman. (2003). *Analysing discourse: Textual analysis for social research*: Psychology Press.
- Falleth, E, & Saglie, IL. (2012). Planning a compact Oslo. I P. Røe (Red.), *Green Oslo: Visions, Planning and Discourse* (s. 267-283): Ashgate: Farnham, UK.
- Falleth, Eva Irene, Hanssen, Gro Sandkjaer, & Saglie, Inger Lise. (2010). Challenges to democracy in market-oriented urban planning in Norway. *European Planning Studies*, 18(5), 737-753.
- Falleth, Eva, & Saglie, Inger-Lise. (2011). Democracy or efficiency: contradictory national guidelines in urban planning in Norway. *Urban Research & Practice*, 4(1), 58-71.
- Fyfe, Nick. (1998). *Images of the Street*.
- Gehl Architects. (2014). *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Oslo kommune.
- Gehl, Jan. (1987). *Livet mellom husene: udeaktiviteter og udemiljøer*. København: Arkitektens forlag.
- Gehl, Jan. (2010). *Cities for people*: Island Press.
- Geras, Norman. (1987). Post-marxism? *New left review*, 163(1), 40-82.
- Gold, John R. (1998). The death of the boulevard. I N. R. Fyfe (Red.), *Images of the street. Planning, identity and control in public space* (s. 44-57). Londres/New York: Routledge.
- Gospodini, Aspa. (2002). European cities in competition and the new 'uses' of urban design. *Journal of Urban Design*, 7(1), 59-73.
- Hall, Stuart. (1997). *Representation: Cultural representations and signifying practices*. London: Sage.
- Hall, Tim, & Hubbard, Phil. (1998). The entrepreneurial city and the 'new urban politics'. I T. Hall & P. Hubbard (Red.), *The Entrepreneurial City. Geographies of Politics, Regime and Representation* (s. 78). Chisester: John Wiley and Sons.
- Hamilton-Baillie, Ben. (2008). Shared space: reconciling people, places and traffic. *Built environment*, 34(2), 161-181.
- Harvey, David. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography*, 3-17.



- Harvey, David. (2000). *Spaces of hope*. California: University of California Press.
- Hay, Iain. (2010). Qualitative research methods in human geography.
- Hebbert, Michael. (2005). Engineering, urbanism and the struggle for street design. *Journal of urban design*, 10(1), 39-59.
- Hillier, Bill, & Hanson, Julienne. (1984). *The social logic of space*: Cambridge university press.
- Hjorthol, Randi, & Bjørnskau, Torkel. (2004). Gentrifisering på norsk–urban livsstil eller praktisk organisering av hverdagslivet? *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 44(02), 169-200.
- Hubbard, Phil. (1996). Urban design and city regeneration: social representations of entrepreneurial landscapes. *Urban studies*, 33(8), 1441-1461.
- Häikiö, Liisa. (2007). Expertise, representation and the common good: grounds for legitimacy in the urban governance network. *Urban Studies*, 44(11), 2147-2162.
- Isaacs, Raymond. (2000). The urban picturesque: an aesthetic experience of urban pedestrian places. *Journal of Urban Design*, 5(2), 145-180.
- Jacobs, Jane. (1961). *The death and life of great American cities*: Vintage.
- Jessop, Bob. (1997). The entrepreneurial city: re-imagining localities, redesigning economic governance, or restructuring capital. *Transforming cities: Contested governance and new spatial divisions*, 46, 28-41.
- Jones, Paul. (2009). Putting architecture in its social place: a cultural political economy of architecture. *Urban studies*, 46(12), 2519-2536.
- Jørgensen, Marianne, & Phillips, Louise. (2002). *Discourse analysis as theory and method*. London: Sage.
- Kaufmann, Vincent, Bergman, Manfred Max, & Joye, Dominique. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745-756.
- Knight Foundation. (2010). *Soul of the Community*. Miami, Florida: Knight Foundation.
- Lees, Loretta. (1998). Urban Renaissance and the Street. *Images of the street: planning, identity, and control in public space* Routledge, London, 236-253.
- Lees, Loretta. (2001). Towards a critical geography of architecture: the case of an ersatz colosseum. *Cultural Geographies*, 8(1), 51-86.
- Lees, Loretta. (2003). The ambivalence of diversity and the politics of urban renaissance: the case of youth in downtown Portland, Maine. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(3), 613-634.
- Lees, Loretta. (2004). Urban geography: discourse analysis and urban research. *Progress in human geography*, 28(1), 101-107.
- Lefebvre, Henri. (1991). *The production of space* (Vol. 142): Oxford Blackwell.
- Leitner, Helga, & Sheppard, Eric. (1998). Economic uncertainty, inter-urban competition and the efficacy of entrepreneurialism. I T. Hall & P. Hubbard (Red.), *The entrepreneurial city* (s. 285-308).
- Lillebye, Einar. (1996). Architectural and functional relationships in street planning: an historical view. *Landscape and urban planning*, 35(2), 85-105.
- Lillebye, Einar. (2014). En introduksjon til gateplanlegging: Fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for utformingen av gater *Statens vegvesens rapporter*.
- Lui, Tai-lok. (2008). City-branding without content: Hong Kong's aborted West Kowloon mega-project, 1998–2006. *International Development Planning Review*, 30(3), 215-226.
- Madanipour, Ali. (2003). *Public and private spaces of the city*. London: Routledge.
- Madanipour, Ali. (2006). Roles and challenges of urban design. *Journal of Urban Design*, 11(2), 173-193.

- Mansvelt, Juliana, & Berg, Lawrence D. (2010). Writing qualitative geographies, constructing geographical knowledges. I I. Hay (Red.), *Qualitative research methods in human geography* (Vol. 2, s. 248-265).
- Marshall, Catherine, & Rossmann, Gretchen B. (1999). *Designing Qualitative Research*. London: Sage Publications.
- Massey, Doreen. (1991). *A global sense of place*: na.
- McNeill, Donald. (2011). Fine grain, global city: Jan Gehl, public space and commercial culture in central Sydney. *Journal of urban design*, 16(02), 161-178.
- Mehta, Vikas. (2007). Lively streets determining environmental characteristics to support social behavior. *Journal of Planning Education and Research*, 27(2), 165-187.
- Mehta, Vikas. (2013). *The street: a quintessential social public space*. London: Routledge.
- Meld. St. 26. (2012 - 2013). *Nasjonal transportplan (2014 - 2023)*.
- Merriman, Peter. (2004). Driving places Marc Augé, non-places, and the geographies of England's M1 motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 145-167.
- Neumann, Iver B. (1999). Diskursanalyse av politikk: Forutsetninger og metodeproblemer. *Statsvetenskaplig tidskrift*, 102(2).
- Newman, Peter, Beatley, Timothy, & Boyer, Heather. (2009). *Resilient cities: responding to peak oil and climate change*. Washington, DC: Island Press.
- Oldenburg, Ray. (1989). *The Great Good Place: Café, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You through the Day*. New York: Parragon Books.
- PBE. (1997). *Fjordby eller Havneby? Utredning om Oslos havne- og sjøside*. Oslo kommune: Plan- og bygningsetaten.
- PBE. (2003). *Byutvikling i Bjørvika – Bispevika – Lohavn. Reguleringsforslag til bystyret*. Oslo kommune: Plan- og Bygningsetaten.
- PBE. (2004). *Temahefte Byrom og gaterom Temahefte Bjørvika*. Oslo kommune: Plan- og bygningsetaten.
- PBE. (2007). *Bjørvika - Hva er endringsrommet?* Oslo kommune: Plan- og bygningsetaten.
- PBE m.fl. (2003a). *Bærekraft i Bjørvika: Designhåndbok*. Oslo kommune.
- PBE m.fl. (2003b). *Bærekraft i Bjørvika: Kulturoppølgingsprogram (KOP)*. Oslo Kommune.
- Pløger, John. (2002). Det senmoderne nærmiljø-livsformer og bykultur. En sammenligning af teori og praksis i Danmark og Norge:(NIBR-rapport 2002: 16). Oslo: Norsk institutt for by-og regionforskning.
- Qian, Junxi. (2014). No right to the street: Motorcycle taxis, discourse production and the regulation of unruly mobility. *Urban Studies*, 0042098014539402.
- Relph, Edward. (1976). *Place and placelessness* (Vol. 67). London: Pion.
- Rérat, Patrick, & Lees, Loretta. (2011). Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 36(1), 126-142. doi: 10.1111/j.1475-5661.2010.00404.x
- Richardson, Tim, & Jensen, Ole B. (2008). How mobility systems produce inequality: making mobile subject types on the Bangkok Sky Train. *Built Environment*, 34(2), 218-231.
- Robertson, Susan. (2007). Visions of urban mobility: the Westway, London, England. *Cultural geographies*, 14(1), 74-91.
- Røe, Per Gunnar. (2002). Boligbygging og bytransformasjon i Nydalen-området. *Regionale trender*, 1, 25-31.
- Røe, Per Gunnar. (2006). Utviklingen av «levelige» steder – på hvilken måte kan sosiokulturelle stedsanalyser bidra? *Michael*.
- Røe, Per Gunnar. (2014). Analysing Place and Place-making: Urbanization in Suburban Oslo. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(2), 498-515.
- Sandercock, Leonie. (1998). Towards cosmopolis: Planning for multicultural cities.

- Scott, James C. (1998). *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*. New Haven: Yale University Press.
- Shantz, Bonnie-May, Kearns, Robin, & Collins, Damian. (2008). Intolerance for Noise and Disorder: Questioning the 'Publicness' of Auckland's Lower Queen Street. *Urban Policy and Research*, 26(1), 39-55.
- Simonsen, Kirsten. (2005). Byens mange ansigter: konstruktion af byen i praksis og fortælling.
- Skogheim, Ragnhild. (2008). Mellom kunsten og kundene: Arkitektens yrkessosialisering og profesjonelle praksis.
- Skogheim, Ragnhild, & Røe, Per Gunnar. (2003). Makt og meningsdannelse i byutviklingen. *Nordisk arkitekturforskning*, 16(3), 35-42.
- Skrede, Joar. (2013). The issue of sustainable urban development in a neoliberal age. Discursive entanglements and disputes. *FORMakademisk*, 6(1).
- Sorkin, Michael. (1992). *Variations on a theme park: The new American city and the end of public space*: Macmillan.
- Southworth, Michael, & Ben-Joseph, Eran. (1997). *Streets and the shaping of towns and cities*. New York: McGraw-Hill.
- Stange, Rainer. (2010). Grønn Urbanisme. *Plan*, 03-04.
- Statens vegvesen. (1998). *Konsekvensutredning E18 mellom Festningstunnelen og Ekebergstunnelen*. Oslo: Statens vegvesen.
- Stevens, Quentin, & Dovey, Kim. (2004). Appropriating the spectacle: play and politics in a leisure landscape. *Journal of Urban Design*, 9(3), 351-365.
- Talen, Emily. (1999). Sense of community and neighbourhood form: An assessment of the social doctrine of new urbanism. *Urban studies*, 36(8), 1361-1379.
- Tennøy, Aud. (2005). Hva mener politikere og fagfolk om viktige aspekter i areal- og transportplanleggingen. *NIBR notat 2005: 132*.
- Thagaard, Tove. (2013). Systematikk og innlevelse: en innføring i kvalitativ metode.
- Turner, Robyn S. (2002). The politics of design and development in the postmodern downtown. *Journal of Urban Affairs*, 24(5), 533-548.
- Turok, I. (2009). The distinctive city: pitfalls in the pursuit of differential advantage. *Environment and Planning A*, 41(1), 13-30.
- Tønnesen, Anders, Larsen, Kari, Skrede, Joar, & Nenseth, Vibeke. (2014). Understanding the Geographies of Transport and Cultural Heritage: Comparing Two Urban Development Programs in Oslo. *Sustainability*, 6(6), 3124-3144.
- UK Department for transport. (2007). *Manual for streets*. London: Thomas Telford Publishing.
- Waite, Gordon. (2010). Doing foucauldian discourse analysis-revealing social realities.
- Walldin, Viktoria. (2014). Den motvillige urbanisten *Arbeid pågår - katalog til utstilling* (s. 65 - 72). Oslo: Norsk Design- og Arkitektursenter.
- Wergeland, Even Smith. (2012). Driving Spaces and the Dilemma of the Green City. I P. G. Røe & M. Luccarelli (Red.), *Green Oslo*: Ashgate.
- Whist, Erik, & Christensen, Tom. (2012). Fjorden, Byen og Operaen. En evaluering av Bjørvikautbyggingen i et beslutningsteoretisk perspektiv *Concept*. Trondheim: NTNU.
- Zieleniec, Andrzej JL. (2007). *Space and social theory*. Los Angeles: Sage Publications.
- Zukin, Sharon. (1998). Urban lifestyles: diversity and standardisation in spaces of consumption. *Urban studies*, 35(5-6), 825-839.
- Zukin, Sharon. (2009). Changing landscapes of power: opulence and the urge for authenticity. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33(2), 543-553.
- Zukin, Sharon. (2011). Why Neo-Cons loved communitarian urbanist Jane Jacobs. *The architectural review*.



# Vedlegg 1: Eksempel på informasjonsmail

Forespørsel om intervju til masteroppgave

Hei,

Mitt navn er Mari Olimstad og jeg skriver en masteroppgave i bygeografi ved Universitetet i Oslo.

Dette er en forespørsel om å få intervju deg til masteroppgaven, som handler om Dronning Eufemias gate. Utgangspunktet for oppgaven er et ønske om å studere gaters rolle i byutvikling og bypolitikk. Jeg vil se nærmere på hvilke interesser og ambisjoner som har påvirket utformingen av Dronning Eufemias gate, og hva ulike aktører ønsker at gaten skal bety for byen rundt.

Ditt perspektiv vil være av stor interesse for meg, og jeg håper du har mulighet til å møte meg til et intervju. Intervjuet vil vare i opptil en time, og blant annet ta opp spørsmål om strategier og utfordringer knyttet til planlegging for byliv.

Jeg er svært fleksibel når det gjelder tid og møtested. Dersom du har noen spørsmål, kan du gjerne kontakte meg på telefon eller e-post.

Mvh.

Mari Olimstad

Tlf.

E-post:

Spørsmål kan også rettes til min veileder ved UiO:

Per Gunnar Røe

Tlf: 22 85 52 17

E-post: p.g.roe@sosgeo.uio.no

## Vedlegg 2: Samtykkeerklæring

Det er frivillig å delta i studien. Du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn, både før, under og etter intervjuet. Informasjon gitt av deg vil da bli slettet fra mitt materiale.

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt og vil bli anonymisert for å unngå persongjenkjennelse. Deltakernes tilknytning til en institusjon eller bedrift/organisasjon vil fremkomme i den publiserte masteroppgaven. Prosjektet er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD), og er godkjent etter deres krav til personvern for forskning.

Notater og lydopptak fra intervjuet vil bli slettet når prosjektet avsluttes i mai 2015.

---

### Samtykkeerklæring for deltakelse i forskningsprosjekt

Jeg har fått informasjon om prosjektet og bekrefter med dette at jeg er villig til å delta.

.....

Underskrift og dato

# Vedlegg 3: Eksempel på intervjuguide (til utbyggere)

## Bakgrunn

Kan du fortelle kort om din fagbakgrunn og rolle i forbindelse med Bjørvikautbyggingen?

## Hvordan oppfatter du Bjørvikutviklingen i dag?

- *Positivt, negativt, hva slags type bydel er Bjørvika i ferd med å bli?*
- Har du inntrykk av at det eksisterer ulike oppfatninger av fremtidige mål for utviklingen av Bjørvika?
- Hva slags posisjon tror du at Bjørvika vil ha i forhold til andre deler av byen, f.eks. Aker Brygge og sentrum? En konkurranse om de samme menneskene?

## Hva er de viktigste konkurransefortrinnene til Operakvarteret?

- For boligkjøpere, bedrifter. Er dette de samme?
- Ønsker de som flytter hit å realisere en bestemt type livsstil?
- Er det en konflikt mellom å skape et godt bomiljø og en levende bydel?

## Hvordan planlegges bygulvet?

- Hvilke kriterier settes til de som skal etablere seg her?
- Er det noen typer av aktiviteter eller bedrifter som ikke er ønskelige her?
- Hva slags type kunnskap hentes inn?
- Har OSU og Plan og Bygningsetaten de samme interessene for hvordan området skal utvikles?

## Hvilke strategier har dere for å markedsføre området?

- Hva er de viktigste markedsføringskanalene?
- Hvilke steder er de største konkurrentene?
- For ikke så lenge siden mente en representant for miljøpartiet at det ikke bør bo folk i Bjørvika på grunn av trafikkstøy. Hva tenker du om det?

## Hva kjennetegner en god bygate?

- *F.eks. fremkommelighet, fortau, estetikk, byliv, butikker, trafikkikkerhet.*
- Er det noen gater du mener er spesielt gode, internasjonalt/i Oslo?

## Hvordan vil du beskrive Dronning Eufemias gate?

- Hva mener du er den viktigste funksjonen til Dronning Eufemias gate?

## Er dronning Eufemias gate et viktig byrom i Bjørvika?

- Hvilke byrom i Bjørvika tror du kommer til å bli de viktigste, med tanke på byliv og aktivitet?
- Hva gjør gaten til et godt sted å oppholde seg? Hvilken rolle spiller estetikk i gode bymiljø?
- Er trafikk et hinder for byliv?

**Tror du Dronning Eufemias gate passer inn i det bildet folk har av Oslo?**

**Tror du Dronning Eufemias gate kan ha en stedsmarkedsføringseffekt?**

**Opplever du at det har vært stor enighet om løsningen som er blitt valgt?**

- Er det noe du selv mener burde vært gjort annerledes i prosessen eller resultatet?





































**Hva synes du om måten Dronning Eufemias gate er blitt fremstilt på i media?**




















Er det noe mer du ønsker å legge til som jeg ikke har spurt om?































Er det noen flere jeg burde snakke med?













































































# Vedlegg 4: Oversikt over avismaterialet
























Syklist i hovedstaden	 Dagsavisen	22.07.2014
Bompenger	 Tidens Krav	04.07.2014
Norges dyreste vei?	 Aftenposten	03.07.2014
Gi syklist grønt lys!	 Osloby	19.06.2014
De utvalgte	 Arkitektnytt	04.06.2014
Bjørsvika-omlegging skapte kaos i Oslo	 Våre Veger	28.05.2014
Syklist ser rødt når bilene får forrang	 Aftenposten	24.05.2014
Bilistene bør ikke være i Bjørsvika	 Osloby	22.05.2014
Trafikklysenes comeback ga køkaos i Bjørsvika	 Aftenposten	13.05.2014
Gløden bak styret	 Dagsavisen	13.05.2014
Ingen vil drive restaurant i Barcode	 Aftenposten	04.04.2014
Grønt i Bjørsvika for 38 millioner	 Osloby	03.04.2014
Byens Barcode-barriere	 Osloby	03.04.2014
ÅRETS BESTE restauranter	 Aftenposten	26.12.2014
Vil du bo i Barcode?	 Osloby	18.12.2014
Fantastiske, nye Oslo	 Nettavisen	29.11.2014
Vil bygge 25 000 m2	 NENyheter	20.11.2014
Tett byutvikling er grønn politikk	 NRK	12.11.2014
De Grønne vil stoppe Bjørsvika-utbygging	 Byggeindustrien	11.11.2014
De Grønne: - Her bør det ikke bo folk	 NRK	11.11.2014
Gatene i Bjørsvika tilbake til folket	 NRK Østlandssendingen	10.11.2014
Våger og vinner	 VG R	07.11.2014
Barcoderekka fylles med mat	 Osloby	09.10.2014
Andreas Halse tok oppfordringen	 Osloby	09.10.2014
Paradegaten blir rød, men fortsatt for smal	 Osloby	02.10.2014
Tror sykkelveiene hadde vært bedre om politikerne hadde syklet selv	 Aftenposten	05.10.2014
Oslo blir rødere	 Aftenposten	02.10.2014
Betong er bra	 Våre Veger	01.10.2014
Kjernekraft	 Arkitektnytt	01.10.2014
Syklistene skvises ut i nye veier og kryss	 Aftenposten	16.09.2014
Sykkel-Oslos fem verstinger	 Aftenposten	12.09.2014
Bjørsvika-byggene står fjellstøtt	 Dagens Næringsliv	12.09.2014
- Før våget ikke folk å komme hit	 Aftenposten	25.08.2014
- Bussene skal frem i Bjørsvika - la bilen stå!	 Aftenposten Morgen	12.08.2014
Bjørsvika stengt for biltrafikk	 Aftenposten Morgen	11.08.2014
Veivesenet legger om trafikken i Bjørsvika	 Aftenposten Morgen	09.08.2014







NSB varsler ny kaos-mandag	 Aftenposten Morgen	08.08.2014
Legger skylda på veivesenet	 Dagsavisen	06.08.2014
Derfor gikk det galt igjen	 Aftenposten	05.08.2014
Folkelig bak fornem fasade	 Morgenbladet	25.07.2014
Tre år uten trikk	 Aftenposten	30.03.2014
Bruker 38 mill. kr på å gjøre Bjørvika grønn	 Aftenposten	30.03.2014
Mener Tollvesenet vil lage busskø i Bjørvika	 Aftenposten	26.02.2014
Knuser stein og sparer miljøet	 Dagens Næringsliv Morgen	24.02.2014
Takk, Oslo	 Bergens Tidende	20.02.2014
Voksesmerter	 Bergens Tidende	15.02.2014
Annerledesstedet for alle	 Arkitektnytt	13.02.2014
Slik blir det i Bjørvika	 Osloby	16.01.2014
Nå står «Kjakan» på Karl Johan	 Aftenposten	10.01.2014
Langvarig trafikkaos i Bjørvika	 Osloby	09.01.2014
Slik blir nye Deichman	 Aftenposten	02.01.2014
Utsetter stenging	 Aftenposten	20.12.2013
Hvor skal togpassasjerene plukkes opp?	 Aftenposten	11.12.2013
Trafikkork frem til sommeren	 Aftenposten	13.11.2013
Unikt fravær av konflikter	 Teknisk Ukeblad	07.11.2013
Studenttreff med MVRDV, A-Lab og Dronninga landskap	 Arkitektnytt	30.10.2013
Tåler trærne norsk vinter?	 Aftenposten	13.09.2013
Byportrettøren	 Aftenposten	12.09.2013
Hvor vellykket ble dette?	 Aftenposten	30.08.2013
Graver for livet før betongen kommer	 Osloby	15.08.2013
- Ekstrem-arkeologi Redder Oslo-historien fra betongen	 Aftenposten	15.08.2013
Graver frem gamle Oslo	 Aftenposten	14.08.2013
Kulturminner koster	 Dagens Næringsliv Morgen	08.08.2013
Mye gjenstår før Munch flytter til Bjørvika	 Dagens Næringsliv Morgen	03.08.2013
Kontrastenes kunst	 Dagsavisen	25.07.2013
E16 bygges på flasker og syltetøyglass	 Glåmdalen	08.07.2013
Mangelfull innsikt i byplanteori	 Aftenposten	02.07.2013
Sagt om Oslo	 Osloby	13.06.2013
Da den vrangeste knuten i	 Aftenposten	13.06.2013
At det bygges nye leiligheter som er så små at man ikke kan ha	 Teknisk Ukeblad	06.06.2013
Learning from Oslo	 Arkitektnytt	06.06.2013
En kulturell fjordby	 Dagsavisen	04.06.2013
Sorry folkens, noen har rappet fjorden vår	 VG R	12.05.2013
Ingen snarvei til toget likevel	 Aftenposten Morgen	30.04.2013

Slik skal Bjørvika blomstre	 Aftenposten Morgen	23.04.2013
Skinkelunsj i Bjørvika	 Dagsavisen	09.02.2013
Lunden som nasjonsbygger	 Klassekampen 1	06.02.2013
Eufemia - Noreg i 2013	 Klassekampen 1	02.02.2013
Vil åpne Akerselva ved Oslo S	 Osloby	31.01.2013
Lunden i Blodøksgate	 Klassekampen 1	31.01.2013
Stor kunst på 60-tallet	 Osloby	31.01.2013
En blek dronning?	 Klassekampen 1	31.01.2013
Dronning Eufemias gate	 Klassekampen 1	26.01.2013
Nok er nok for utskjelt lokk	 Aftenposten Morgen	22.01.2013
Myter om Lambda	 Dagbladet	09.01.2013
Her stormer det rundt bygningene	 Aften	12.12.2012
Trærne på Carl Berner	 Arkitektur N	15.11.2012
Våre Veger 2012-10-31 page: 56 - 57	 Våre Veger	31.10.2012
Hvor var kultureliten tidligere?	 Aften	30.10.2012
SETTER 3D-FART I VEIBYGGING	 Teknisk Ukeblad	25.10.2012
Bibliotek trekker folk Hannah Wozene Kvam	 Aften	17.10.2012
Fagfolk har et hovedansvar	 Aften	04.10.2012
Først og fremst en transportåre	 Aften	03.10.2012
Oslo - den todelte byen	 Aften	03.10.2012
Det tar tid å skape byliv	 Aften	02.10.2012
- En utmerket idé	 Aften	02.10.2012
Hvor ble det av bylivet?	 Aften	19.09.2012
Problemer til å leve med	 Stavanger Aftenblad	31.08.2012
Stubbene i Bygdøy allé	 Aften	30.08.2012
Uten sprut	 Klassekampen 1	30.08.2012
Ingen bråhast	 Aften	29.08.2012
Ikke noe smug for Kjakan	 Rjukan Arbeiderblad	29.08.2012
Merkelig prosjekt	 Aften	23.08.2012
Se Bjørvika fra sjøsiden	 Aften	23.08.2012
Paradegate med trær til 25 mill.	 Aften	22.08.2012
- Spennende, men dristig	 Aften	22.08.2012
Gatedronning	 Morgenbladet	17.08.2012
Reklame- preget om Oslos første dronning	 Aftenposten Morgen	08.08.2012
Arkitekten og selvtekten	 Morgenbladet	27.07.2012
Livet på tegnebrettet	 Aften	12.07.2012
Fortjener Oslos bredeste gate!	 Aften	12.06.2012
Er Oslo en by uten historie?	 Aften	06.06.2012
Dronning Sonjas gate	 Dagbladet	05.06.2012

Ikke glem Oslos historie	 Aften	05.06.2012
Ikke rør dronningen	 Aften	29.05.2012
Min Eufemia	 Aften	29.05.2012
Eufemia - Oslos glemte dronning Kommer til heder og verdighet med	 VG R	13.05.2012
Vent og se hva som skjer!	 Dag og Tid	20.04.2012
Dronning Eufemia og de sju allmenningene	 Arkitektur N	22.03.2012
Dansegulvet	 Arkitektur N	22.03.2012
Oslos nye skyline	 Dagsavisen	17.03.2012
Nettingstrømper og leppestift	 Stavanger Aftenblad	01.03.2012
Mads Wam Schneider - Passer bedre langs Strømsveien	 Aftenposten Aften	29.02.2012
Regjeringskvartalet bør flyttes	 Arkitektnytt	25.02.2012
Fjordbyen er født	 Dagbladet Søndag	15.01.2012
Jens om Bispelokket: - Nå rives det. Helt vanvittig!	 NTBtekst	04.11.2011
En utepils for det urbane fellesskap	 Aftenposten Morgen	16.07.2011
Millionene renner ut	 Aftenposten Aften	12.07.2011
Dronning på pæler	 Aftenposten Aften	14.06.2011
Flytt skulpturparken	 Aftenposten Aften	08.06.2011
Europamestere i å angre	 Aftenposten Aften	07.06.2011
Bjørvika Business District	 Dagbladet	02.04.2011
Vil bygge 14 etasjer foran Barcode	 Aftenposten Aften	09.03.2011
Oslos Oxford Street?	 Aftenposten Aften	08.02.2011
ARV FRA FORTIDEN	 VG	24.01.2011
Her skal vi bli kloke	 Aftenposten Aften	19.01.2011
Penser over på nytt spor	 Aftenposten Aften	12.01.2011
Akerselva frem i lyset	 Aftenposten Aften	05.01.2011
Oslos nye praktplass	 Aftenposten Aften	05.01.2011
Oslo mot nye høyder	 Aftenposten Aften	04.01.2011
Morgenbladet 2010-12-03 page: 21	 Morgenbladet	03.12.2010
Av med lokket	 Aftenposten Amag	19.11.2010
På sporet av ny trikkering	 Aftenposten Aften	02.11.2010
En underlig fjordby	 Aftenposten Aften	13.10.2010
Slik blir Bjørvika i 2013	 Aftenposten Morgen	10.10.2010
Kastanjene visner i Bygdøy allé	 Aftenposten Aften	30.09.2010
Byplanlegging er mer enn arkitektur	 Aftenposten Aften	25.08.2010
Bjørvika på to hjul	 Aftenposten Aften	15.07.2010
500 studenter til Bjørvika	 Aftenposten Morgen	29.06.2010
Jubileumsønsker for hovedstaden	 Aftenposten Aften	22.06.2010
Skeptisk til fjordtrikk	 Aftenposten Aften	27.05.2010

Oslos nye landemerke halvveis i mål	 Aftenposten Aften	19.05.2010
Tre kilometer havnepromenade	 Aftenposten Aften	20.04.2010
Tunnelsyn i sikte	 Aftenposten Aften	14.04.2010
Boulevard Oslo	 Aftenposten Aften	24.03.2010
Hvor høyt? Hvor bredt?	 Aftenposten Aften	27.08.2009
Dronning Eufemia - jeg kommer	 Aftenposten Aften	17.06.2009
Blir Dronning Eufemias gate vellykket?	 Aftenposten Aften	11.06.2009
Blir det slik?	 Aftenposten Aften	11.06.2009
Om fem år er allting nytt	 Aftenposten Aften	11.06.2009
Død boulevard?	 Aftenposten Aften	11.06.2009
Hvor mye vil du gi for dette?	 Aftenposten Aften	24.02.2009
Dette er planene for nye Bjørvika	 Aftenposten Morgen	04.04.2009
Planer i lange baner	 Aftenposten Aften	11.02.2009
Aktiviteter og byliv for alle	 Aftenposten Aften	26.01.2009
Bjørvika skal bli en levende bydel	 Aftenposten Aften	21.08.2008
Byrådet gjør Oslo mindre	 Aftenposten Aften	26.06.2008
Skaper kaos for trygghet	 Dagens Næringsliv Morgen	07.06.2008
Dette kan bli Oslos WALL STREET	 VG	30.05.2008
Trikken skal bort	 Aftenposten Aften	26.05.2008
- Bjørvika kan bli	 VG	13.05.2008
Frykter død bydel	 VG	19.04.2008
Bjørvika - hva nå?	 Aftenposten Aften	28.03.2008
Kampen om Bjørvika	 Dagsavisen	29.01.2008
Omkamp om monstergate	 Aftenposten Aften	28.03.2008
Barcodes slankekur	 Aftenposten Aften	22.02.2008
Vi ønsker et levende område for mennesker, ikke døde kontorbygninger	 Aftenposten Aften	28.01.2008
Monster og mønster	 Aftenposten Aften	23.01.2008
Bjørvika, en fortsatt hvit flekk på bykartet?	 Morgenbladet	04.01.2008
Sporveien: Parker er oppskrytt	 Aftenposten Aften	30.05.2007
Fjordbyen - hva vi har lært	 Aftenposten Aften	30.10.2007
Fjordbyen gir fire gevinster	 Aftenposten Morgen	05.10.2007
Knallhard kritikk mot Fjordbyen	 Aftenposten Aften	02.10.2007
Vrimeområde eller transportåre?	 Aftenposten Aften	12.04.2007
Bade, drikke, spise	 Aftenposten Aften	04.04.2007
Lover liv i paradegaten	 Aftenposten Aften	08.03.2007
Frykter motorvei i Bjørvika	 Aftenposten Aften	07.03.2007

Ubrukelig fra byrådet	 Aftenposten Aften	12.02.2007
Norsk veihistorie på bunnen	 Aftenposten Morgen	04.02.2007
Ikke gå tilbake til start	 Aftenposten Aften	19.01.2007
Tomteeierne tjener fett	 Aftenposten Aften	11.01.2007
Gamle Oslo krever timeout	 Aftenposten Aften	08.12.2006
Fakta Biltrafikken i Bjørvika	 Dagbladet	08.12.2006
Bjørvika får ny trafikkmur	 Dagbladet	08.12.2006
Mislykket byplan i Bjørvika	 Aftenposten Aften	24.11.2006
Aften FORUM Byplanleggingens fallitt	 Aftenposten Aften	05.08.2005
Aften FORUM Utviklingen av Bjørvika	 Aftenposten Aften	04.08.2005
KOMMENTAR Lotte Sandberg Veien til Bjørvika	 Aftenposten Morgen	10.01.2005
Feilinformasjon om Bjørvika-arealene?	 Aftenposten Aften	25.06.2004
BJØRVIKA-PLANEN LAGT FREM I DAG Slik blir Oslos nye ansikt	 Aftenposten Aften	22.05.2003
Stopp brutalistene i Bjørvika	 Aftenposten Aften	20.05.2003
KOMMENTAR Spennende anslag for ny bydel	 Aftenposten Morgen	14.05.2003
Bjørvika Norsk Form hardt ut mot planforslaget: Bjørvika ikke moden for vedtak	 Aftenposten Morgen	05.05.2003
Falt for Bjørvika	 Aftenposten Aften	04.04.2003
Havnevesenet mener det blir for mange bilveier i Bjørvika: Vil stanse planene	 Aftenposten Aften	29.11.2002
Viktigste byutvikling i Oslo siden 1624 Her skal byen ligge!	 Aftenposten Aften	05.07.2002
Bjørvika-planleggingen er på riktig spor	 Aftenposten Aften	01.03.2002
Bjørvika er på rett spor!	 Aftenposten Aften	21.02.2002
Politikerne kjører knalltøff linje Bjørvika skal bli bilfiendtlig	 Aftenposten Aften	21.11.2001
Bruk Aker Brygge som ideal	 Aftenposten Morgen	27.08.2001
Arkitekter: - Bjørvikaplanen for dårlig	 Aftenposten Morgen	30.06.2001
- Alarmerende mangler i Bjørvika-plan	 Aftenposten Morgen	29.06.2001
Bjørvika blir Oslos «Copacabana»	 avis1 Aften	11.05.2001
Kulturdebatt forført av fjordbyen	 Aftenposten Morgen	07.03.2001
Skinnegang fremfor asfalt	 Aftenposten Aften	18.12.2000
Byutviklingen i Bjørvika/Bispevika: Fordelen ved det nest beste	 Aftenposten Morgen	07.12.2000
- Hele Bjørvika må samordnes	 Aftenposten Morgen	04.10.2000
Bjørvika-planene til beste for byen	 Aftenposten Aften	26.09.2000

Omstridt veiplan skrinlagt	 Aftenposten Aften	05.07.1999
Fagetat skeptisk	 Aftenposten Aften	21.06.1999
BJØRVIKA-UTBYGGINGEN Statens vegvesen vil bygge 45 m bred allé og vei i strandkanten Bjørvika-idyllen kan bli kvalt av trafikken	 Aftenposten Aften	18.06.1999
BJØRVIKA-UTBYGGINGEN Frykter helse- og miljøkonsekvenser	 Aftenposten Aften	18.06.1999
BJØRVIKA-UTBYGGINGEN Tysk byutvikler advarer - Planleggerne bør droppe veien langs sjøen	 Aftenposten Aften	18.06.1999
KOMMENTAR Drømmen om Bjørvika	 Aftenposten Morgen	16.03.1999