

Styrets stemme

Byvekstavtaler – hold fast på det som virker!

I statsbudsjettet for 2023 påpeker regjeringen at de fortsetter satsingen på attraktive og klimavennlige byer med god framkommelighet. Byvekstavtaler er nå statens viktigste grep for å nå nullvekstmålet.

Ni byområder er i dag omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Så langt er det inngått byvekstavtaler for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. I Nasjonal transportplan 2022–2033 ble det lagt opp til å inngå byvekstavtaler for de fem øvrige byområdene som har belønningsavtaler i dag. Det er Kristiansandregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

Statsbudsjettet 2023 signaliserer behov for endring og innstramming. Det kan innebære nedskalering i veg- og baneprosjekter. Regjeringen vil også evaluere tilskuddsordningene til byområdene før de tar stilling til videre satsing på byvekstavtaler.

Det er alltid bra å evaluere og justere, men med kunnskap om hvor lang tid det har tatt staten å utvikle dette avtaleverket, mener jeg at det er viktig at de nå holder fast på sin metode for samarbeid og felles innsats. Forpliktende avtaler mellom de offentlige aktørene virker. Heltlig virkemiddelbruk er nødvendig, og det er behov for statlige gulrøtter for å ta krevende grep om arealpolitikk, bompengefinansiering og restriktiv parkeringspolitikk lokalt.

Nullvekstmålet er et modig politisk premiss som bidrar til å tvinge fram nye løsninger. Med utfordringene verden nå står overfor er det stort behov for å tenke nytt og prioritere riktig. Det norske nullvekstmålet og byvekstavtalene kom høsten 2021 på OECDs liste over 10 anbefalte klimatiltak i verden. Tidligere samferdselsminister Knut Arild Hareide uttalte da at «Dette er en fjær i hatten til Norge og viser at vi er på rett

vei mot målet om gode og mer bærekraftige byområder. Byvekstavtalene er ingen enkel snarvei, men det er gjennom tett samarbeid mellom lokale, regionale og statlige myndigheter at vi kommer fram til gode løsninger.»

Statsbudsjettet 2023 påpeker at det er særlig tre områder innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som er viktig for å redusere klimagass fra veitransporten for 2023:

- å legge til rette for ladeinfrastruktur langs veinettet
- å følge opp nullvekstmålet i byområdene gjennom byvekstavtaler
- å bidra til god by- og tettstedsutvikling gjennom planforvaltning og byfortetting

Forpliktende avtaler om areal- og transportutvikling ivaretar to av disse tre punktene. Hvis det ikke står flere punkter på lista kan jeg ikke forstå annet enn at slike ordninger må opprettholdes. Det er derfor synd hvis tvetydige signaler fra Regjeringen nå bidrar til å svekke engasjementet fra byområdene til å satse videre og gjøre nødvendige grep og prioriteringer lokalt.

Hvis vi får flere til å gå, sykle og reise kollektivt i byene, gir det bedre framkommelighet for næringstransporten og de som må bruke bilen. Satsingen på miljøvennlig transport bidrar derfor til å redusere behovet for framtidige, dyre investeringer i veg. Samtidig gir mer gåing og sykling bedre fysisk og psykisk helse i befolkningen, noe som også kan redusere framtidige helsebudsjetter. Det er altså en billig strategi å satse på byvekstavtaler mellom kommunene, fylket og staten for å møte utfordringene sammen. Det har tatt lang tid å komme fram til denne ordningen, som også trekkes fram internasjonalt. Så hold fast på det som virker!

Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland skrev i Aftenposten i september om at norsk sykkelsatsing

ikke er en suksess, og at Norge var langt unna måloppnåelse for de helsefremmende transportformene sykkel og gange. Hun påpekte at Statens vegvesen ikke skal fortsette som før, og at det er byvekstsamarbeidet som er arenaen for flerpartssamarbeid om god sykkelinfrastruktur. Vegdirektøren presiserte også at omdisponering av gatearealet sentralt i byer og tettsteder kanskje er det tiltaket som vil gi aller mest effekt. Og at det koster lite. Statens vegvesen vil derfor i sin nye gateveileder bruke den omvendte trafikanthierarkiet for bysentra. Det overordnede trafikanthierarkiet er her at de gående bør gis førsteprioritet.

Vi vet det er krevende å finne løsninger for å prioritere de myke trafikanterne i byene og at det er kamp om gatearealet. Det er ingen tvil om at det er enklere å få til en satsing på gående og syklende hvis staten bidrar med ekstra ressurser, samtidig som det stilles krav om lokale virkemidler.

Vi landskapsarkitekter har en viktig oppgave i å planlegge for menneskene i byen. Vi vet at folk går og sykler mer i omgivelser som oppleves som attraktive. Byliv, trygghet, tetthet, vegetasjon og plassering av byens funksjoner er blant annet med på å påvirke denne attraktiviteten. Vi må derfor bidra til å tenke ut nye løsninger som lar seg gjennomføre med mindre penger totalt sett for samfunnet. Byvekstavtaler og tett samarbeid er ingen snarvei, men et helt nødvendig virkemiddel for å møte utfordringer i framtida. Det har tatt lang tid å komme fram til denne ordningen, som også trekkes fram internasjonalt. Så hold fast på det som virker!

Birgitte Hellstrøm
visepresident NLA



Omvendt trafikanthierarki. Illustrasjon COWI



Gater i Oslo. Foto Ragnhild Heggem Fagerheim, COWI

Fra skrammellekeplass til gummi-landskap og «bare natur»

Helle Nebelong MDL ble introdusert som en pioner innen naturlige lekeplasser da hun deltok på frokostseminaret «Lekne bylandskap» under Oslo arkitekturtriennale, 19. oktober i Gamle Deichmann.

Lekeplassens historie er kort, og har en spesiell utvikling. «Skrammellegepladsen» – byggelekeplassen – ble oppfunnet av landskapsarkitekt C. Th. Sørensen i 1931. Filosofien er å fremme barns rett til fri lek, med tilgang til alle fire elementene: Jord, ild, luft og vann. Slik lærer barn seg hva som er farlig. Ifølge Sørensen måtte barn ha tilgang til tre ulike landskapsformer: Stranda, enga og lunden/skogen. Nebelong legger til fjellet. Inspirasjon kan hentes i det norske landskapet. Barn trenger steiner å klatre på, så de lærer hvordan de ikke skal slå seg. Mennesket er utformet til å leve i naturen og responderer på naturlige farger. Barn utforsker verden gjennom sansene. Naturlekeplassen i Valbyparken er et eksempel. Målet var å åpne opp urbane barns sanser for naturen. Naturlekeplassen er også universelt utformet.

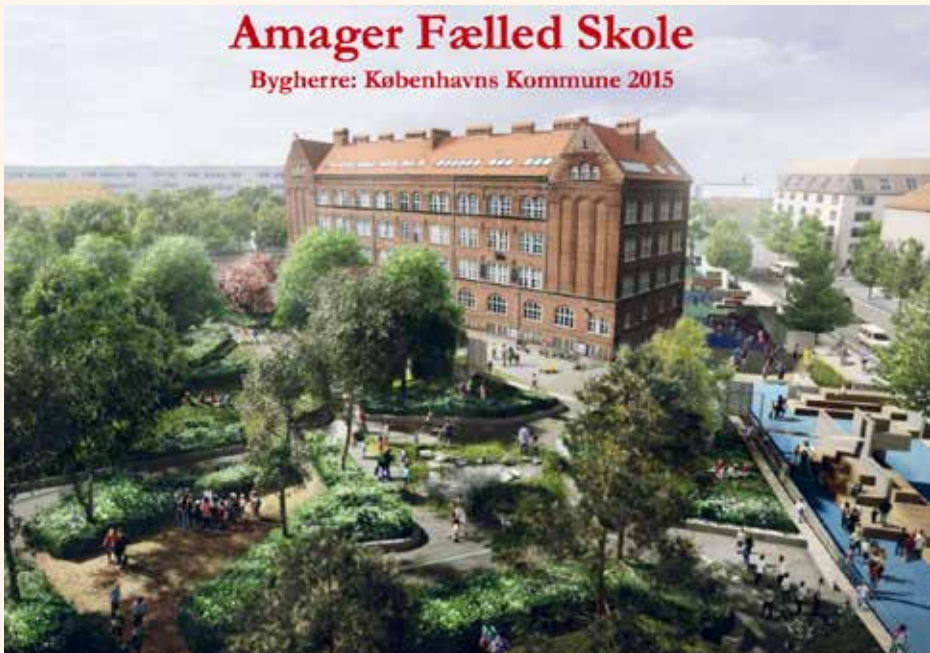
Gummiasfalten (KFC – Kit, Fence, Carpet) har tatt over de siste årene, men dette er nå i ferd med å endres. Nebelong trekker fram Naturvernforbundet og NLAs seminar i januar 2020, og siterer Truls Gulowsen på uttalelsen «de lykkeligste kvadratmetrene er der hvor det er grønt». Gummiasfalt oppfattes som fargerikt, morsomt og trygt, men barn vil ikke ha det slik. Barn vil leke der hvor det ikke er noe annet enn natur, hvor det er «bare natur».

Barn trenger tilgang til natur, også for å øve opp de vestibulære (balanse), sansemotorikk og kinestetiske (taktile) sanser. Naturens kontraster med årstidenes skiftninger, naturens midlertidige kunstverk som er forbigående i øyeblikket. Sansene, særlig duft, gir direkte kobling til minner og følelser. Sansehager for demente kan også brukes av barn. Medvirkning fra barn er også noe å tenke på i utformingen av utearealer og byutviklingen generelt: «Det må finnes et gammelt hult tre som man må gå gjennom for å komme til T-banen» – jente 7 år.

Mona Vestli
NLA



Helle Nebelong på «Lekne bylandskap» under Oslo arkitekturtriennale. Foto M. Vestli



Amager Fælled skole. Illustrasjon Helle Nebelong