



Oslo



Bylivsgatene

Erfaringer fra et prosjekt
om midlertidige byrom



Prosjektgruppa og andre involverte ved åpningen av bylivsgata Grønland i 2023.

Bak fra venstre: Alf Waage, Ragnhild Dahl Wikstrøm, Brumilda Miftari, Ådne Coldevin Djønné, Sarah Soon Malling, Ingvild Kaurstad Mørk, Oda Stræte, Kaja Fjørtoft, Eli Maria Eeg-Henriksen, Wisam Kasim

Foran fra venstre: Rune Gjøs, Vilde Rooth, Viktoria Farah, Maja Cimmerbeck, Gerd Robsahm Kjørven

Foto:

Forsidefoto:

Design/layout:

Oslo kommune, kreditering på hvert bilde

Jan Khür

Oda Stræte

Forord

April 2025

Bylivsgatene var et prosjekt i Oslo kommune mellom 2022 og 2024. Prosjektet ble bestilt av Byrådsavdeling for byutvikling og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel til Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten, og var en del av den kommunale satsingen Bilfritt byliv. Det ble opprettet en tverretattlig prosjektgruppe som ledet og gjennomførte det midlertidige prosjektet Bylivsgater.

Det ble etablert fem bylivsgater: Kirkegata og Grønland i 2022, og Grønland, Nedre Grünerløkka og Torshov i 2023. Ved å ta i bruk midlertidige trafikkreduserende tiltak som endring i kjøremønster kunne man omdisponere gateareal til nye byopplevelser med bedre forhold for myke trafikanter. Bylivsgatene skulle utfordre hva vi tenker på når vi snakker om gater, og vise mulighetene som er i det som eksisterer fra før. Gatene ble utviklet med medvirkning fra beboere og næringsliv i nabolaget for å kartlegge ønsker og behov. Utformingen av de enkelte gatene er derfor stedstilpasset og bygger på eksisterende kvaliteter i de ulike områdene.

Prosjektet har vært omfattende med tanke på omfanget av tiltak og det kompliserte utfordringsbildet i byens gater. Gjennom å bygge midlertidige byrom skulle prosjektet undersøke hvordan man kan tilrettelegge for mer natur, byliv og mindre biltrafikk på offentlige arealer, samtidig som man ivaretar kritisk infrastruktur som fremkommelighet for nødetater, varelevering og tilgang til eiendom. De fysiske installasjonene i gata skulle skape en annerledes opplevelse og få brukerne av bygatene til å se på kjente omgivelser med nye øyne – ikke bare for å vise hvordan det kan bli, men også for å gi et nytt blikk på hva et byrom kan være.

Prosjektet har vært lærerikt og spennende for alle involverte. Det har vært en samskapende prosess som har resultert i mange erfaringer som kan ha stor overføringsverdi. Dette dokumentet er en oppsummering av arbeidet som er gjort og hva man har lært underveis i prosjektperioden, skrevet som et læringsdokument til bruk for andre kommuner eller aktører som ønsker å gjennomføre lignende tiltak.



Innhold

1. Bylivsgatene7

Kirkegata8

Grønland12

Torshov16

Nedre Grünerløkka21

2. Bakgrunn og grunnlag for prosjektet24

Politiske bestillinger25

Prosjektets mål25

Økonomi26

Fremdriftsplanen26

Endringer i prosjektets varighet26

3. Hvordan var prosjektet organisert?28

Prosjektgruppa29

Samarbeid med kommunale aktører31

4. Hvordan jobbet man med bylivsgatene?32

Styrke eksisterende kvaliteter33

Metode for utvikling av konsept33

Eksempel på bruk av metoden34

Framkommelighet for nødetater36

Involvering av nabolaget36

Kommunikasjonsarbeidet38

Risikohåndtering38

Anskaffelser38

Formelle prosesser40

Aktivisering og byromsvertskap40

Gjenbruk av materialer41

5. Hvordan ble prosjektet evaluert?42

Tellinger43

Spørreundersøkelser44

Intervjuer44

Publikumshenvendelser44

6. Hva fikk man til?46

Effekter av bylivsprosjekter47

Hva syntes folk om gata?47

Byliv og opphold48

Ble trafikken redusert?48

Oppmerksomhet og erfaringsdeling48

7. Hva har man funnet ut og lært?50

Midlertidighet som metode51

Avklare rammer og muligheter for gatearealet51

Varighet og tidsperspektiv52

Hvor er bylivsgater egnet?52

Organisering av prosjektet53

Samarbeid med berørte aktører55

Materialbruk, planter og drift56

Nedrigg, tilbakestilling og gjenbruk59

8. Prosjektets viktigste læringspunkter60

Rammer for prosjektet61

Organisering og gjennomføring av prosjektet61

9. Dokumenter og rapporter62



Torshov (2023)

Nedre Grünerløkka (2023)

Grønland (2022 og 2023)

Kirkegata (2022)



1. Bylivsgatene

Foto: Jan Khūr

I 2022 og 2023 ble det til sammen etablert fem bylivsgater. Alle gatene skulle ta utgangspunkt i de eksisterende kvalitetene i området, og tilføre planter, trær og oppholdssteder. Det ble laget informasjonsskilt i gatene hvor man kunne lese om prosjektet, lokalhistorie, nærmiljøet og natur i byen.

Kirkegata

Kirkegata er en sentral forbindelse gjennom sentrum som strekker seg fra Akershus festning til Stortorvet. Kvadraturens grønne gate ble sommeren 2022 forsterket med store bed, ulike skogplanter og små trær for at flere skulle få øye på den grønne gata og alle kvalitetene som finnes her.

Hvorfor ble Kirkegata valgt som bylivsgate?

Kirkegata har spennende nisjebutikker og spesialforretninger, og et historisk sus over hus og serveringssteder. Kirkegata er regulert som gågate, og det har vært et ønske om å utvikle gangaksen mellom Torggata og Karl Johans gate via Kirkegata. Erfaringene fra bylivsgateprosjektet vil bli brukt i den framtidige ombyggingen, samtidig som tiltakene bidro til at den framtidige gågata ble gjort kjent.

Hva ble gjort i Kirkegata?

Bylivsgata Kirkegata ble utformet som skoggate og tilrettelagt for økt trivsel. 200 kvadratmeter av gatearealet ble omgjort til store plantebed med sittekanter. Plantebedene ble fylt med furu, gran, rogn og bjørketrær sammen med lyngplanter og engmatter med markblomster, og rammet inn med trestokker og steinelementer.

For å begrense gjennomgangstrafikken i Kirkegata ble det innført forbud mot gjennomkjøring mellom Prinsens gate og Stortorvet. For å ivareta behovet for kjøring til området rundt Stortorvet ble det eksisterende forbudet mot kjøring i Kirkeristen opphevet. Kirkegata, som i utgangspunktet har lite trafikk, har flere funksjoner i byen som gjorde at den måtte være fysisk åpen gjennom hele tiltakets varighet. Taxiplassene i Kirkegata ved Stortorvet ble midlertidig fjernet, og det ble laget plantebed med steinkanter. Sykkelfeltet i nordgående retning ble tatt



i bruk til bylivstiltak. Det ble lagt til rette for sykling i blandet trafikk i nordgående retning, mens sørgående sykkelfelt ble opprettholdt.



Landskapsplan og nytt kjøremønster i området



Kirkegata utsnitt : Domkirke til Rådhusgata
1:500



Foto: Oda Stræte

Grønland

Grønland er en mangfoldig og hektisk gate med et yrende folkeliv og sterk nabolagskarakter. Innbyggerne i området hadde i lang tid ønsket seg mindre biltrafikk, bedre fremkommelighet for fotgjengere og større rom for aktørene i gata. Mange ønsket et grønnere, renere og tryggere gatemiljø med flere møteplasser.

Hvorfor ble Grønland valgt som bylivsgate?

Det er flere pågående og til dels overlappende prosesser som skal bidra til trafikkreduksjon og områdeløft i området Grønland og Tøyen.* Arbeidet og erfaringene med å etablere bylivsgata Grønland har gitt et viktig bidrag til økt kunnskap om hvordan fjerningen av gjennomgangstrafikk, mindre areal til biler og mer plass til andre aktiviteter påvirker resten av området.

Hva ble gjort i gata Grønland?

Bylivsgata Grønland 2022 ble etablert som en aktivitetsgate for å skape mer rom for mennesker, næringsliv og bynatur. For å få til dette ble det innført trafikkreduserende tiltak som innebar å stenge for

gjennomkjøring og å omdisponere deler av veibanen der det tidligere var toveistrafikk og sykkelfelt. Langs begge sider av gata ble det laget store plantebed innrammet av trestokker som fungerte som sittekanter. 95 kvadratmeter ble tatt i bruk som oppholdsarealer, og 80 kvadratmeter ble åpnet for næringsvirksomhet, der fem bedrifter etablerte uteservering eller utvidet butikkområdet sitt. 500 kvadratmeter ble fylt med tresortene rogn, svartor og bjørk, urter, stauder og engmatter med markblomster, innrammet med trestokker og steinelementer. Til sammen var tiltaksområdet på omtrent 680 kvadratmeter.

Grønland ble stengt for gjennomkjøring ved Grønland torg, mellom Motzfeldts gate og Tøyenbekken, ved bruk av trafikkskilt. For at det skulle være mulig å stenge for gjennomkjøring, måtte man flytte taxiholdeplassen ved torget lenger vest i gaten. Dette frigjorde et stort areal som kunne fylles med grønt og gi rom for opphold i bynatur. Gatestrekket mellom Lakkegata og Motzfeldts gate ble enveiskjørt i østgående retning, og kjøreretningen ble snudd i Motzfeldts gate, Breigata og Lakkegata for å få et helhetlig kjøremønster. Sykkelfeltet som gikk i østgående retning ble fjernet, og syklistene ble henvist til å sykle i kjørebanelen, ettersom trafikknivået ville reduseres betraktelig som

* Områdeløft Grønland og Tøyen, Handlingsplan for økt byliv på Grønland og Tøyen, arbeid med gatebruksplan og mulighetsstudie om mobilitet og bylogistikk med mer

følge av nytt kjøremønster. Sykkelfeltet i vestgående retning ble flyttet inn mot midten av gata, slik at fortau på oversiden kunne utvides til bylivsformål. Syklistene kunne sykle i begge retninger gjennom den delen av gata som var stengt for gjennomkjøring.

Bylivsgata Grønland ble i henhold til planen tatt ned i oktober i 2022, med unntak av det største grøntområdet som erstattet taxiholdeplassen ved Grønland torg, også kalt «Taxiskogen».

Videreføring i 2023

Det ble besluttet at Bylivsgata Grønland skulle reetableres i 2023, med anbefalte justeringer basert på evalueringen fra 2022. Bylivsgata skulle denne gangen testes gjennom en vinterperiode og over

neste sommer. Den største endringen for den nye etableringen i 2023 var endring i kjøremønsteret. Motzfeldts gate ble enveiskjørt nordover både mellom Grønland og Breigata og mellom Breigata og Norbygata. Hensikten med å endre kjøremønsteret var å redusere trafikkbelastning i smågatene ved å dirigere trafikken enklere ut på en hovedvei. Spesielt Breigata og Lakkegata fikk stor trafikkøkning i 2022, som ble redusert i 2023. En annen endring i bylivsgata var at de gjenoppbygde bylivssonene ble flyttet 30 cm ut fra fortauskanten for å lage plass til en vannrenne for overvannshåndtering.

Bylivsgata Grønland ble i 2024 videreført som et tiltak for å redusere trafikkbelastningen i området under stengingen av Ring 1.

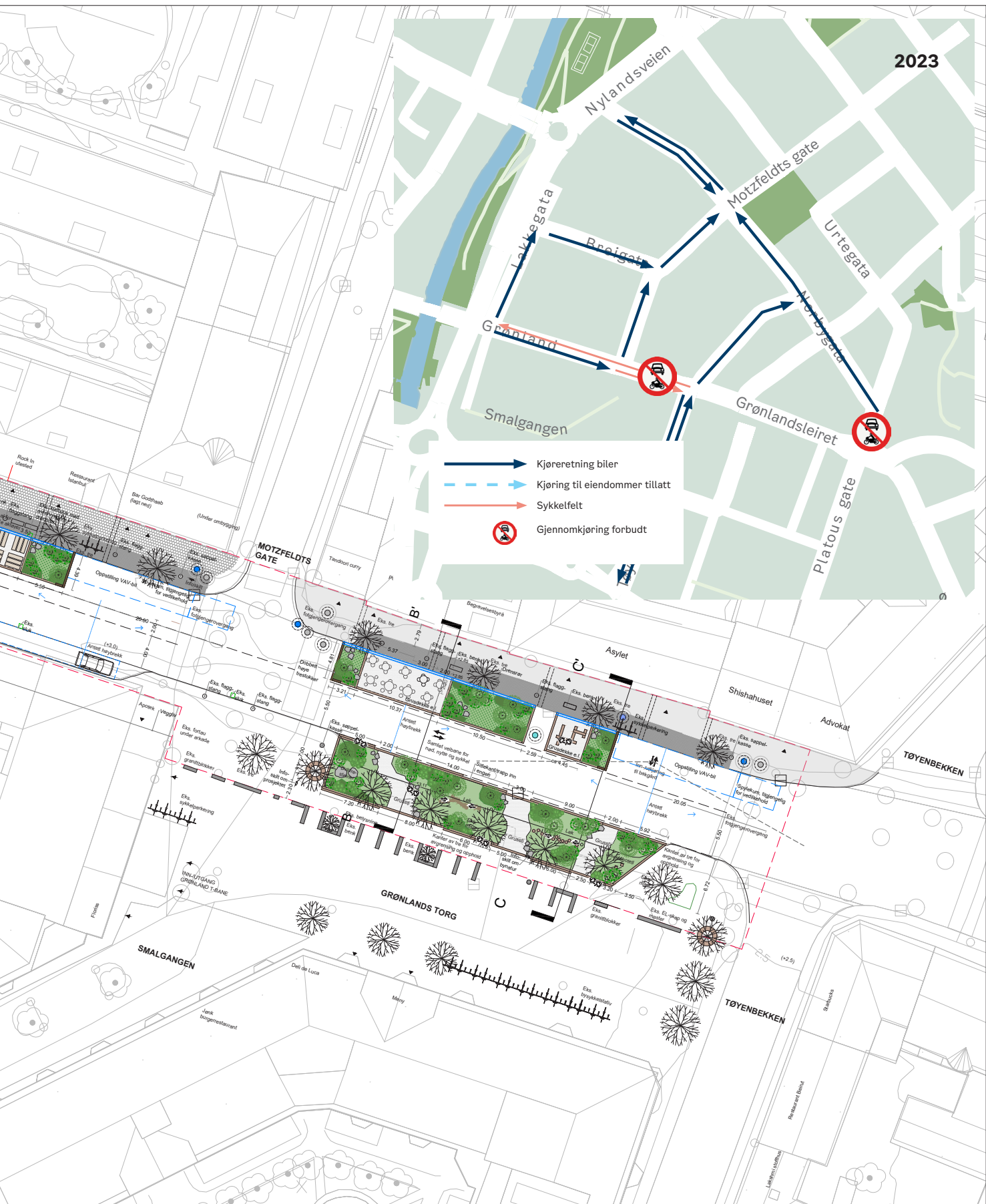


Landskapsplan og nytt kjøremønster i området



TEGNFORKLARING

Forordning prosjekterings	Forordning for søn/	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier
Oppstilling stigele	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier
Oppstilling stigele	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier
Oppstilling stigele	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier
Oppstilling stigele	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier	Eks. vannveier



0 10 20
1:200

Tegning: Gata_Grønland_utmhusplan
Revisjon: 2

Rev.	Rev. dato	Revisjon omfatter	Utf.	Kontroll.
2	02.03.2023	Utmhusplan til rammeskild med revisjoner beskrevet under	LAB	MDJ
1	07.02.2023	Utmhusplan til PBE og BYM med mindre revisjoner at aktersoner, plantefelt og overvann	LAB	-
0	10.05.2022	Utmhusplan til rambeskrivelse	RNK	AGS

Sak:	Gata Grønland	Mål:	1:200
Saksnr:	NC289	Format:	A0
Emne:	Utmhusplan	Tegningstittel:	Gata_Grønland_utmhusplan
Prosjektleder:	Rammeskrivelse	Utført av:	LAB
Byggherre:	Oslo kommune	Kontrollert av:	MDJ
Dato:	02.03.2023	Godkjent av:	MDJ



Hausmanns gate 6
0168 Oslo
T: +47 22 44 26 36
E: gata@oslo.kommune.no



Torshov

Torshov er et boligstrøk med stor variasjon i befolkningen. Innbyggerne ønsket flere trygge oppholdssteder for barn og unge, og bedre vedlikehold av de eksisterende parkene og byrommene. Torshovgata er en viktig skolevei for mange barn og innbyggerne i området ser på hele nabolaget som sin utvidete hage.

Hvorfor ble Torshovgata valgt som bylivsgate?

Torshovgata er en nabolagsgate med mye byliv, utesteder og spisesteder. Bylivsgata foran Trikkestallen skulle forsterke grønnstrukturen i nabolaget og legge til rette for gratis oppholdssteder, uteliv og lek for målgrupper som manglet tilbud i nærområdet. Redusert trafikk langs skoleveien var også et mål.

Hva ble gjort i Torshovgata?

Bylivsgata ble oppført i Torshovgata i juni 2023, på strekningen mellom Per Kvibergs gate og Ole Bulls gate. Gatestrekket ble enveiskjørt og stengt for gjennomkjøring, men med tillatt kjøring til eiendommen i Torshovgata 33, Trikkestallen. Det ble lagt til rette for sykling i blandet trafikk.

Utformingen av tiltaket var basert på nabolagets ønske om en utvidet hage for beboerne, framfor at prosjektet skulle tiltrekke seg besøkende fra resten av byen. Det

ble etablert et stort plantebed med 30 midlertidige trær. Langs sørsiden av plantebedet ble det etablert solstoler og benker. Det ble også lagt ut stabile stokker og steiner i plantebedet for å lage en spennende sti for lek og opphold. Det grønne dekket utgjorde omtrent 195 kvadratmeter.

Ut mot Ole Bulls gate ble det etablert et 50 kvadratmeter stort regnbed som et testområde for midlertidig håndtering av overvann. Asfalten i veibanen ble fjernet og det ble bygget en paviljong over regnbedet. Paviljongen bestod av tak, platting og rampe, og det ble satt opp benker og bord og hengt opp lyslenker. Paviljongen ble tilrettelagt som et samlingssted for nabolaget, lunsjsted for barnehager og til ly for regnet. Til sammen utgjorde oppholdsarealene 60 kvadratmeter.

I Torshovgata ble det plantet trær, tørketålende stauder, pryddress og bregner for å vise frem en variasjon av arter. Langs gata ble det plantet fem permanente trær, for å fylle inn en tidligere allé og markere hjørnet mot Ole Bulls gate. Det ble også gjort oppgraderinger av eksisterende oppslagstavle, lysstolper og beplantning. Hele tiltaksområdet var på omtrent 280 kvadratmeter.

Bylivsgata Torshov ble tatt ned i september 2024 i henhold til planen.



Foto: Eli Maria Eeg-Henriksen



Landskapsplan og nytt kjøremønster i området

—→ Kjøreretning biler
- - -→ Kjøring til eiendommer tillatt
—→ Sykkelfelt
🚫 Gjennomkjøring forbudt

Torshovgata
Per Kvibergs gate
Ole Bulls gate
Anna Sethnes gate
Johan Svendsens gate

	Trekant
	Ny Grus
	Eks. tre
	Nytt tre
	Drenering sretning
	Prosjektavgrensning
	Teig
	Vendehammer

Planteliste					
NR		Norsk navn	Latinsk navn	Mengde	Varighet
1		Kaukasusask	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	4 stk	Permanent
2		Skjørpil	Salix bullata	1 stk	Permanent
3		Or	Alnus glutinosa	3 stk	Midlertidig
4		Alm	Ulmus glabra	3 stk	Midlertidig
5		Eik	Quercus robur	5 stk	Midlertidig
6		Syrin	Syringa vulgaris	1 stk	Midlertidig
7		Engmatte	-	226.5 m ²	
8		Plantekasse	-	11.6 m ²	

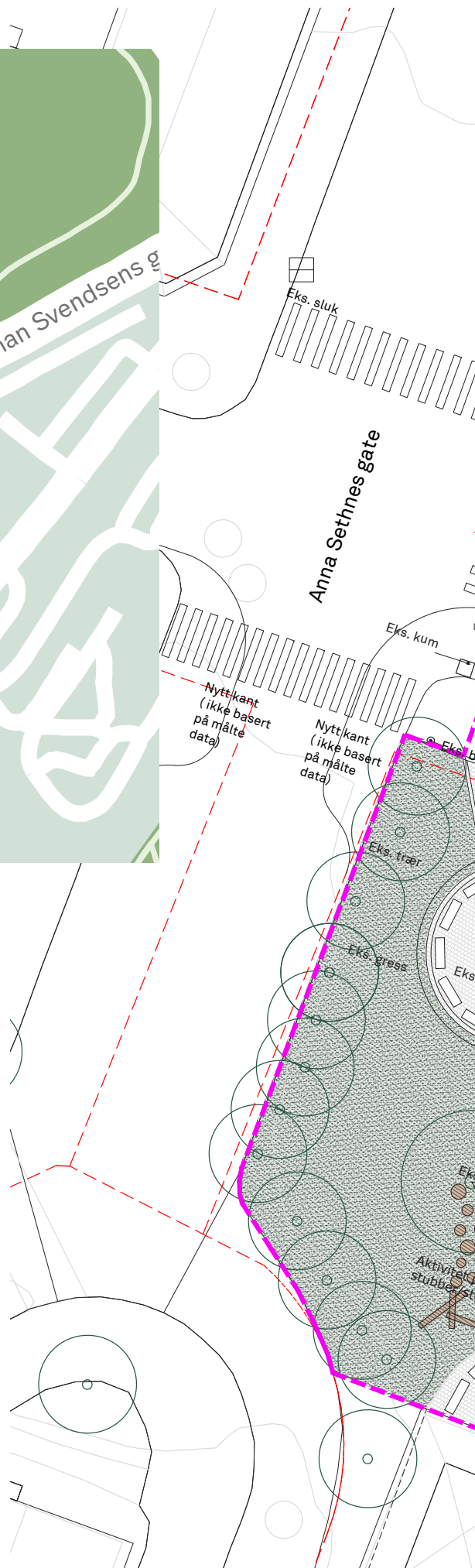




Foto: Oda Stræte



Foto: Jan Khür



Foto: Oda Stræte

Nedre Grünerløkka

Området nederst på Grünerløkka er både en viktig forbindelse til og fra sentrum og et levende utelivsområde. Ankerbrua brukes daglig av både beboere, tilreisende og forbipasserende. Det ligger tett ved Akerselva, turveier og naturen rundt, men har likevel manglet koblingen mellom natur og kultur.

Hvorfor ble Nedre Grünerløkka valgt som bylivsgate?

Nedre Grünerløkka har et yrende folkeliv med varierte tilbud, men få muligheter for opphold og gratis sitteplasser. Det er en viktig forbindelse for fotgjengere og syklistene som skal til og fra sentrum. Det har i lengre tid vært ønsket endringer i trafikksituasjonen, særlig i Søndre gate. Samtidig med oppstart av bylivsgateprosjektet pågikk det en planprosess for Markveien og tilliggende gater. I arbeidet med bylivsgata kunne man teste ut framtidig kjøremønster og andre grep for en mulig framtidig situasjon.

Hva ble gjort på Nedre Grünerløkka?

Bylivsgata skulle være en aktivitets- og opplevelsesgate som strakk seg over Ankerbrua og gjennom Søndre gate, fra krysset Hausmanns gate og Torggata til Thorvald Meyers gate. Gatestrekket er omtrent 300 meter langt. Strekningen ble enveiskjørt fra Torggata mot Thorvald Meyers gate og stengt for gjennomkjøring, med mulighet for kjøring til eiendommene.

Det var et mål å forbedre gangsituasjonen for

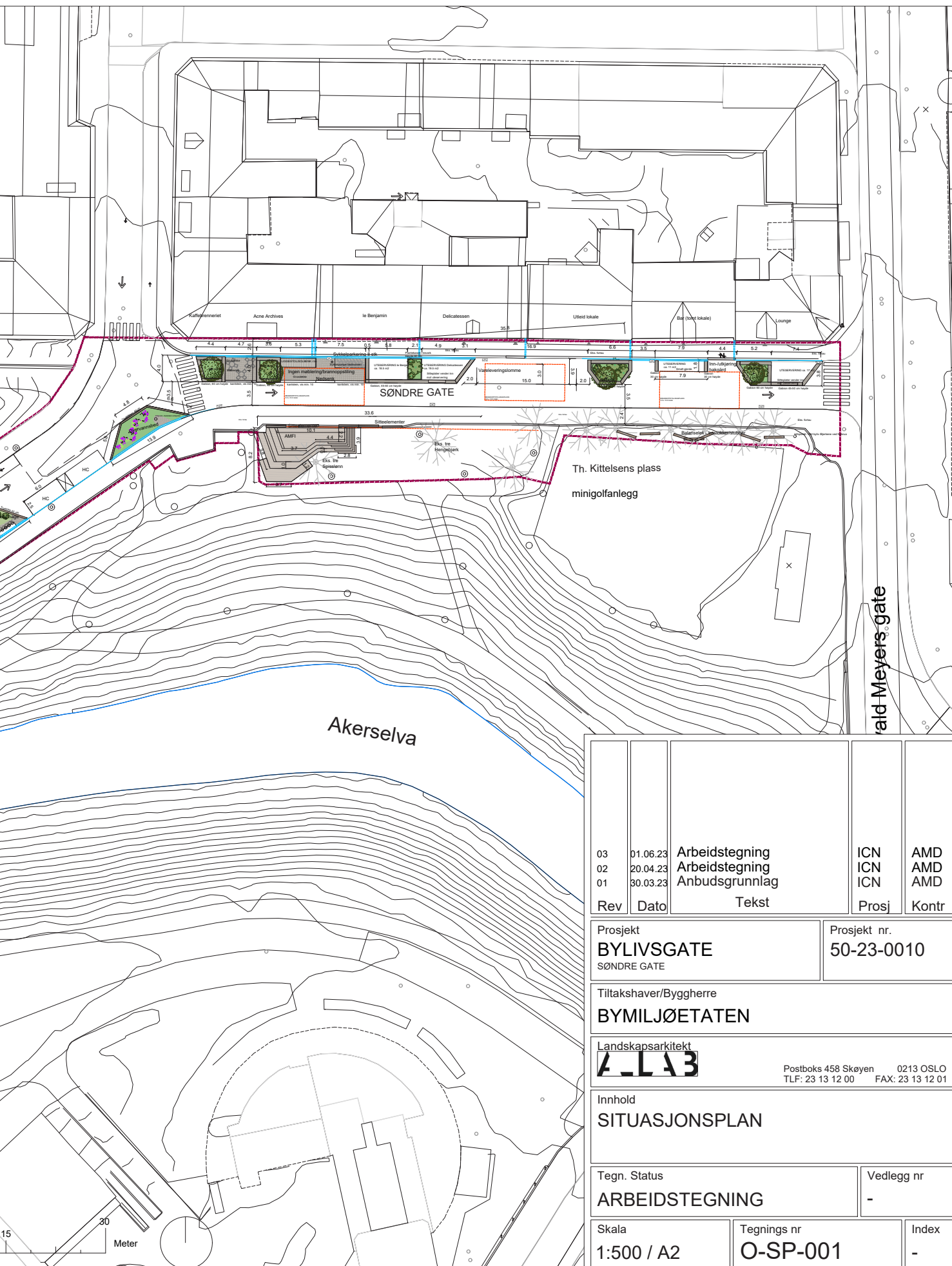
fotgjengere. Alt tilgjengelig fortausareal ble derfor opprettholdt. Gateparkering og et bysykkelstativ med reklameskilt ble fjernet langs sørsiden av Søndre gate. På nordsiden av gata ble det lagt til rette for uteservering, plantebed og gratis sitteplasser. Det ble bygd et amfi for å binde sammen friområdet langs Akerselva med aktivitetene langs Søndre gate.

Over Ankerbrua ble det ene kjørefeltet gjort om til en skogshage, med en kupert gangbane gjennom blomsterenger og over steiner. Det ble bygd en bardisk med utsikt over elva. Det ble plantet bærbusker, stauder og sommerblomster over brua. Samarbeidet med næringslivsaktørene i området resulterte i flotte uteserveringer i Søndre gate og en lokalhistorisk kunstutstilling i tilknytning til Ankerkvartalet.

Til sammen utgjorde bylivsgata omtrent 820 kvadratmeter, inkludert amfiet inn mot friområdet. Av dette var 360 kvadratmeter grøntareal og 130 kvadratmeter stein- og treelementer som trestokker og gabioner. Utvidelse av næringsarealet utgjorde 70 kvadratmeter, og totalt ble arealet for opphold i bylivsgata utvidet med nesten 260 kvadratmeter.

Videreføring

Kjøremønsteret som ble etablert i forbindelse med bylivsgata videreføres til byggestart for ny permanent situasjon. De fysiske installasjonene i Torggata, på Ankerbrua og nederst i Markveien blir stående i samme periode. Amfiet, som var et vellykket tiltak, blir stående midlertidig og vurderes etablert permanent. I Søndre gate videreføres mulighetene for uteservering i sommersesongen.



03	01.06.23	Arbeidstegning Arbeidstegning Anbudsgrunnlag	ICN ICN ICN	AMD AMD AMD
02	20.04.23			
01	30.03.23			
Rev	Dato	Tekst	Prosj	Kontr
Prosjekt BYLIVSGATE SØNDRE GATE			Prosjekt nr. 50-23-0010	
Tiltakshaver/Byggherre BYMILJØETATEN				
Landskapsarkitekt A.L.A.B. Postboks 458 Skøyen 0213 OSLO TLF: 23 13 12 00 FAX: 23 13 12 01				
Innhold SITUASJONSPLAN				
Tegn. Status ARBEIDSTEGNING			Vedlegg nr -	
Skala 1:500 / A2		Tegnings nr O-SP-001		Index -

2. Bakgrunn og grunnlag for prosjektet



Framtidens by skal være et sted innbyggerne og tilreisende vil være, oppholde seg og trives i, og den skal være tilpasset hverdagsliv og et endret klima med mer ekstremvær.*

Oslo kommune har gjennom flere tiår arbeidet for mer byliv, redusert biltrafikk og bedre forhold for myke trafikanter. I perioden 2016 til 2023 foregikk arbeidet gjennom den politiske satsingen Bilfritt byliv. Dette var et kommunalt program som omfattet et geografisk avgrenset område i Oslo sentrum, og som etter hvert ble utvidet til Grønland og Tøyen. I forbindelse med dette arbeidet ble det laget handlingsplaner for økt byliv og det ble vedtatt en områderegulering for gater og byrom i sentrum. I Program Bilfritt byliv ble det arbeidet med ulike midlertidige og varige tiltak med mål om å skape bedre bymiljø og økt byliv. Trafikkreduserende tiltak som fjerning av gateparkeering og endring av kjøremønster var et av virkemidlene. Det ble arbeidet med undersøkelser og medvirkning, og det ble gjennomført fysiske tiltak i gater og byrom. Gjennom programmet etablerte man blant annet flere benker, trær og vegetasjon, sykkelveier, mer belysning og lekeplasser. Det ble også lagt vekt på tilrettelegging for arrangementer, aktiviteter og kunst- og kulturtiltak. Prosjektet Bylivsgater ble et av de større midlertidige tiltakene i programmet.

Politiske bestillinger

Prosjektet Bylivsgater var en politisk bestilling fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Byrådsavdeling for byutvikling til henholdsvis Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten ved Bykuben. Bestillingen om gjennomføring av bylivsgater i 2022 viste til erfaringene med gjennomføringen av grønt byrom på Anne-Cath. Vestlys plass i 2021. De to etatene fikk hver sin bestilling hvor det ble lagt opp til et tverretatlig samarbeid. Bymiljøetaten fikk bestilling om prøvestenging av Kirkegata og gata Grønland. Plan- og bygningsetaten fikk bestilling om å etablere en midlertidig skoggate og aktiviserende elementer i Kirkegata, og fysiske elementer i gata Grønland. Til sammen innebar oppdraget en prøvestenging av gatene med etablering av fysiske elementer i de frigjorte arealene.

Da det skulle etableres nye bylivsgater i 2023 ble det sendt likelydende bestillinger til hver av etatene. En felles bestilling ga større forutsigbarhet, rolleforståelse og en bedre ramme for samarbeidet. Bestillingen inneholdt nye føringer for ansvarsfordeling mellom etatene og fordelingen av midler til gjennomføring. Bymiljøetaten skulle være byggherre og var dermed ansvarlig for det som skulle bygges i gatene. I tillegg hadde Bymiljøetaten ansvar for trafikale løsninger, formelle søknadsprosesser og drift av de fysiske tiltakene. Bykuben skulle være ansvarlig for medvirkning, utforming av de fysiske tiltakene og aktivisering av gatene. Bestillingen inneholdt oppdrag om å opprette nye bylivsgater på Torshov og Nedre Grünerløkka, i tillegg til å gjenta Bylivsgata Grønland. I begge prosjektperiodene ble det lagt opp til en stram fremdrift for å kunne åpne bylivsgatene til sommersesongen.

Prosjektets mål

Bylivsgatene var et innovasjonsprosjekt som skulle etablere midlertidige byrom for å gi erfaringsbasert kunnskap i arbeid med byutvikling og en by tilpasset fremtidens klima. Prosjektets hovedmål var å transformere gater for å gi rom for mennesker, opphold, byliv og grønt, samtidig som man skulle ivareta byens nødvendige funksjoner. Disse funksjonene innebærer blant annet adkomst for nødetater, vare- og nyttetransport og tilgang til eiendom. Trafikkreduserende tiltak for å minimere trafikken og frigjøre areal til ny bruk var virkemiddel og en forutsetning for å kunne transformere gatene.

Prosjektet hadde også ulike delmål knyttet til blant annet involvering, stedstilpassing, sirkulær ressursbruk, hensyn til lokalt biomangfold, tilrettelegging for myke trafikanter, gratis og tilgjengelige sitteplasser, egnet vegetasjon og overvannshåndtering. Samspillet mellom perspektivene til de ulike involverte i prosjektet har vært viktig for å oppnå best mulige

* Hentet fra prosjektets budskapsplattform.

løsninger. Det var en stadig utprøving av handlingsrom og løsningsforslag sett opp mot målene for prosjektet.

Økonomi

Prosjektet hadde et budsjett på 11,4 millioner for to gater i 2022, og 27 millioner for tre gater i 2023 og 2024. Økningen kom av generell prisstigning, samt lengre varighet, en ekstra gate og større prosjekter i 2023. Kostnadene inkluderte blant annet søknadsarbeid, anskaffelser av landskapsarkitekt og entreprenør, bygging av gatene, drift av gatene og nedrigging ved prosjektslutt.

Fremdriftsplanen

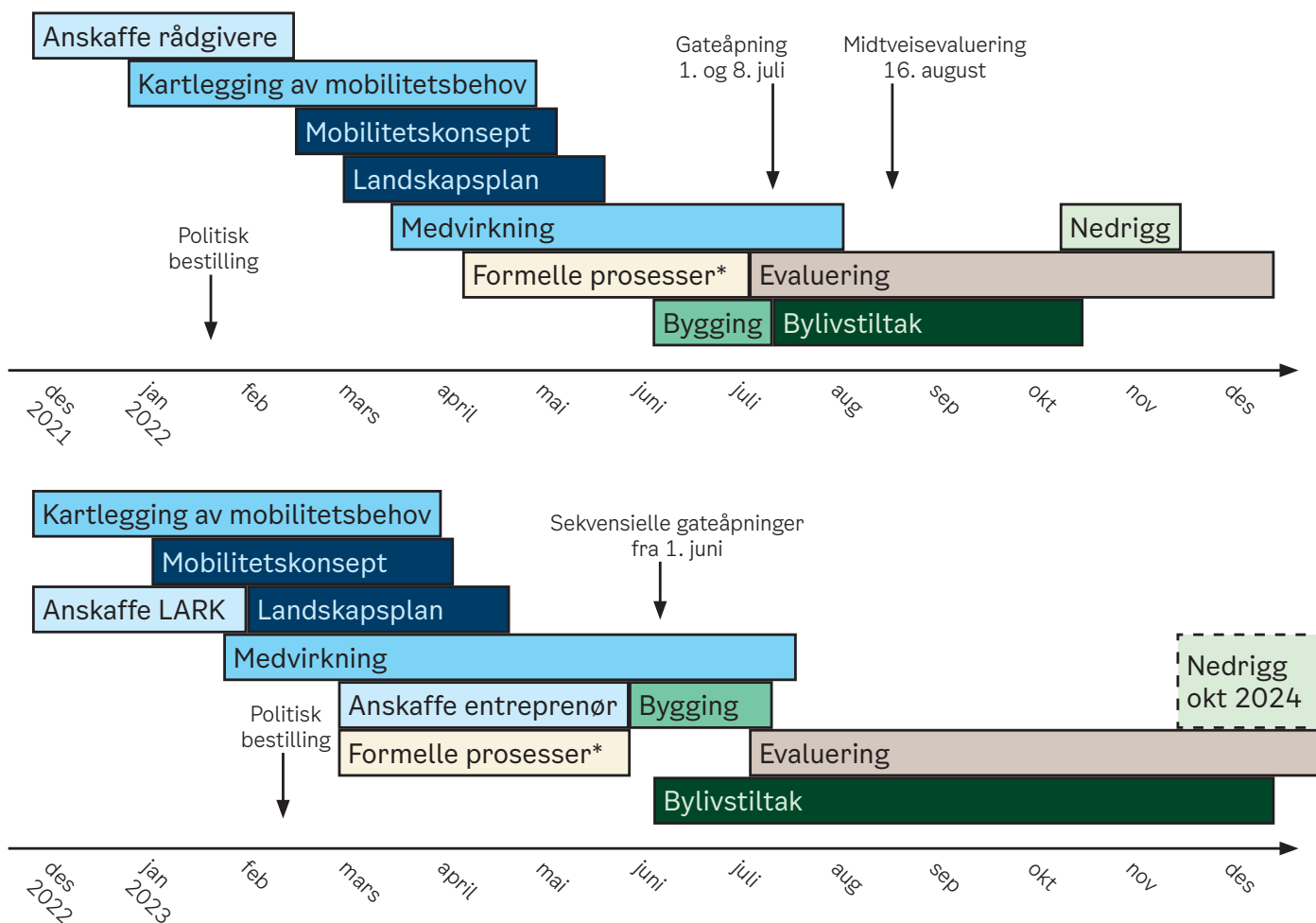
Både i 2022 og i 2023 var det kort tidshorisont fra prosjektet fikk politisk bestilling til gatene skulle åpnes. Bestillingene kom i starten av året, og bylivsgatene skulle stå klare innen eller i løpet av sommeren. For å klare disse fristene ble det lagt opp til noen parallelle prosesser som ideelt sett skulle fulgt etter hverandre. Figur 2.1. viser de ulike fasene..

Det var en stor utfordring å jobbe med denne fremdriftsplanen, men samtidig bidro den stramme fremdriften til raske beslutninger og gode kompromisser mellom ulike fagmiljøer. De valgte løsningene ble godt forankret i fagmiljøene, både på grunn av og på tross av tidsplanen, fordi løsninger ble diskutert og forankret underveis i arbeidet. I arbeidet har det blitt utforsket nye muligheter for samarbeid mellom kommunale virksomheter i denne type byutviklingsprosjekter.

Endringer i prosjektets varighet

Opprinnelig var bylivsgatene et prosjekt i sommersesongen i 2022. Ved overgang til vintersesong ble Kirkegata tatt ned, og det ble mottatt en bestilling om å vurdere lengre varighet for hele eller deler av Bylivsgata Grønland. Resultatet av denne prosessen var at «Taxiskogen» ved Grønland torg ble stående, mens resten av bylivsgata ble tatt ned.

Da politisk bestilling om nye bylivsgater kom i 2023, ble prosjektgruppa bedt om å vurdere lengre



Figur 2.1 viser fremdriftsplan for prosjektperioden i 2022 og 2023/24

* Formelle prosesser: byggesøknad, søknad om dispensasjon fra regulering, søknad om fravik fra gatenormal, høringsprosess for skiltvedtak.

varighet utover én sommersesong for alle gater. For å teste kjøremønstre, plantevalg og andre elementer gjennom vintersesongen ble det bestemt at alle tre gatene skulle ha varighet i to sommersesonger og én vintersesong.

Underveis i prosjektperioden ble det klart at Ring 1 skulle stenges for tre år på grunn av byggearbeider i forbindelse med det nye regjeringskvartalet, og at det ville få store trafikale konsekvenser i Oslo sentrum. Som et av tiltakene for å redusere trafikkbelastningen

ble det bestemt at Bylivsgata Grønland skulle bli stående gjennom stengingen av Ring 1. Ny byggetillatelse ble innvilget for fem år i 2024.

Høsten 2024 ble prosjektgruppa bedt om å vurdere om hele eller deler av bylivsgata på Nedre Grünerløkka kunne bli stående i en lenger periode. Grøntanlegget i Torggata og på Ankerbrua, regnbedet nederst i Markveien og amfiet ble opprettholdt, mens uteserve-ringene i Søndre gate ble tatt ned og planlagt gjenoppbygget i 2025 på politisk bestilling.



Foto: Jan Khūr

A photograph of a city street scene. In the foreground, there are out-of-focus green leaves. A person wearing a bright yellow shirt and shorts is walking a bicycle on a paved street. The street has white and yellow markings. To the right, there are buildings, trees, and a cafe with outdoor seating. The overall atmosphere is bright and urban.

3. Hvordan var prosjektet organisert?

Bylivsgatene var et samarbeidsprosjekt på tvers av Oslo kommune, og med deltakere fra flere sektorer utenfor kommunen. Prosjektet har utvidet mulighetsrommet for hvordan kommunen kan samhandle både internt og med eksterne aktører.

Prosjektgruppa

Arbeidet med bylivsgatene ble ledet av en prosjektgruppe bestående av medarbeidere fra Bymiljøetaten og Bykuben. Prosjektet hadde tett lederstøtte og god forankring i begge etater.

Prosjektgruppa var tverrfaglig sammensatt og hadde kompetanse innen trafikkstyring, mobilitetsanalyse, prosjektledelse, landskapsarkitektur, medvirkning og kommunikasjon.

Prosjektgruppa var organisert med en innleid prosjektleder som hadde hovedansvar for prosess og for å sikre framdrift samt fem til seks prosjektmedarbeidere. På grunn av prosjektets omfang var det behov for å ha egne ansvarlige for hver bylivsgate. Prosjektet omtalte disse som gateledere. Gateledernes ansvar

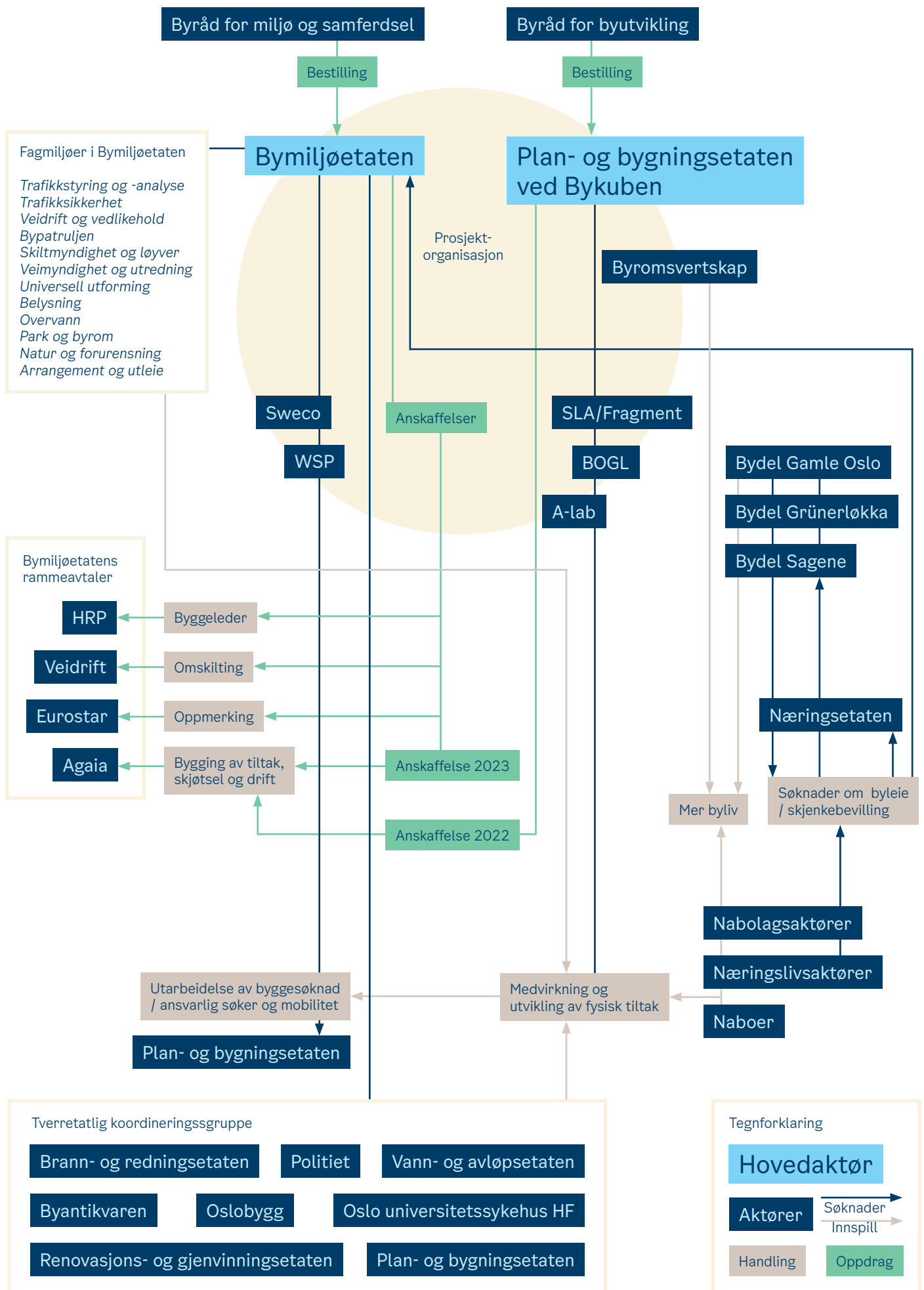
var å følge opp gatespesifikke problemstillinger, og de jobbet tett med byggeleder og entreprenør i gata. Bykuben hadde to hovedressurser som jobbet på tvers av alle gatene med medvirkning og utforming.

Det ble engasjert konsulenter og entreprenør for å kunne gjennomføre prosjektet. Sweco har vært ansvarlig søker og levert trafikk- og mobilitetsanalyser i arbeidet med alle gatene. Agaia har vært ansvarlig for bygging og drift av gatene. SLA har vært landskapsarkitekter for Kirkegata og Grønland, BOGL for Torshovgata og A-lab for Nedre Grünerløkka. Fragment deltok i medvirkningsarbeidet i Kirkegata og Grønland i 2022. Innleid prosjektleder var fra WSP, og innleid byggeleder var fra HRP. Bymiljøetaten har mange fagmiljøer med ansvar tilknyttet bruk av gateareal i Oslo som også har bistått i prosjektet.



Foto: Oda Stræte

Prosjektgruppa var mye ute i gatene både i planleggingsfasen og under bygging.



Figur 3.1 viser en oversikt over involverte aktører og oppgaver i prosjektet.

Samarbeid på tvers av fagområder har skapt rom for at hensyn til både mobilitet og byliv har blitt prioritert i utformingen i de ulike gatene. Prosjektet har bidratt til økt kompetanse i kommunen om midlertidige byromsprojekter, for eksempel hva som egner seg hvor og hvordan man kobler midlertidige prosjekter med langsiktige planer.

Figur 3.1 illustrerer hvordan de ulike aktørene i og utenfor prosjektgruppa var involvert i prosjektet.

Samarbeid med kommunale aktører

Andre etater og virksomheter i Oslo kommune har vært viktige deltakere og støttespillere i arbeidet med bylivsgatene. På grunn av den stramme fremdriftsplanen var det helt kritisk å ha en god dialog og forankre beslutninger før høringsperioden i byggesaken.

I 2022 erfarte prosjektet at det var krevende å samordne kommunens saksbehandling i forbindelse med tillatelser og høringssvar. På bakgrunn av dette ble det i 2023 opprettet en tverretattlig koordineringsgruppe for samordning av mobilitetsaktørene på ledernivå. Deltakerne i gruppen var Brann- og redningsetaten, Politiet, Oslo universitetssykehus HF, Vann- og avløpsetaten, Renovasjons- og gjenvinningsetaten, Næringsetaten, Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten og Byantikvaren. Gruppen møttes ved behov.

De involverte bydelene, Bydel Gamle Oslo, Bydel Sagene og Bydel Grünerløkka, har vært viktige samarbeidspartnere i prosjektet. Lokalkunnskapen som bydelene har var viktig i oppstarten av arbeidet med de enkelte gatene, og underveis har det vært delt erfaringer og tilbakemeldinger på tvers.

Bylivsgatene ble presentert for politisk ledelse i de aktuelle bydelene før de ble bygget. Særlig Bydel Gamle Oslo har vært en sterk bidragsyter for å skape lokalt eierskap, aktiviteter og mer byliv rundt bylivsgata på Grønland, med både egne aktiviteter og dialog med næringslivsaktørene i gata.

Mange aktører har vært involvert i prosessen og evaluering av prosjektet. Dette er noen utdrag fra intervjuer og spørreundersøkelser som ble gjennomført som en del av evalueringen av prosjektet:

«Det er veldig positivt at kommunen samarbeider fremfor at de tar en passiv rolle.»

Næringslivsaktør ved Grønland

«Det er positivt for prosessen at en ny del av kommunen (Bykuben i PBE), med annen innstilling til samarbeid og helt blanke ark, er ansvarlig for prosjektet. En ny organisasjon åpner for nye muligheter.»

Næringslivsaktør i Søndre gate

«Ikke la det være et prosjekt, men noe som eksisterer»

Innbygger i spørreundersøkelse om Nedre Grünerløkka

«En gradvis prosess i flere faser der nabolaget i større grad får eierskap kan gjøre initiativer mer robust, særlig i nabolag hvor det er høy gjennomtrekk.»

Ole Pedersen, Nedenfra

4. Hvordan jobbet man med bylivsgatene?

Arbeidet med bylivsgatene har handlet om å gjøre areal i gater tilgjengelig for bruk på nye måter. Stedtilpassing og ressursbruk har vært styrende faktorer for prosjektet, i tillegg til at prosjektet skulle utforske mulighetene som skapes i samarbeid med aktører på stedet.

For hver av bylivsgatene ble det definert et tiltaksområde, bestående av veibanen og tiliggende arealer som fortau. Tiltaksområdet for Bylivsgata Nedre Grünerløkka ble utvidet til å inkludere en del av grøntarealet i friområdet langs Akerselva. Prosjektet skulle ikke inkludere permanent oppgradering av gatearealet i tiltaksområdene.

Styrke eksisterende kvaliteter

En sentral suksessfaktor for å lykkes med en bylivsgate er å bygge videre på byliv som allerede er der. Dette handler om å styrke eksisterende kvaliteter i området og gi rom for aktører som allerede er etablert på stedet. I utforskningen av mulighetsrommet for Bylivsgata Nedre Grünerløkka så man et stort potensial for å koble bylivet i Søndre gate med grønnstrukturen mot Akerselva. Gjennom å fjerne deler av et gjerde og etablere et amfi ble det skapt et nytt byrom som har blitt et av de mest populære tiltakene i bylivsgateprosjektet. Et annet eksempel på å bygge på eksisterende kvaliteter er utvidelsen av uteserveringer og vareutstillinger i Bylivsgata Grønland, som har bidratt til økt byliv og opphold.

Prosjektgruppa var opptatt av hvilken merverdi prosjektet kunne ha for den eksisterende infrastrukturen i tiltaksområdet, utover de midlertidige installasjonene. Prosjektet ga mulighet til å inkludere enklere permanente oppgraderinger som maling av lyktestolper og planting av trær. Dette har bidratt til et bedre bymiljø i og rundt alle bylivsgatene i etterkant av prosjektperioden.

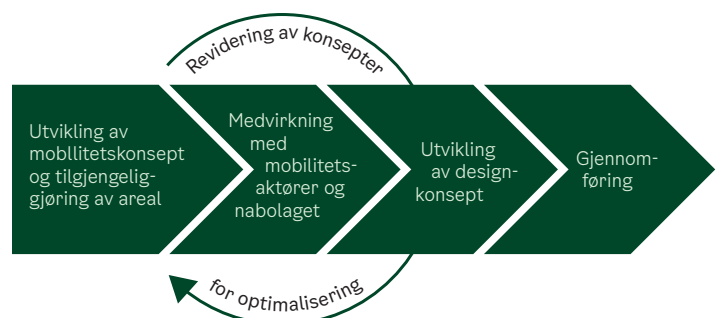
Metode for utvikling av konsept

Gjennom erfaring fra fem gateprosjekter har prosjektgruppa utviklet en metode for å vurdere hvordan arealet i en gate kan tas i bruk på nye måter. Det må tidlig utarbeides et mobilitetskonsept med et fungerende kjøremønster som ivaretar nødvendige funksjoner, og som frigjør plass slik at grått areal

kan omdisponeres til bylivsformål. Først kartlegges mulighetene på stedet, med aktørene som styrer forutsetningene for at byen skal fungere. Her må man ta stilling til framkommelighet for nødetater, renovasjon, varelevering og vedlikehold av vann- og avløpsnett. Kjøretøy som skal levere disse tjenestene til byen må få plass til å gjøre jobben sin. Når arealet til disse aktivitetene er kartlagt og satt av i landskapsplanen, kan man utforske og vurdere hvordan gatearealet best kan brukes.

Den store fordelen med å jobbe med mobilitet og landskapsplan samtidig kommer til syne i denne neste fasen. Ønsker om uteservering kan sees opp mot behovet for varelevering eller oppstillingsplass for brannbil, og vurderinger av hvor dette kan plasseres i gata. For bylivet er det en fordel å samle areal på en effektiv måte for å skape funksjonalitet og gi gode oppholdssoner. Det har vært nyttig at diskusjonene har handlet om hvordan man skal dekke flest mulig behov for så mange som mulig, framfor at man låser seg til konkrete løsningsforslag for tidlig i prosessen.

Tidlig involvering av, og tett samarbeid med, relevante fagmiljøer sikrer at det som planlegges ivaretar trafikksikkerhet for alle trafikanter, og at anlegget er mulig å drifte gjennom de sesongene det er planlagt å stå. Befaringer med alle involverte, både fagmiljøer og nabolaget, tidlig i arbeidet med gatene gir et godt kunnskapsgrunnlag. Universell utforming har vært førende for utformingen av tiltakene.



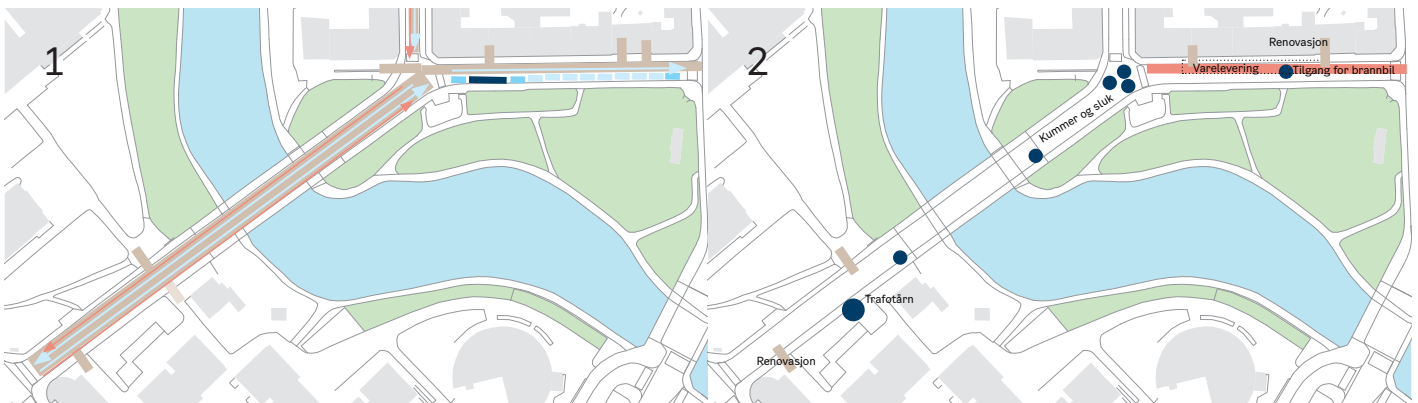
Figur 4.1 viser fasene i metoden som ble brukt for å bygge bylivsgatene.

Eksempel på bruk av metoden

Før-situasjon i gata

1. Den opprinnelige bruken av gatearealet kan illustreres på denne måten. Torggata og Ankerbrua hadde kjørefelt og sykkelfelt i begge retninger. Markveien og Søndre gate var enveiskjørt, og i Søndre gate var det gateparkering (lyseblå og mellomblå felter) og et bysykkelstativ (mørkeblått). Det var i tillegg en rekke avkjørsler fra veien som måtte holdes åpne.

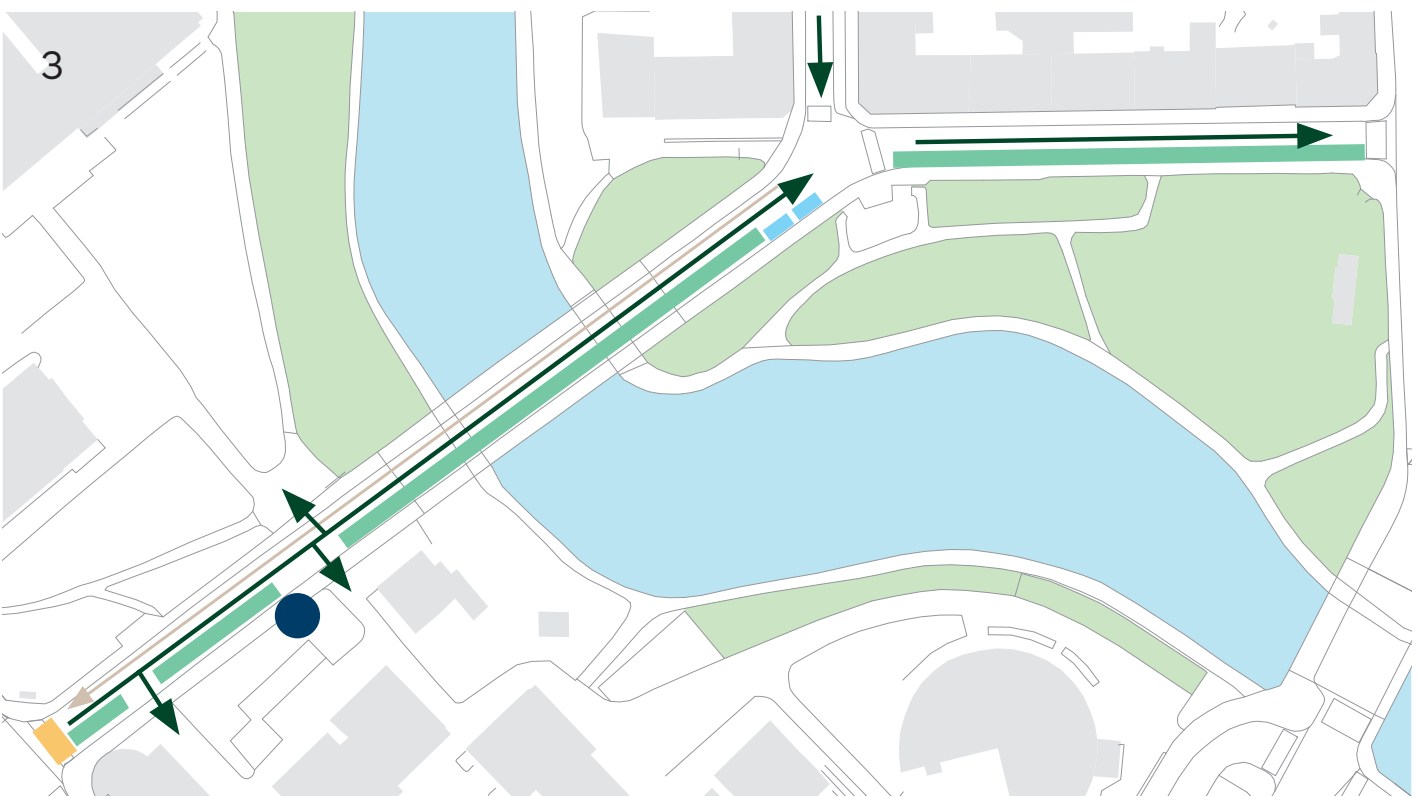
2. Langs hele strekket fantes kummer og sluk som det måtte være tilgang til, samt en trafostasjon. I Søndre gate var hele veibanen langs fasaden brukt til varelevering, og det måtte være fri tilgang for redning med stigebil.



Utvikling av mobilitetskonsept og tilgjengelig- gjøring av areal

3. Ved å legge opp til enveiskjøring over Ankerbrua og kun tillatt kjøring til eiendommene langs strekket ble det frigjort areal i Torggata og over brua. Det ble lagt til rette for svingradius for større biler i avkjørslene både nord og sør i Torggata-strekket.

Bysykelstativet i Søndre gate ble flyttet til en parallellgate. Parkeringsplassene ble fjernet, bortsett fra HC-plassene, der to ble flyttet til Ankerbrua og én til en nærliggende gate. På denne måten ble arealet markert i grønt frigjort til bylivstiltak.



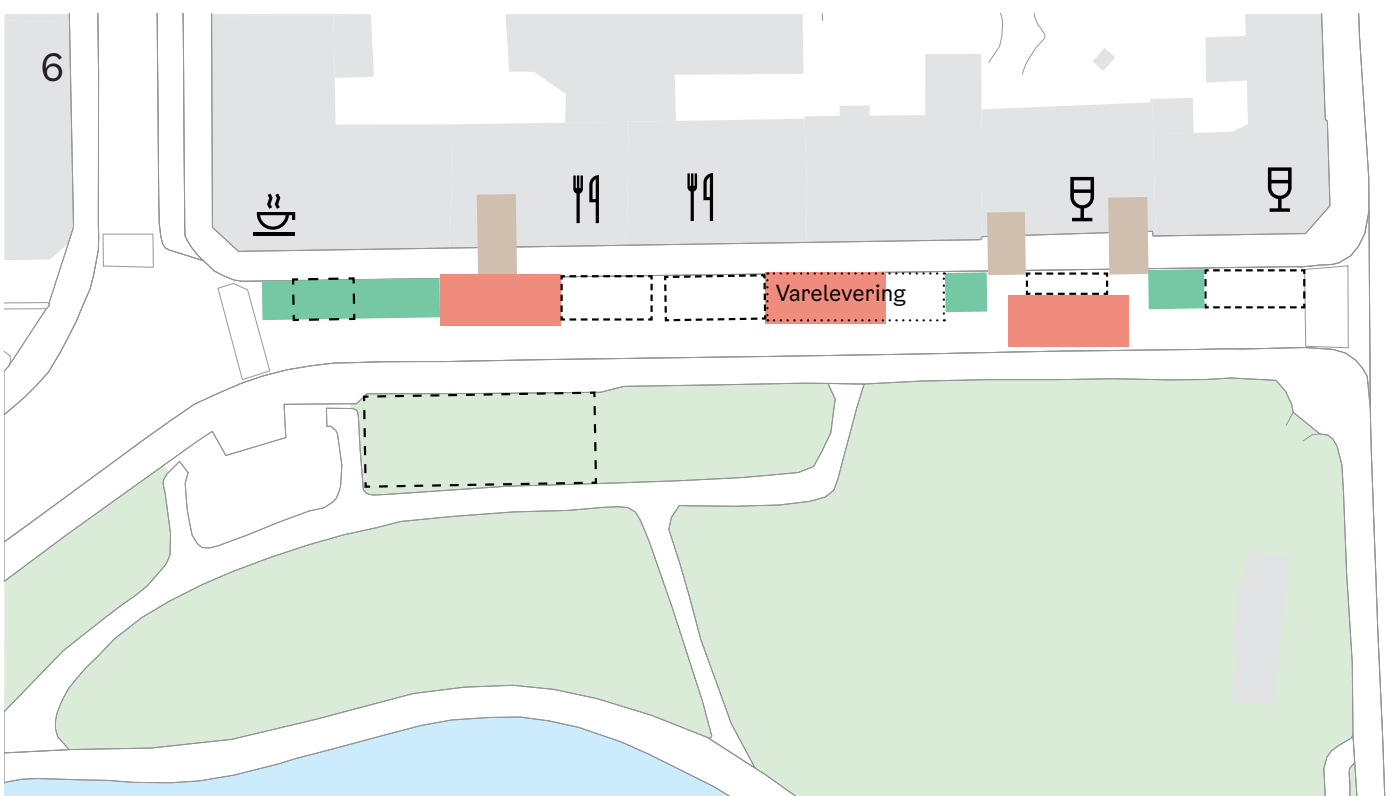
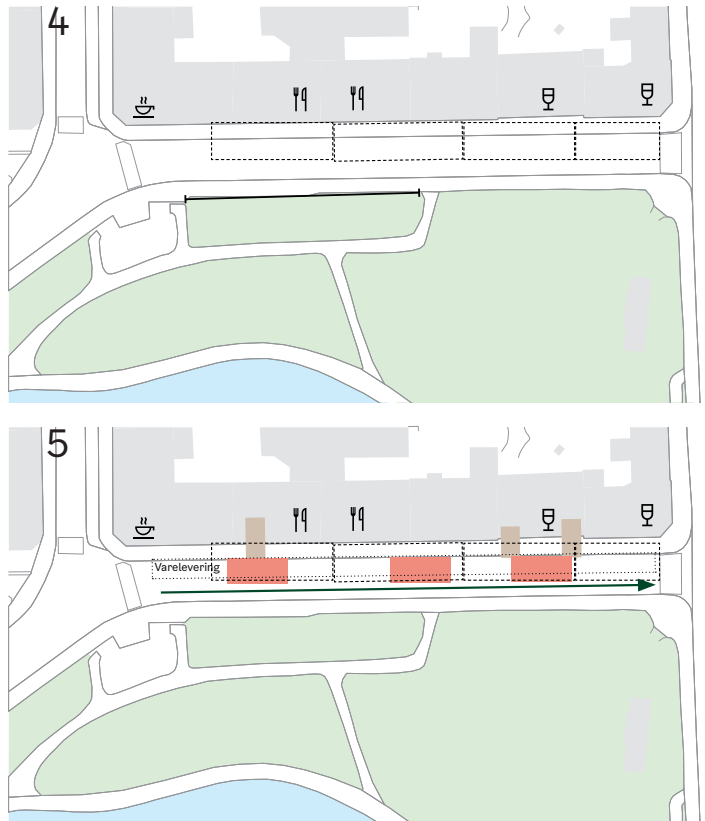
Medvirkning med mobilitetsaktører og nabolaget

4. I Søndre gate var det flere næringslivsaktører som ønsket seg areal til uteservering i bylivsgata. Prosjektgruppa fikk også innspill fra flere naboer om at gjerdet langs friområdet ved Akerselva ble opplevd som en stor hindring.

5. Aktørenes ønsker om uteservering kom i direkte konflikt med den planlagte kjørebanelen, behovet for vareleveringsplass og oppstillingsplass for stigebil i tilelle det skulle oppstå behov for redning. Det skulle også være tilgang til avkjørslene både for renovasjon og beboere. Ved å flytte kjørebanelen til sørsiden av gaten og arealet for bylivstiltak til nordsiden av gaten ble det mulig å lage uteserveringer i tilknytning til serveringsstedene.

6. Kartlegging blant mobilitetsaktørene tilsa at det var tilstrekkelig å sette av areal til tre brannoppstillingsplasser i gata. Den ene av disse ble utvidet til å også fungere som vareleveringslomme. Arealet i mellom ble brukt til uteserveringer, grønne lommer og gratis sitteplasser. I tillegg ble det åpnet opp til friområdet og bygget et amfi i overgangen.

Dette arealet ble så tegnet ut i en landskapsplan med tilhørende funksjonsbeskrivelse for bygging.



Framkommelighet for nødetater

Et av de mest sentrale mobilitetshensynene i prosjektet har vært nødetatenes behov for framkommelighet. Alle bylivsgatene har vært viktige traséer ved utrykning, og derfor har man ikke kunnet stenge gatene fysisk. Når framkommeligheten for biler reduseres, som når det blir skiltet forbudt for gjennomkjøring, kan også framkommeligheten for nødetater bli påvirket. I Bylivsgata Grønland var det sommeren 2022 flere situasjoner der det skiltstengte kvartalet ble fysisk stengt ved at folk flyttet søppelkasser og betongelementer ut i veibanen, for å hindre biler i å kjøre inn. Tilbakemeldingene tilsa at folk var lite oppmerksomme på nødetatenes rettigheter i trafikken, rettigheter de har for å ivareta helse og sikkerhet for alle i byen. Med utgangspunkt i dette ble det satt sammen en gruppe som arbeidet med kommunikasjon om nødetatens rettigheter i bybildet. Informasjon om deres rettigheter og samfunnsoppdrag ble også formidlet på informasjonsskilt i gatene.

Ved oppstart av arbeidet med de enkelte gatene ble utrykningstraseer, tilgang for renovasjon, og kummer og sluk kartlagt sammen med de ansvarlige etatene. I august 2022 ble det gjennomført en undersevaluering av Grønland og Kirkegata, i form av en befarings i hver av gatene, med involverte aktører og fagmiljøer, som blant annet fagmiljø for trafikksikkerhet, Sporveien, politi og Brann- og redningsetaten. Vinteren 2024 var prosjektgruppa med flere på befarings

sammen med politiet på Grønland for å vurdere trygghet og belysning i mørket. Disse befaringsene var et viktig bidrag for å sikre at utformingen av de fysiske tiltakene tok hensyn til aktørenes behov.

Involvering av nabolaget

Beboere og næringslivsaktører i bylivsgatene var involvert i både ny bruk og aktivisering av gatene. Den stramme fremdriften i prosjektet ga lite handlingsrom for å involvere nabolaget tett i utviklingen av bylivsgatene. Dette har vært en gjennomgående utfordring i prosjektet, men samarbeidet med næringslivsaktørene har likevel fungert godt, og mange har tatt eierskap til gata si. Samtalene og befaringsene med beboere og næringslivsaktører i forkant av utformingsprosessen var viktige. Her ble ønsker, behov og dagens bruk av området kartlagt. Denne lokalkunnskapen ga et godt grunnlag for at bylivstiltakene skulle bli stedstilpasset og samtidig endre opplevelsen av gata. Det ble gjennomført verksteder og befarings med aktører fra nabolaget i alle bylivsgatene.

Flere aktører bidro til aktivisering av bylivsgatene. I Kirkegata flyttet flere av butikkene aktiviteter ut i gata, for eksempel vinbaren Ostara som arrangerte morgenyoga utenfor sine lokaler. Vinteren 2023 og 2024 ble det satt opp en kunstutstilling i Bylivsgata Grønland, i arealene som ble brukt til uteservering i sommerhalvåret. Dette var et samarbeid med Bydel Gamle Oslo og Oslo museum, og laget av personer med

Befaring med politiet på Grønland.



Foto: Oda Stræte

Medvirkningsverksted med naboer og næringsliv i Søndre gate.



Foto: Oda Stræte

tilknytning til nærområdet. Unge bybønder, som er ungdommer fra Bydel Gamle Oslo i sommerjobb, hadde ansvar for et eget spiselig plantebed i bylivsgata. På Nedre Grünerløkka ble et areal i Torggata satt av til ikke-kommersiell bruk for lokale aktører. Ankerstiftelsen finansierte og satte opp en utstilling med lokalhistorie fra Anker-kvartalet og Akerselva i dette arealet. På Torshov sådde nabolaget grønnsaker og satte poteter i det store plantebedet.

Åpning av kunstutstilling i
uteserveringsområdet til Rock-In i
vintersesongen på Grønland.

Ustilling ved Ankerkvartalet,
laget av Lala Tøyen for Ankerstiftelsen.

Dekorasjon av trafotårn i
Kirkegata av
vinbaren Ostara.



«Jeg synes det er helt fantastisk. Jeg dro på ferie i begynnelsen av juli og da jeg kom tilbake var det helt fantastisk med blomster og trær og mye mindre biltrafikk.»

Innbygger i spørreundersøkelse om Grønland

«Jeg tenker at folk chiller mer. Det handler ikke lenger bare om å gå fra a-å, men at folk faktisk tar seg en pause, spiser litt, snakker sammen.»

Innbygger i spørreundersøkelse om Grønland

«Jeg føler meg takknemlig fordi vi kan gi flere arbeidsplasser. Det er dårlige tider»

Næringslivsaktør på Grønland



Kommunikasjonsarbeidet

Bylivsgatene har hvert år hatt en kommunikasjonsstrategi med planlagte tiltak for å forklare prosjektet og målsetningen om å skape mer byliv og et bedre bymiljø. Tre viktige erfaringspunkter er identifisert som suksessfaktorer i kommunikasjonsstrategien. For det første at identifikasjonen av prosjektet som et innovasjonsprosjekt med innføring av midlertidige tiltak for å oppnå erfaringsbasert kompetanse til videre byutvikling, kan møte motstand. Det andre er verdien av å samkjøre kommunikasjon mellom alle involverte aktører, i tillegg til at det i innledende fase ble lagt ned ekstra innsats for å etablere navnet «bylivsgater» ved å forklare hva det innebar, hvorfor de ble etablert og hvilke konsekvenser prosjektet innebar av endringer for trafikk, beboere og næringsliv. Navnet bylivsgater ble raskt tatt i bruk både av innbyggere og pressen for å omtale de samme gatene, og ble dermed etablert som et merkenavn. Bylivsgatene ble oppfattet som et kreativt og attraktivt prosjekt for leverandørmarkedet. Det ble derfor viktig å tydeliggjøre Oslo kommune som eier og forvalter av bylivsgatene.

En tverrsektoriell kommunikasjonsstrategi og deling av budskapsplattform, svarberedskap og planlagte kommunikasjonsløp med både proaktive og reaktive tiltak var ressursbesparende for prosjektet. Det ble utviklet tiltak tilpasset fasene lansering, arbeidsfase, presentasjon av konsept, driftsfase, tilpasningsfase og avviklingsfase til både intern og ekstern bruk. Når det ble skulle etableres nye bylivsgater, ble strategien oppdatert og tilpasset nye utfordringer og muligheter. Fra starten av prosjektet deltok alle i prosjektet i utviklingen av et felles dokument med spørsmål og svar. Det sørget for god kommunikasjonsflyt blant medarbeiderne og bidro til en bevisstgjøring om budskap og lik bruk av begreper fra oppstart. Dokumentet ble også delt med pressevakter, samarbeidsressurser i bydelene, kommunikasjonsrådgivere i byrådsavdelingene og leverandører.

Som i all kommunikasjonsvirksomhet er evaluering og tilbakemeldinger helt avgjørende for å oppnå anerkjennelse av tiltaket, og særlig fordi det midlertidige både er utforskende og prøvende. Derfor var kommunikasjonsmiljøet i hele prosjektperioden en pådriver for innhenting av datagrunnlag og analyser for å forstå tiltakets effekter i sin helhet.

Mediehåndtering

Prosjektet la grunnlag for aktiv bruk av presse og media som kommunikasjonskanaler. Prosjektet opplevde allerede ved lanseringen god oppmerk-





Barbenk, spiselig hage og natursti over Ankerbrua på Nedre Grünerløkka. Barbenken ble bygd med rampe og sitteplasser i ulike høyder.

somhet, noe som fortsatte gjennom endringer i prosjektet og etablering av nye bylivsgater.

Risikohåndtering

I 2023 ble det gjennomført en intern risikoworkshop med nøkkelpersoner i Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten. Her ble det identifisert uønskede hendelser som ble risikovurdert, og det ble foreslått tiltak. Hendelsene ble ført opp i et register. Eksempler på identifiserte risikoer var manglende koordinering mellom etatene, overholdelse av nytt kjøremønster, spredning av fremmedarter, flomhendelser, eller at prosjektet kunne hindre framkommelighet for nødetater. Et læringspunkt er at det bør gjennomføres gatespesifikke risikovurderinger.*

Flere av tiltakene som ble anbefalt etter risikovurderingen, var allerede påbegynt som en oppfølging etter evalueringen av gjennomføringen i 2022.

Risikovurderingen bidro likevel med en konkretisering av mulige hendelser og en kvalitetssikring av at de identifiserte hendelsene faktisk var de store risikoene for prosjektet i 2023.

Risikoregisteret ble fulgt opp av prosjektleder. Dokumentet er en systematisering av kunnskap og et viktig kunnskapsgrunnlag om prosjektet.

Anskaffelser

Det ble gjennomført to store anskaffelser i prosjektet. Dette var anskaffelse av utformingskonsulenter og entreprenører som skulle bygge bylivsgatene.

I 2022 hadde Bykuben ansvar for utforming og bygging av de fysiske tiltakene, mens Bymiljøetaten skulle prøvestenge gatene. I 2023 ble ansvaret for bygging plassert hos Bymiljøetaten.

* Analyser av kartgrunnlag og tilgrensende planer ble gjennomført i forbindelse med innledende vurderinger av valg av gater.

Landskapsarkitekt

I 2022 var begge gatene en del av den samme utlysningen, og én leverandør hadde ansvar for utforming i både Kirkegata og gata Grønland. Det kom to tilbud til utlysningen i 2022. Kontrakten med den valgte leverandøren ble utvidet til 2023 for Grønland.

I 2023 ble det lyst ut to oppdrag om å lage midlertidig bylivsgate i to uidentifiserte gater i Oslo. Tilbudsinnbydelse ble sendt til fire aktører for hver av gatene, og alle sendte tilbud, på tross av de sparsomme opplysningene som lå i tilbudsinnbydelsen. Leverandørene for begge gatene ble valgt på grunn av løsningsforslaget og tidligere erfaringer med midlertidige byrom.

Bykuben utlyste nye kontrakter for utformingskonsulent før anskaffelsesformen for entreprenør ble endelig besluttet. Basert på erfaringene fra 2022, der Bykuben hadde begge anskaffelsene, var det lagt opp til større grad av samarbeid mellom landskapsarkitekt og entreprenør enn det som viste seg å være mulig i 2023. Dette gjorde at de to kontraktene ikke fungerte så godt sammen som opprinnelig tenkt.

En av de viktige erfaringene fra samarbeidet med leverandørene var at det er stor forskjell på å lage byrom i og utenfor veibanen, der det siste krever en helt annen forståelse for trafiksikkerhet og mobilitet. Suksessfaktorer var tett kontakt mellom landskapsarkitekter, prosjektgruppa og fagmiljøer i Bymiljøetaten, flere og grundige befaringer på stedet og et lite og operativt team fra leverandøren. De ulike leverandørene tok ulik grad av eierskap til gatene, noe som også gjenspeiles i måten de har kommunisert om prosjektene.

Entreprenør

I 2022 ble de to bylivsgatene etablert gjennom å bruke en av Bymiljøetatens driftskontrakter.

De tre bylivsgatene i 2023 ble gjennomført med to totalentrepriser gjennom Bymiljøetatens rammeavtale for anleggsarbeid. Det ble gjennomført to minikonkurranser. Det kom inn to tilbud til Grønland, men kun ett for de to andre gatene, som skulle bygges samtidig. Leveransene ble gjennomført innen tidsfrist, innenfor avtalt ramme og med høy kvalitet. Den samme leverandøren har bygget alle fem bylivsgatene.

Tidlig i prosessen ble det vurdert at samspills- eller utførelsesentreprise ikke var aktuelt på grunn av kort frist for gjennomføring. Totalentreprise ble valgt fordi



Foto: Oda Stræte

utformingsfasen kun inneholder konseptutvikling og forprosjektering, mens detaljering ligger hos totalentreprenør, i motsetning til en utførelsesentreprise, som krever detaljprosjektering av NS3420. Samtidig gjorde standarden for totalentreprise at utformingskonsulentene ikke kunne delta i byggefasen som først tenkt. Dette gjorde at prosjektet måtte bruke en del tid på å avklare juridiske ansvarsforhold for prosjektering.

Formelle prosesser

Den stramme framdriften i prosjektet gjorde at flere formelle prosesser ble gjennomført parallelt, noe som innebar høy risiko for forsinkelser i prosjektet.

Byggesøknad og dispensasjoner

Hvilken varighet en bylivsgate skal ha, avgjør hvor komplisert søknadsprosessen for byggetillatelse blir. I 2022 ble det sendt en samlet søknad for Kirkegata og

gata Grønland, for midlertidig tillatelse på inntil to år. Det ble gitt tillatelse til tiltaket.

I 2023 ble det på samme måte sendt en samlet søknad for Torshov og Nedre Grünerløkka. For bylivsgata Grønland benyttet man opprinnelig godkjent byggetillatelse fra 2022 for oppføringen i 2023. Da det ble besluttet å videreføre Bylivsgata på Grønland gjennom perioden for stengingen av Ring 1 måtte man søke om ny tillatelse. Ettersom det ikke kan søkes om en ny tillatelse for midlertidig tiltak ble det nødvendig med en ny og mer omfattende byggesøknad. Vinteren 2024 ble ny byggesøknad med varighet på fem år godkjent.

Plan- og bygningsetaten hadde satt av ressurser til saksbehandling av byggesøknadene. Særlig viktig var det med kyndig veiledning knyttet til søknaden for Nedre Grünerløkka. Etablering av tiltak i byområder kommer ofte i konflikt med etablerte reguleringsformål, og prosjektets søknad var ikke i tråd med totalt 17 reguleringsformål. Av disse var det nødvendig å søke om tre dispensasjoner før tillatelsen kunne gis.

Høringsfrister for uttalelsene fra berørte aktører ble satt til fire uker i tråd med loven. Det var få negative bemerkninger fra høringspartene. Det ses på som avgjørende å ha tett dialog med disse aktørene i forkant. Både i 2022 og 2023 ble det gjennomført en grundig merknadsbehandling av høringsinnspillene.

Nabovarsel

Det ble gjennomført nabovarsling i henhold til plan- og bygningsloven, der de berørte adressene fikk varsel. Nabovarselet ble sendt i forbindelse med byggesøknad og søknad om dispensasjon. Varslene i denne type prosesser blir oftere sendt til gårdeiere og ikke direkte til beboere. I tillegg sendte prosjektet ut informasjon om endringer i kjøremønster, fjerning av parkering og endrede forhold for varelevering. Dette ble sendt via sms eller e-post til alle folkeregistrerte adresser. Prosjektet erfarte at det var først ved denne varslingen at mange berørte naboer ble kjent med endringene som skulle komme. En stor andel av klagen Bymiljøetaten mottok om prosjektet, omhandlet manglende varsling.

Avvik fra gatenormalen

Oslo kommunes gatenormal legger føringer for utforming av gater med prinsipper og tekniske krav for prioritering av gatearealet. Dersom normen skal fravikes, må man søke fravik som behandles i en intern fraviksgruppe hos Bymiljøetaten. På grunn av den stramme fremdriften ble gatenormalen i all hovedsak

lagt til grunn i utformingen av gatene. Det ble søkt om to fravik på Grønland og ett på Torshov.

Skiltvedtak

Hver gatestrekning i byen har et skiltvedtak vedtatt av Bymiljøetaten, som er delegert skiltmyndighet i Oslo kommune. Nye forskrifter må sendes på høring til Politiet, Statens vegvesen, Plan- og bygningsetaten og berørt bydel, og det er en høringsfrist på tre uker.

Det er generelt vanskelig å stenge gater med skilt der man samtidig skal sikre adkomst for utvalgte grupper. Det er ikke fritt fram å velge skiltkombinasjoner, og ny skilting må være lett forståelig og mulig for Politiet å håndheve. Noen skilt er det erfaringsmessig ikke så stor skiltrespekt for. Hvis man ikke har anledning til å fysisk stenge en gate, vil det alltid bli noe ulovlig kjøring. Utformingen av skiltstengte gater er derfor viktig for å avvise ulovlig trafikk i størst mulig grad.

Aktivering og byromsvertskap

I et prosjekt som dette er det viktig å sette av ressurser til tett oppfølging av gatene og aktørene i nabolaget, for å opprettholde standard og skape engasjement og trivsel. Det har vært tilstedeværelse i bylivsgatene gjennom to ulike roller: byromsverter og byromskoordinator. I 2022 var det ansatt to byromsverter som gikk daglige runder i Kirkegata og Grønland fra åpningen av gatene, i tillegg til den ordinære driften av gatene. I 2023 var det ansatt fire byromsverter som rullerte på de daglige vedlikeholds rundene. I 2024 var det ansatt én person til denne tettere oppfølgingen av gatene. Byromsverteene gikk daglige runder i byrommene der de observerte hva som foregikk, plukket søppel i plantebedene og slo av en prat med forbipasserende og naboer.

I 2023 var det ansatt en egen bylivskoordinator for bylivsgata Grønland, fordi det var uttrykt ønske hos blant andre bydelen om en tettere oppfølging og aktivisering av bylivsgata. Bylivskoordinatoren fungerte som et bindeledd mellom kommunen og aktørene i gata og bidro til samarbeid og aktiviteter i gata.

Gjenbruk av materialer

Et grunnleggende prinsipp for prosjektet var at alle materialer skulle gjenbrukes i andre prosjekter etter prosjektperioden.

De fysiske elementene i bylivsgatene skulle oppfattes som midlertidige, samtidig som det var viktig at tiltakene framsto av høy kvalitet. Det har hele tiden vært en avveining mellom holdbarhet over tid og



Foto: Svein Olav Traa Langseth

Trestokker, trær og engmatter fra bylivsgatene i 2022 ble gjenbrukt på en basketbane på Tøyen i 2023.

bylivsgatenes varighet. Dette ble spesielt viktig da man i bestillingen fra 2023 ble bedt om å vurdere en lengre varighet på tiltaket. Erfaringene viste at bylivsgatene ble bygd med høy kvalitet, noe som bidro til at kostnadene ble høye for et midlertidig og kortvarig prosjekt. Den store effekten av den høye kvaliteten på materialene kom til syne i langsiktige effekter av prosjektet med mulighetene for gjenbruk av materialer.

Prosjektet Oslotrær leverte trær til bylivsgatene i 2022. Trærne ble oppbevart på en planteskole i vintersesongen til 2023, før de fikk nye permanente og midlertidige hjem på andre steder i Oslo. Noen av trærne fra Grønland står i en midlertidig basketpark i Monrads gate på Tøyen. Oslotrær leverte også fem trær til Torshovgata i 2023. Disse trærne er plantet i bakken, og ble stående da bylivsgata ble tatt ned.

Alt av materialer og planter som ble brukt i bylivsgatene inngikk i en gjenbruksplan. For eksempel ble materialer fra Bymiljøetatens restlager benyttet i så stor grad som mulig, og levert tilbake når gatene ble tatt ned eller endret. Trær og planter, og materialer som trestokker, ble brukt i andre prosjekter i byen, i samråd med bydelene og andre prosjekter i Bymiljøetaten.

Prosjektet ønsket i større grad å gjenbruke materialer framfor å benytte nye materialer. Det lot seg gjøre bare i begrenset omfang på grunn av stram fremdrift. Dersom man skal benytte eksisterende materialer, for eksempel fra andre prosjekter i nærmiljøet, bør man ha en god oversikt over hva som er tilgjengelig før man lager tegninger av prosjektet. Slik får man til den gode synergien i utviklingen av tiltaket.





5. Hvordan ble prosjektet evaluert?

I prosjektet har det blitt målt og telt trafikk, syklist, fotgjengere og opphold. Ikke alle undersøkelser har gitt gode tallunderlag, og metoder for å måle trafikkendringer og bylivseffekter må utforskes videre.

Prosjektet har tatt i bruk eksisterende metodikk for å måle bylivseffekten av bylivsgatene, i tillegg til å prøve ut nye metoder der det var relevant. En oversikt over de ulike rapportene finnes til slutt i dokumentet.

Telling

Det ble gjennomført telling og registreringer av trafikk, syklist, gående og opphold i alle gatene i 2022 og 2023. Gjennom telling fikk man innhentet kunnskap om hvordan bylivsgatene påvirket nærområdet ved å se på endring i trafikkmengde, endring i mengde syklist og endring i antall mennesker som oppholdt eller beveget seg i bylivsgatene.

Trafikktellingene ble gjennomført som radarregistreringer på faste tellepunkter over to uker i forkant og etterkant av gjennomføringen av tiltakene. I tillegg ble det gjennomført manuelle telling med kortere varighet. Tellingene bør gjennomføres på en normal hverdag for å få et mest mulig realistisk trafikkbilde og sammenligningsgrunnlag.

I prosjektet ble tellingene gjennomført i sommerperioden, men utenfor fellesferien. Det er mest ideelt å telle midt i uka (tirsdag, onsdag og torsdag). Det var også viktig å sikre at tellingene ikke ble gjennomført mens det var større prosjekter i nærområdet som ville påvirke trafikkmønsteret, for eksempel stenging av gater i nærmiljøet eller oppgradering av trikkspor. For å kunne vurdere hvordan et nytt kjøremønster påvirket trafikken, var det viktig å ha en tellestrategi som viste etablerte tellepunkter og hvor man burde sette ut nye. En av erfaringene er at det kan være vanskelig å vite akkurat hvor man bør sette opp tellepunkter for før-telling, og hvor mange, fordi trafikken kan endre seg på uventede måter. Dermed fanges ikke alle endringer i trafikk opp. I tillegg til trafikktelling ble det gjort vurderinger av om bylivsgatene påvirket nærliggende kollektivtransport. Dette ble vurdert på

bakgrunn av om det var registrert noen økte forsinkelser som følge av trafikkforflytting.

Registreringene av opphold, syklist og fotgjengere er gjort ved manuelle telling over kortere tidsrom og kan tolkes som tendenser som kan gi oss indikasjoner. Vær, valg av dag og ferietid er blant usikkerhetsfaktorene man må ta høyde for. Som for trafikktelling er det viktig å gjennomføre grundige før-telling for å ha et godt sammenligningsgrunnlag. Dersom tiltaksområdet for registrering er for stort eller komplekst, bør området deles opp i soner.

I 2024 ble det gjort utprøvinger av alternative tellemetoder. Prosjektgruppen engasjerte to sommerstudenter til å vurdere om metodikken for oppholdsregistrering var optimal og hva som eventuelt kunne forbedres. Bakgrunnen for dette var en usikkerhet om metoden som ble brukt i 2023, klarte å fange et realistisk bilde av opphold i gata. Blant annet var det avdekket en rekke feilregistreringer som gjorde at tallgrunnlaget for opphold ikke kunne brukes. Metoden som sommerstudentene brukte, innebar registreringer over flere dager, men med kortere intervaller. Den opprinnelige metoden dekket mer systematisk større deler av døgnet med telling hver halvtime gjennom tolv timer. Konklusjonen var at begge metodene ga relativt like resultater, men at man bør være oppmerksom på hendelser som markedsdager, kø utenfor valgboder, demonstrasjoner og lignende, som kan påvirke resultatene av oppholdsregistreringen. Ingen av metodene tok i bruk tidsintervaller som var godt egnet til å fange opp opphold på kveldstid.

Det er også viktig at de som gjennomfører registrering, gjennomgår planen på forhånd og har en felles forståelse for hvor grensesnittet for registrering skal være og hvordan man kategoriserer ulike typer opphold. Dette er for å sikre at tellingene gjennomføres mest mulig likt.



Foto: Oda Stræte

Bylivsgata Torshov åpnet 30. juni 2023.

Spørreundersøkelser

På nettsidene for de ulike bylivsgatene var det spørreundersøkelser tilgjengelig i sommersesongene i 2022 og 2023, der besøkende kunne gi tilbakemeldinger til prosjektet og de ulike gatene. QR-koder til nettsidene var tilgjengelig på skilt i alle gatene, i tillegg til at det ble gjennomført en kampanje under Open House Oslo i september 2023.

Prosjektgruppa så et behov for å få større innsikt i hva nabolag og næringsliv i og rundt bylivsgatene syntes om tiltaket. I januar 2024 ble det sendt ut spørreundersøkelser på e-post til folkeregistrerte personer i områdene rundt hver av bylivsgatene. Undersøkelsene ble sendt til flere tusen personer, og det var høy svarprosent sammenlignet med andre kommunale prosjekter. Svarene var likevel ikke representative for hele befolkningen og næringslivet i bydelen, fordi det ikke var gjort kvalifiserte utvalg i forkant. Resultatene kan brukes som et underlag for å få økt forståelse av bylivsgatene.

Intervjuer

Det har blitt gjennomført tre undersøkelser basert på intervjuer. Den ene er en rapport basert på intervjuer med næringslivsaktørene som deltok i bylivsgatene på Grønland og Nedre Grünerløkka i 2023. Den andre er en evaluering av flere lignende gate- og byromsprojekter i kommunen, basert på den økonomiske smultringmodellen*. Den tredje ble gjennomført med og av ungdommer på Grønland i 2022.

Publikumshenvendelser

Det var stort engasjement om prosjektet. Kommentarfelt i egne sosiale mediekkanaler ble aktivt svart ut gjennom hele tiltaksperioden. I tillegg til kommentarer har Bymiljøetaten og Bykuben mottatt over 70 publikumshenvendelser med ris, ros og spørsmål til bylivsgatene.

Gate	Inviterte til undersøkelsen	Antall respondenter	Svarprosent
Grønland	11094	1519	13 %
Nedre Grünerløkka	7027	588	8 %
Torshov	3963	571	14 %

Tabell 5.1 viser svarprosent på spørreundersøkelsen sendt til nærområdet rundt de tre bylivsgatene.

* Den økonomiske smultringmodellen er et visuelt rammeverk for bærekraftig utvikling, formet som en smultring med en ytre og indre sirkel. Ytre sirkel representerer naturens tålegrense på ulike områder, og den indre sirkelen er nedre definerte grense for levevilkår. Bærekraftig utvikling skjer innenfor tersklene.



6. Hva fikk man til?

Ulike aspekter ved prosjektet har blitt evaluert. Til sammen kan resultatene fra de ulike undersøkelsene si noe om effekten av de midlertidige bylivsgatene.

Effekter av bylivsprosjekter

Bylivsgatene har påvirket både miljøet og samfunnet rundt seg, men ikke alle effekter av et slikt prosjekt lar seg telle og måle. Gjennom intervjuer med nabolag, næringsliv og fag- og interessepersoner kom opplevde effekter av bylivsgatene til syne, som utfordringer med parkering, økt omsetning, følelse av trygghet og betydningen av grønne omgivelser.

Rapporten basert på den økonomiske smultringmodellen avdekket viktigheten av et langsiktig samarbeid med nabolagene hvor tiltakene skal implementeres, og at det er viktig å involvere forskningsinstitusjoner som kan dokumentere faktiske effekter, både på kort og lang sikt. I rapporten ble et bredt spekter av fag- og interessepersoner intervjuet, og de pekte på ulike effekter slike midlertidige prosjekter kan ha. For eksempel kan natur også i denne skalaen virke beroligende på oss, nye byrom kan gi plass til andre grupper som innvandrerkvinner, redusert trafikk kan påvirke verdien på leiligheter i nærheten, og denne typen byrom kan bidra til mer aktivitet og eierskap i nabolaget, noe som igjen bidrar til mer robuste

tiltak. En konklusjon i rapporten er at kommunen bør fortsette å utforske slike helhetlige og tverrfaglige metoder for bærekraftig byutvikling, og at effektene bør følges over tid.

Hva syntes folk om gata?

Resultatene fra spørreundersøkelsene er ikke representative og kan bare brukes som et av flere underlag for å få økt forståelse av tiltaket. Svarene på spørreundersøkelsene kan tyde på at et flertall i nabolaget rundt bylivsgatene Grønland og Nedre Grünerløkka er positive til prosjektet, og at naboene rundt bylivsgata på Torshov har en mindre positiv oppfatning sammenlignet med de andre stedene. Et flertall uttrykker også at de er positive til bruk av midlertidige prosjekter som dette i byutviklingen.

Det er gjennomgående i undersøkelsen på Grønland at de som bor nærmest bylivsgata eller driver næringsvirksomhet i gata er mer negative enn de som er registrert på en adresse lenger unna. De er mindre positive til selve tiltaket og gir lavere vurdering på måloppnåelse av bedre bymiljø og økt byliv. Mange

Grønland

- 68 % opplever at Bylivsgata Grønland har bidratt til et bedre bymiljø
- 54 % opplever at de har oppholdt seg lenger i gata
- 81 % uttrykker seg positive til bruk av midlertidige tiltak for å oppnå erfaringsbasert kunnskap i byutviklingen

Nedre Grünerløkka

- 63 % opplever at Bylivsgata Nedre Grünerløkka har bidratt til bedre bymiljø
- 48 % opplever at de har oppholdt seg lenger i gata
- 78 % uttrykker seg positive til bruk av midlertidige tiltak for å oppnå erfaringsbasert kompetanse i byutviklingen

Torshov

- 46 % svarte at de opplever at Bylivsgata Torshov har bidratt til et bedre bymiljø
- 34 % svarer at de opplever de har oppholdt seg lenger i gata
- 66 % uttrykker seg positivt til bruk av midlertidige tiltak for å oppnå erfaringsbasert kunnskap i byutviklingen

Resultatene fra spørreundersøkelsene er ikke representative og kan bare brukes som et av flere underlag for å få økt forståelse av tiltaket.





Foto: Oda Stræte

svarer at trær, blomster og vegetasjon er mest vellykket i prosjektet, mens stenging for gjennomkjøring blir trukket fram som både mest og minst vellykket: Reduksjon i trafikk var vellykket og bidro til mer trivsel, samtidig som endringen i kjøremønster skapte utfordringer for bilistene.

Både under oppstart av arbeidet med Torshovgata og i forbindelse med nedriggingen mottok prosjektet mange negative henvendelser. Ved oppstarten var henvendelsene negative til at bylivsgata ble etablert, og ved avslutningen var henvendelsene negative til at gata ble tatt ned. Også i aviser og sosiale medier ble bylivsgata omtalt, både positivt og negativt, i forbindelse med at den skulle tas ned.

Underveis i prosjektperioden, og særlig i tiden etter at det ble varslet om at gatene skulle tas ned, var det flere som engasjerte seg for at bylivsgatene skulle få stå lengre enn den planlagte perioden.

Byliv og opphold

Tellinger av fotgjengere i 2022 indikerte en økning av antall gående både på lørdager og hverdager i gata Grønland. Tallene fra 2023 indikerte en liten nedgang i

gående, mens oppholdsregistreringene viste en økning på omtrent 27 %. Til sammen ble det registrert økt aktivitet i området rundt bylivsgata også i 2023. Selv om var flere mennesker i gata Grønland, ble det ikke registrert mer søppel i plantebed og søppelkasser enn tidligere somre.

I området ved Bylivsgata Nedre Grünerløkka ble det registrert en svak nedgang i antall gående over Ankerbrua og en liten økning gjennom Søndre gate, på både lørdager og hverdager. Oppholdsregistreringene viste tydelige tendenser til økt opphold i bylivsgata.

For Torshov er det store svakheter i tallunderlaget for både fotgjengertellinger og oppholdsregistreringer, og undersøkelsene kan derfor ikke si noe om byliv og opphold.

	Grønland	Ankerbrua	Søndre gate
Hverdag	+27 %	+83 %	+144 %
Helg	+27 %	+203 %	+499 %

Tabell 6.1 viser registrerte endringer i opphold.

Ble trafikken redusert?

Trafikkmålinger i tiltaksperioden i 2022 viste en trafikkreduksjon i gata Grønland på omtrent 80 % og en trafikkreduksjon i Kirkegata på omtrent 20 %. Trafikkreduksjonen i gata Grønland var større enn trafikkøkningen i sidegatene, men det var likevel uheldig med en relativt stor forflytning av trafikk til små sidegater. Sykkeltellingene fra 2022 indikerte en økning av syklistene i gata, særlig på hverdager.

Også i 2023 bidro tiltaket til en trafikkreduksjon i gata Grønland, der den registrerte trafikkreduksjonen var på omtrent 68 %. Trafikkøkningen i sidegatene var mindre enn reduksjonen i gata Grønland. På Nedre Grünerløkka ble det registrert en nedgang i trafikk i måleperioden på 27 % i Markveien og 84 % på Ankerbrua. Trafikkreduksjonen er betydelig høyere enn økningen i sidegatene. Målingene i Torshovgata viste en reduksjon på 71 %, men trafikken forflyttet seg til sidegatene. Det er derfor ikke oppnådd trafikkreduksjon i dette området.

Gate	Grønland	Motzfeldts gate	Tøyengata	Norbygata
Endring	-68 %	+93 %	+29 %	+30 %
Gate	Markveien	Ankerbrua	Grünerbrua	Trondheimsveien
Endring	-27 %	-84 %	+9 %	+3 %
Gate	Torshovgata	Hegermanns gate (Ø)	Hegermanns gate (V)	Per Kvibergs gate
Endring	-71 %	+ 105 %	+46 %	+70 %

Tabell 6.2 viser endring i trafikk i prosent i de enkelte gatene rundt hver av bylivsgatene Grønland, Nedre Grünerløkka og Torshov..

Næringslivsaktørene rapporterer om noe større utfordringer knyttet til varelevering, men at det har fungert tilfredsstillende.

Oppmerksomhet og erfaringsdeling

Bylivsgatene fikk prisen «Årets høydepunkt» for Bylivsgata Grønland under OMA Awards i 2023, og mottok hedrende omtale under utdeling av Landskapsarkitekturprisen 2023 for den samme gata.

Bylivsgatene har vært presentert på flere ulike konferanser fra 2022 til 2024, og hos kommuner både i og utenfor Norge. Det har vært studiebesøk fra flere land med omvisninger i gatene. Til sammen har prosjektgruppa holdt over 40 foredrag og omvisninger i de ulike gatene gjennom prosjektperioden.



7. Hva har man funnet ut og lært?

Gjennom midlertidige byromsprosjekter som bylivsgater kan man utforske nye måter å bruke byens offentlige areal på. Denne type tiltak må ses i sammenheng med nabolaget rundt og andre pågående og langsiktige prosesser i området.

Midlertidighet som metode

Bylivsgateprosjektet har bidratt til diskusjoner om hva midlertidighet i byutvikling er og betyr, og hva som kan regnes som midlertidig varighet i en stadig skiftende og levende by. Bruk av midlertidige installasjoner som metode for byutvikling har vært vellykket fordi det åpner et mulighetsrom som ellers ikke er der. Gjennom midlertidige tiltak kan man teste ut ulike konsepter for mobilitet og utforming, og identifisere nye problemstillinger. På Grønland har bylivsgata vist at man kan oppnå stor trafikkreduksjon i området ved å legge om kjøremønsteret, og at folk oppholder seg mer i gata når det gis mer plass til grønt og møblering.

Kortvarige prosjekter kan bidra til stedsutvikling på samme måte som permanente prosjekter, hvis man kan tenke langsiktig og helhetlig i planleggingen. De midlertidige tiltakene i et område bør koordineres og bygge opp under langsiktige planer for området, samtidig som de er egnet for å utforske nye muligheter. Dette kan være ressursbesparende i større prosesser. På Nedre Grünerløkka har den tette dialogen med prosjektet for permanent ombygging av Markveien gjort at bylivsgata har kunnet utforske løsninger og gi verdifull informasjon til den framtidige ombyggingen.

Midlertidige prosjekter gir en unik mulighet for at nabolag kan gi innspill og samtidig erfare hvordan tiltaket faktisk fungerer. Dette kan gi mer direkte involvering av og erfaringsutveksling med aktørene på stedet, sammenlignet med lange planprosesser for permanente tiltak. Når den samme prosjektgruppa har ansvaret for planlegging, gjennomføring og drift, er det gode forutsetninger for å etablere god dialog med nabolaget. Tidshorisonten fra involvering til etablering har i dette prosjektet vært kort, slik at det opplevdes relevant og motiverende for nabolaget å delta i prosjektet.

Avklare rammer og muligheter for gatearealet

Det er viktig med avklart handlingsrom for hva som er mulig å gjøre med gatearealet. Metoden med kartlegging av mobilitetsfunksjoner for å frigjøre areal til bylivstiltak, som ble beskrevet i kapittel 5, er egnet for å diskutere prinsipielle og utforskende spørsmål. Det kan være spørsmål om gate- og fortausbredder, gatedekor, hensyn til trafiksikkerhet, universell utforming og drift eller annet. Erfaringer fra dette prosjektet er at det kan være krevende å utfordre etablerte praksiser og krav gitt i gatenormaler og andre retningslinjer som er utarbeidet for permanente gateprosjekter. Et eksempel er at i flere av bylivsgatene ble et nøkkelgrep å ta i bruk sykkelfelt til utvidelse av fortauet for å legge til rette for andre bylivsformål, til tross for at etablering av sykkelinfrastruktur har vært en prioritert satsing i Oslo kommune. Det ble også



Foto: Jan Khür

testet ut ulike former for gatedekor, der plasseringen i veibanen ble utforsket sammen med fagmiljøet.

Bylivsgatene ble i hovedsak bygget opp på eksisterende asfalt og tilpasset den eksisterende infrastrukturen, noe som innebærer at installasjonene er flyttbare eller demonterbare. Det bør vurderes om det kan stilles mindre strenge krav i midlertidige prosjekter som dette slik at det blir et større rom for å teste nye konsepter og løsninger for fremtidens by, med større fleksibilitet for å tilpasse tiltaket underveis i prosjektperioden.



Foto: Jan Khūr



Foto: Jan Khūr

Varighet og tidsperspektiv

Plan- og bygningsloven setter rammer for midlertidige prosjekter gjennomført av kommunen eller andre aktører. Man kan søke om tillatelse for midlertidige tiltak inntil to år. Varighet utover dette anses som permanente tiltak og utløser strengere krav til dispensasjoner, kvalitet på det som bygges og vurderinger av konsekvenser innenfor ulike fagfelt. Dette betyr at når prosjekter utvides i omfang eller varighet underveis i prosjektperioden, utløses det krav om ny byggesøknad med tilhørende dokumentasjon og dispensasjoner fra gjeldende reguleringsplan.

Mindre omfattende tiltak enn bylivsgatene bør kunne ha en mer dynamisk form og levetid. Bylivsgatene medførte til dels store endringer i kjøremønster og var omfattende byggverk, noe som også bidro til mindre fleksibilitet for endringer underveis.

Midlertidige prosjekter bør helst ha en bestemt varighet fordi dette gir størst mulig forutsigbarhet for samtlige aktører og bidrar til god ressursbruk for alle involverte. Forutsigbarhet gir rom for å kunne prøve ut nye ting, fordi man samtidig kan forsikre berørte aktører om at tiltaket vil tas ned etter en bestemt periode eller om det viser seg at tiltaket ikke fungerer. Med ressursbruk menes både tidsbruk for aktører som involveres i et prosjekt, hvilken kvalitet på materialer man velger å benytte, og oppfølging og drift av tiltak. Dersom det vurderes som sannsynlig at et prosjekt ønskes videreført etter en vellykket pilotperiode, bør man planlegge for dette i god tid. Det bør legges opp til et beslutningspunkt etter etablering og evaluering der man avgjør om prosjektet skal tas ned etter planlagt tid eller forlenges.

Hvor er bylivsgater egnet?

De mest vellykkede tiltakene er de som bygger på og utvider allerede eksisterende byliv, som næring- og oppholdsarealer. Eksempler fra bylivsgatene er vareutstilling av frukt og grønt i gata Grønland, Taxiskogen ved Grønland torg, grøntarealet ved Stortorvet i Kirkegata og amfiet og uteserveringene i Søndre gate. Her ble det registrert mest økt opphold, og det var disse elementene folk trakk fram i spørreundersøkelser. Når man lager midlertidige byrom, er det en fordel at de lokale aktørene ønsker å samarbeide om et slikt prosjekt. Særlig i Søndre gate har næringslivsaktørene vært deltakende, noe som har skapt godt offentlig-privat samarbeid om bruk av arealene.

I en tidlig fase når man vurderer valg av gater, må man kartlegge om det er store risikoer eller problemstil-

linger som kan gjøre det utfordrende å lage et midlertidig byrom på stedet. Det kan for eksempel være naturfarer, særegne gatefunksjoner, beredskapshensyn eller midlertidige anleggsarbeider som påvirker gatas funksjon. Ved valg av gater er det viktig å ha en klar idé om hva man ønsker å oppnå, ettersom lokale forhold påvirker hva som er mulig å få til. Mange steder vil det for eksempel være umulig å stenge for all trafikk ettersom man må ivareta adkomst til eiendommer eller tilgang til HC-parkeringsplasser.

Midlertidige tiltak er spesielt godt egnet i gater eller områder som skal transformeres, fordi metoden gir rom for å teste løsninger før planer blir vedtatt, samtidig som det blir lagt til rette for byliv og aktivitet fram til, og gjennom, en byggeperiode.

Organisering av prosjektet

En suksessfaktor var at det ble lagt opp til samarbeid på tvers av sektorer i kommunen. En av erfaringene fra gjennomføringen i 2022 var at det ville være en fordel om etatene fikk en felles, likelydende bestilling om prosjektet. Da det skulle etableres nye bylivsgater i 2023, ble det sendt likelydende bestillinger til hver av etatene som ga større forutsigbarhet, tydeligere rolleavklaring og en bedre ramme for samarbeidet.

Prosjektgruppa

Det har vært en styrke for prosjektet at prosjektgruppa har bestått av medarbeidere fra ulike kommunale etater. Viktige erfaringer fra begge prosjektperiodene er at prosjektgruppa må ha kompetanse innenfor landskapsarkitektur og mobilitet. Det er også en stor fordel at kommunikasjon er representert fra starten.

En tydelig ansvarsfordeling, tillit og god kommunikasjon gjorde det mulig å komme fram til gode løsninger i fellesskap. Møtet mellom de ulike fagområdene som var representert i prosjektgruppa, har bidratt til nye arbeidsmetoder og løsninger som utfordret det etablerte rammeverket.

At de fleste prosjektmedarbeiderne deltok i alle faser av prosjektet var risikoreduserende og har bidratt til at verdifull kompetanse har blitt beholdt i organisasjonene.

Fremdriftsplan

Fremdriften i prosjektet ble i stor grad styrt av forventningen om rask gjennomføring, krav knyttet til formelle prosesser og anskaffelser av eksterne konsulenter og utførende entreprenør.

Prosjektgruppa erfarte at fremdriftsplanen for bylivsgatene var for stram, selv om leveransen ble gjennomført til ønsket tid. Fremdriften var sårbar da enkelte prosesser var avhengig av hverandre, og fordi man måtte kjøre noen prosesser parallelt for å nå frister. Det var stor risiko for å ikke kunne levere i henhold til bestilling, og prosjektet var avhengig av at det ikke oppstod konflikter eller andre uforutsette hendelser som ville forsinke prosessen.

For å opprettholde fremdriften var det avgjørende at prosjektdeltakerne var villige til å legge inn ekstraordinær innsats ved behov, og at raske lederavklaringer ble gjort underveis. Den korte perioden fra bestilling til levering var den største utfordringen i prosjektet, og den stramme tidsplanen førte også til økte kostnader.

For best mulig gjennomføring som sikrer en forutsigbar fremdrift, større handlingsrom og mer tid til medvirkning, anbefales det at man setter av mer tid fra planlegging til gjennomføring.

Evaluerings av prosjektet og tiltakene

Det kan være både kostnadskreven og utfordrende å evaluere bylivsprosjekter som dette. Det har vært viktig å bruke tid og ressurser på evaluering av bylivsgatene underveis og i etterkant. Underveisevaluering var viktig for å identifisere eventuelle utfordringer som man kunne forsøke å løse i prosjektperioden. Sluttevalueringene har vært viktig for å vurdere i hvilken grad prosjektene har vært vellykket, basert på undersøkelser av trafikksituasjon og bylivseffekt. Resultatene fra evalueringene har gitt verdifull læring som kan overføres til andre prosjekter.

Hvilke temaer man prioriterer å evaluere, må henge sammen med hvilke mål man setter for prosjektet. I bylivsgateprosjektet var det viktigst å evaluere trafikksituasjonen og bylivseffekter. Underveis i prosjektet så man at det var andre temaer som også kunne vært vurdert, for eksempel overvannshåndtering, støy, vareleveringssituasjon og biologisk mangfold. Det er blant annet gjort observasjoner som kan tyde på at det er flere insekter i områdene som ble beplantet, men ettersom dette ikke er undersøkt, kan man ikke fastslå at bylivsgatene har bidratt til mer biologisk mangfold.

Anskaffelser

Anskaffelsene i prosjektet har som mye annet vært styrt av den korte tidshorisonen. Man bør alltid gjøre et grundig forarbeid for valg av entrepriseform. For dette prosjektet ville det ideelle vært en samspillsentreprise, men det ble vurdert at dette ikke var aktuelt.



på grunn av kort frist for gjennomføring. Ettersom man måtte velge en totalentreprise, kunne ikke utformingskonsulentene delta i byggefasen, slik som først var tenkt. Entrepriseformen førte derfor til noe uavklarte juridiske ansvarsforhold knyttet til prosjektering.

Denne typen prosjekter er uforutsigbare og krever stor fleksibilitet fra involverte ressurser, inkludert utformingskonsulent og utførende entreprenør. En av de viktige erfaringene fra samarbeidet med disse aktørene er at det er stor forskjell på å lage byrom i og utenfor veibanen, der det siste krever en helt annen forståelse for trafiksikkerhet og mobilitet. Suksessfaktorer var tett kontakt mellom landskapsarkitekter, prosjektgruppa og fagmiljøer i Bymiljøetaten, flere og grundige befaringer på stedet og et lite og operativt team fra leverandøren. Et tettere samarbeid mellom entreprenør og utformingskonsulent i utformingsfasen kunne bidratt til at man raskere fikk besluttet materialvalg og dimensjoner på installasjoner, i tillegg til større fleksibilitet i valgte løsninger og materialer.

Anskaffelsene bør legges opp til at det skal gjennomføres fysiske befaringer som en del av arbeidsmetoden.

Samarbeid med berørte aktører

For å sikre at prosjektet ble vellykket og ferdigstilt til planlagt tid, var det avgjørende med tidlig involvering

av både offentlige aktører og nabolagene for å få til medvirkning og forankring.

Samarbeid med offentlige aktører

Gjennom hele prosessen har det vært avgjørende å ha et tett samarbeid og dialog med mange offentlige aktører. Bybildet er komplekst med mange ulike behov og hensyn, og derfor er det viktig å finne løsninger som ivaretar byens sentrale funksjoner. Involveringen av nødetatene har vært spesielt viktig både for mobilitetsplanlegging og utforming i dette prosjektet.

Tidlig involvering av offentlige aktører var kritisk for å diskutere behov og muligheter i de ulike gatene, og hvilke hensyn som absolutt måtte ivaretas. De offentlige aktørene fikk detaljert informasjon om prosjektets omfang, og prosjektgruppa mottok tydelige tilbakemeldinger på hvilke hensyn som måtte ivaretas for at de kunne støtte tiltakene. For eksempel var det flere viktige kummer på Grønland som Vann- og avløpsetaten måtte ha tilgang til med en stor spylebil. Et annet eksempel er de gamle bygårdene på Nedre Grünerløkka som ikke har sekundære rømningsveier og er avhengige av at brannvesenets stige bil kan komme tett på bygget ved en eventuell evakuering. Dersom dette ikke hadde blitt diskutert og avklart i tidlig fase, kunne prosjektet risikert å motta negative uttalelser fra offentlige aktører ved byggesøknaden. Dette kunne



Foto: Jan Khūr

Unge bybønder i Bydel Gamle Oslo har hatt ansvar for sitt eget plantebed i bylivsgata Grønland. Her har ungdom i sommerjobb dyrket spiselige vekster til glede for nabolaget, og lært om å ta vare på urbane planter midt i byen.



Foto: Oda Stræte



Foto: Oda Stræte

igjen ha ført til behov for endringer, forsinkelser og hindret gjennomføring innen planlagt frist.

Samarbeid med nabolaget

Mulighetsrommet for bylivsgatene handler ikke bare om de fysiske forutsetningene og begrensningene på stedet. Det er like viktig å samarbeide godt med nabolaget for å skape interesse, engasjement og aktivitet.

I bylivsgateprosjektet har de enkelte næringslivsaktørene vært viktige for å øke byliv og aktivitet. Prosjektet har erfart at næringslivsaktørene er avhengig av tydelig og tidlig kommunikasjon, både om prosjektet og relevante søknadsprosesser. Tidlig deltakelse har ført til eierskap hos aktørene, som igjen vises i arbeidet de har lagt ned i sine utvidede arealer.

Det er viktig å informere hele nabolaget om prosjektet og i god tid varsle om endringer som berører beboere og næringsdrivende i området, som endringer i kjøremønsteret. Et læringspunkt er at nabovarslet som sendes i forbindelse med byggesøknaden, i større grad må sees i sammenheng med annen informasjon og varslingskanaler til beboere og aktører i nabolaget. Det er viktig at man legger til rette for at flest mulig når gjennom ulike varslingskanaler når det skal sendes informasjon fra kommunen i enkeltprosjekter. Det ble erfart at nabovarslingen ikke nådde like bredt

Om dette prosjektet hadde vært en pilot for ombruk i kommunale prosjekter, ville det hjelpe til å bygge kunnskap. Vi trenger å bygge opp kunnskap i alle leddene i bransjen for å kunne utvikle og prise tjenester rundt demontering og ny bruk.

Lasse Kilvær, Resirqel

Håper vi kan få mer areal - Hvorfor ikke bruke hele fasaden til uteserveringen? Mulig å benytte området foran forretninger (uten uteservering) til varelevering; da blir uteservering i hele Søndre gate, eller mest mulig - som ved Parkteatret, og ikke-kommersiell virksomhet på amfiet og brua.

Næringslivsaktør i Søndre gate

Natur virker beroligende, og forskning viser at dette også gjelder på mikroskala som i disse gatene

Ruth Kjærsti Raanaas, forsker, NMBU

Det har blitt mindre trafikk her (...) det gjør at det er tryggere for barn som krysser gata her, for eksempel. Det er nesten ikke biler som kjører her, bare sykler og de er ikke så farlige.

Faisa Hassan Omar, nabo



Foto: Jan Khür

sammenlignet med informasjonen Bymiljøetaten delte i forbindelse med endret kjøremønster. Dette medførte at naboer ikke ble kjent med tiltaket før det faktisk skulle bygges.

Ved endringer i et etablert bomiljø er det naturlig at flere i nabolaget er skeptiske. Prosjektet erfarte at da bylivsgatene fikk en lengre varighet, og nabolaget fikk lengre tid til å venne seg til endringene, ble det spennende diskusjoner om hva et slikt prosjekt kan bidra med i nærmiljøet. Samtalene som foregikk om bylivsgatene, både direkte med nabolaget, i aviser og i sosiale medier, var interessante diskusjoner om hvordan vi skal bruke byens fellesareal, hvem som opplever eierskap, og hvordan man kan ta hensyn til ulike brukergrupper i det offentlige rom.

Leie areal av Oslo kommune

Prosjektet har erfart at det kan være utfordringer knyttet til leie av kommunens areal. Årsaken til dette er at ulike deler av kommunen som forvalter ulike deler av arealet, og det er ikke alltid klart hvem man

skal innhente grunneiers tillatelse fra, eller søke om leie av gategrunn. Dette var særlig aktuelt når samme næringslivsaktør skulle leie areal til uteservering eller vareutstilling både på fortauet og i den omdisponerte veibanen, som forvaltes av ulike virksomheter i kommunen. Dersom en aktør også skulle etablere fysiske elementer i veibanen over en gitt størrelse, måtte de i tillegg søke om byggetillatelse. I tillegg kreves egne tillatelser for servering og skjenking. At prosjektgruppa koordinerte arbeidet med tillatelsene internt i kommunen, bidro til en bedre opplevelse av prosessen for næringslivsaktørene.

Materialbruk, planter og drift

Valg av materialer og beplantning må vurderes ut fra handlingsrommet i et område og hvor lenge tiltaket skal stå. Man bør planlegge for at alle materialer kan gjenbrukes i etterkant av prosjektperioden.

Materialer og elementer

Ved midlertidige prosjekter er det viktig å vurdere hva slags typer materialer som vil egne seg best i miljøet

tiltaket skal etableres i. Prosjektet forsøkte i størst mulig grad å benytte seg av gjenbrukte materialer i byggingen. Det viste seg å være tidkrevende å oppdrive ønskede elementer innenfor prosjektets tidsramme. Samtidig fikk man testet ut enkelte ombrukte materialer som steinelementer fra kommunens eget steinlager. Utprøvende valg av type materialer kan også gi nyttige erfaringer med hva som egner seg i en aktiv by.

I bylivsgateprosjektet har treverk vært et gjennomgående materiale, først og fremst til å lage innramming av fortaussoner mot veibanen. Bylivsgata Grønland er første bylivsgate som hadde dette utformingskonseptet. Trestokkene har vist seg å være stabile og robuste, og har fungert godt over tid, både som innramming av plantebed og som uformelle sitteplasser. Konseptet er videreført i andre midlertidige byrom i Oslo, og har skapt både nasjonal og internasjonal interesse.

I bylivsgata Nedre Grünerløkka ønsket man et annet materielt uttrykk. Det ble benyttet gabioner i tillegg til trestokker, også for å teste hvordan disse fungerte mot veibanen. Gabioner har flere positive egenskaper, som at de fungerer som uformelle sitteplasser, gir god lufting til plantebed og skaper en naturlig atmosfære. Likevel viste det seg at gabioner var lite egnet i dette gatemiljøet, da særlig snøbrøyting med maskiner som hektet seg fast i gabionene var et problem.

I tilknytning til flere av installasjonene hvor man skulle legge til rette for uteservering og opphold fikk man utfordringer med skadedyr. Årsaken til dette var at installasjonene var bygget med hulrom under. Eksempler på hvor det ble opplevd noen skadedyrsutfordringer var amfi- og plattingene for uteservering i Søndre gate, og paviljongen i Torshovgata. Grus som underlag har færre slike utfordringer, men er vanskeligere å holde rent med søppelplukking og kan medføre utfordringer med overvann.

Oppsummert er erfaringen at bylivsgatene er bygd med materialer av høy kvalitet som har holdt seg godt gjennom ulike årstider.

Planter i urbane omgivelser

Trær og planter var viktige for at bylivsgatene skulle framstå frodig og levende. Trærne i bylivsgatene ble valgt ut og plantet tett sammen med busker og stauder for å skape inntrykk en etablert småskog, til tross for prosjektets midlertidige varighet.

Plantebedene ble plassert rett på asfalten, med en tynn fiberduk mellom jord og asfalt. Jorddybden varierte mellom 25 og 50 cm, noe som var nok til at både små trær og planter trivdes. Trærne ble plantet med rotklump for å unngå skader under flytting etter avslutning av prosjektet.

Trærne og plantene som ble valgt, måtte tåle den midlertidige plasseringen og samtidig kunne overleve ved en fremtidig og endelig planting. Gjennomgående ble det brukt et mangfold av planter som bidrar til biomangfold i bymiljøet og skaper visuell variasjon.

Overvann overalt

Det er viktig å kartlegge overvannssituasjonen i området der tiltak skal etableres, og hensyn til overvann vil ofte påvirke hvilke løsninger man velger.

I Torshovgata ble det gjort et forsøk med etablering av regnbed ved å ta hull på asfalten. Regnbedet skulle bidra til forsinking og filtrering av vann fra veibanen, før det ble sendt videre til ledningsnett. Graving i vei kan være utfordrende med tanke på omliggende installasjoner som kabler og ledninger. Det er fordyrende for et prosjekt å legge inn graving, særlig i et midlertidig prosjekt. Løsningen ble ikke kostnadseffektiv, men fungerte tilfredsstillende og egner seg for langvarige midlertidige prosjekter.

På Nedre Grünerløkka ble det etablert et regnbed oppå asfalten, som skulle fungere som en svamp på et lavtliggende punkt i krysset Markveien og Søndre gate. Denne løsningen var rimeligere og har fungert etter hensikten. Denne typen tiltak kan anbefales som en måte å lage midlertidige regnbed på i utsatte steder i byen, i påvente av etablering av permanente overvannsløsninger.

På grunn av slitt infrastruktur på Nedre Grünerløkka var det allerede utfordringer med overvann i området. For eksempel var det under store regnskyll vannansamlinger grunnet senkninger og forskyvninger i asfalten. Dette var særlig tydelig langs fortauskanter på Ankerbrua og i Søndre gate. De midlertidige installasjonene kunne ikke løse denne utfordringen og situasjonen ble til dels forverret. I forbindelse med videreføring i 2025 vil man forsøke å løse noen av disse utfordringene.

I forbindelse med videreføringen av Grønland i 2024 ble det gjennomført en utredning om konsekvenser for overvann. Utredningen viser en reduksjon i avrenning fra området fra 11 l/s til 6 l/s. De store plantefeltene



Foto: Eli Maria Eeg-Henriksen



Foto: Oda Stræte



Foto: Oda Stræte

er et viktig bidrag til dette. Det ble også gjort en revidering fra 2022-versjonen av gata i 2023, der trestokkene ble flyttet ut fra fortaukanten for å lage plass til en vannrenne, noe som antakelig har bidratt positivt til overvannshåndteringen.

Erfaringer med bylivsgater om vinteren

Varigheten på prosjekter påvirker hvordan man planlegger utformingen og driften av de fysiske tiltakene. Vintersesonger og driften av veinettet gjennom vintere medfører ofte en økt påkjenning for midlertidige installasjoner i et gatemiljø. I bylivsgateprosjektet har de midlertidige installasjonene holdt seg relativt godt, og vinterdriften har i hovedsak fungert bra.

En bylivsgate som skal stå gjennom en vintersesong, må planlegges for vinterdrift. Dette innebærer valg av materialer og en utforming som legger til rette for snøbrøyting med maskiner. Det ble planlagt for vinterdriften tidlig i prosessen og installasjonene ble utformet slik at de ivaretar tilstrekkelige bredder og høyder for snøbrøyting. Rett før vintersesongen ble det også gjennomført noen tilpasninger, som reflekser på hjørner mot veibane og enkelte belysningstiltak.

Viktige læringspunkter fra dette arbeidet er at en lang, rett og sammenhengende strekning er enklere å vedlikeholde enn en strekning preget av organiske former med usammenhengende linjer. Kantene må ha en tilstrekkelig høyde for at reflekser kan plasseres så de er synlige for brøytemannskaper. Tiltak som er bygd med mange kriker og krokar vil medføre at gata blir noe vanskeligere å lese for sjåfører. Man må bruke mindre maskiner for å drifte smalere områder, noe som er mer ressurskrevende.

Vinteren 2023/2024 var spesielt kald og det var mye snø og is i sentrumsgatene. Dette skapte dårlig framkommelighet enkelte steder, fordi det samlet seg snø og is inntil tiltakene i gata. Enkelte av installasjonene som gabioner fikk omfattende skader som følge av vinterdriften, noe som medførte økte kostnader. Likevel ville det vært langt mer kostbart å ta gatene ned og opp igjen til sommersesong fremfor å la de stå oppe gjennom hele året.

Når man har et helårstiltak som bylivsgatene, er det også nødvendig å gjøre tilpasninger i gata på høsten og våren. På høsten er det særlig viktig å fjerne løv for å sikre avrenning til sluk, og å vurdere om man skal plante blomsterløk som skal blomstre til våren. Om våren er det viktig å gjennomgå de fysiske installasjo-



nene i gata og gjøre nødvendig vedlikehold til en ny vår- og sommersesong. Dette kan innebære tiltak for planter, fjerning av tagging, eventuelle reparasjoner eller tilpasninger for næringslivet.

I dette prosjektet var en sentral suksessfaktor fra planleggings- til driftsfase at man involverte ulike driftsmiljøer i kommunen. Hensynet til drift av gater og byrom handler ikke bare om tilpasninger for brøytebilen, men også om å legge til rette for den daglige driften i byen som for eksempel nok søppelkasser.

Bylivseffekten av bylivsgater om vinteren har vært mindre enn om sommeren. Plantebedene bidrar ikke til samme trivsel som om sommeren, og kan i enkelte situasjoner bidra til at gata oppleves mørkere og mer utrygg. Dette er delvis fordi de reflekterer mindre lys enn våt asfalt. Bedene ble brukt til, og fungerte fint som, oppsamlingsplass for snø, men det kunne vært lagt til rette for at arealene ble brukt til andre aktiviteter om vinteren. Paviljongen på Torshov hadde tak og fungerte fint som oppholdssted også gjennom vinteren. Dersom man skal la midlertidige installasjoner stå gjennom vinterhalvåret, bør det planlegges hvordan arealet skal brukes til glede for nabolaget.

Nedrigg, tilbakestilling og gjenbruk

Nedrigging og tilbakestilling av bylivsgatene var en del av den planlagte fremdriften, og det ble lagt opp til at nedriggingen ble utført i løpet av en uke. Det er mange prosesser som må på plass, og disse kan være tidkrevende. Fordi nedriggsperioden var kort, var det viktig at entreprenøren sikret at alle nødvendige ressurser var tilgjengelige. Nedriggingen er en koordineringsoppgave som blant annet innebærer tilbakeføring av opprinnelig skilting, justering av gateoppmerking, eventuelle tiltak i veidekket, fjerning av elementer og mulig reetablering av tidligere elementer. Kommunen bør følge opp tett når elementer skal tilbakeføres, reetableres og gjenbrukes. Nedriggingen vil også påvirke naboer og næringslivet, så det er viktig å sikre god kommunikasjon gjennom denne fasen. Informasjon om nedriggsdatoer må kommuniseres så tidlig som mulig, slik at prosessen oppleves forutsigbar.

Når det planlegges midlertidige byromsprosjekter, kan man i tillegg vurdere om det er enkelte permanente oppgraderingstiltak som er hensiktsmessig å gjennomføre i området. Dette kan for eksempel være planting av nye trær, maling av nedslitte flater og elementer, eller etablering av nye sitteplasser. I bylivsgateprosjektet ble det tilrettelagt for permanente oppgraderinger av ulike elementer i og ved prosjektområdet,

som nye trær i Torshovgata og maling av lysstolper over Ankerbrua. Tanken var at når gatene ble tilbakestilt etter endt prosjektperiode, skulle området oppleves som i bedre stand enn før prosjektet startet.

Gjenbruk av alle materialer som ble brukt i bylivsgatene, var et grunnleggende prinsipp i prosjektet. Erfaringene viser at det er viktig å planlegge gjenbruksfasen i god tid før prosjektet avsluttes, slik at kommunen og entreprenøren i fellesskap kan utarbeide en plan for gjenbruk. Det mest effektive er om man kan overføre alle materialer til ett bestemt prosjekt, fremfor å koordinere med ulike mottakere. I bylivsgateprosjektet ble en stor andel av materialene gjenbrukt i kommunale prosjekter, deriblant Tøyen basketpark og Vålerenga nærmiljøpark. Det kan være utfordrende å gi bort materialer uten en konkret plan, som for eksempel ved gjenbruk av større installasjoner som paviljongen i Bylivsgata Torshov. Større installasjoner krever byggetillatelse som må innhentes innen en ny etablering.

Andre punkter som bør vurderes ved gjenbruk er levetiden til de midlertidige materialene, slik at man sikrer at de blir gjenbrukt i riktig type prosjekter. Det kan være behov for mellomlagring av materialer i påvente av ny bruk. Erfaringer viser at man bør bruke materialer som enkelt kan transporteres. Det er en fordel om installasjoner bygges som moduler for enkel frakt, slik at man unngår å rive elementer fra hverandre for så å bygge dem opp igjen.



Foto: Oda Strømte

8. Prosjektets viktigste læringspunkter

Bylivsgateprosjektet har bidratt til mange verdifulle læringspunkter. Dette kapittelet inneholder en sammenstilling av prosjektgruppas viktigste læringspunkter basert på erfaringene fra prosjektperioden.

Rammer for prosjektet

- Ettersom prosjektet var et samarbeidsprosjekt mellom etater under ulike byrådsavdelinger, var det viktig å få likelydende bestillinger for god rolleforståelse, forutsigbarhet og ramme for samarbeidet. Bestillingene bør bygge på faglige anbefalinger fra etatene.
- Det var for kort tidshorisont mellom bestilling og gjennomføring, noe som ga høy risiko. Lignende prosjekter bør følge et planlagt årshjul fra bestilling til gjennomføring.
- Det bør tidlig avgjøres om et slikt midlertidig prosjekt skal ha en satt varighet eller om prosjektet kan videreføres dersom det underveis viser seg å være vellykket.
- Formålet med prosjektet må være tydelig. Mål man setter for prosjektet, må henge tett sammen med valg av gate.
- Den viktigste suksessfaktoren for å oppnå byliv er å bygge videre på eksisterende byliv, både ved å styrke eksisterende kvaliteter og gi rom for etablerte aktører.
- Det er en stor verdi i å gjennomføre midlertidige byromsprosjekter fordi man kan teste ut konsepter, få til en rask endring av bruken og opplevelse av byen, og bygge opp under langsiktige planer. Det er en fordel å knytte et slikt prosjekt opp mot en pågående planprosess.

Organisering og gjennomføring av prosjektet

- Det er viktig at prosjektgrupper som jobber med denne type prosjekter, er tverrfaglige og har både landskapsarkitektur- og mobilitetskompetanse.
- Det er viktig å ha et godt samarbeid med berørte aktører og nabolag, spesielt med nødetater og næringsliv i gata.
- Først bør man kartlegge de styrende mobilitetsfunksjonene i gata eller området og deretter bør man jobbe parallelt med mobilitetskonsept og utforming av bylivstiltak, for å finne løsninger som svarer til flest mulige behov og ønsker.
- Ombruk av materialer ved etablering og ved prosjektslutt bør planlegges i god tid.
- Den fysiske utformingen av midlertidige bylivstiltak må ta hensyn til overvann.
- Det er en stor verdi i å ha et felles Q&A-dokument for god kommunikasjonsflyt og klargjøring av begreper og budskap for alle involverte.
- Det bør utarbeides en god plan for evalueringer underveis og etter prosjektet, for å ha et godt kunnskapsgrunnlag og kunne justere løsninger ved behov. Dette innebærer også en kartlegging av situasjonen før etablering av tiltak.

9. Dokumenter og rapporter

Oversikten inneholder ulike dokumenter og evalueringsrapporter som er utarbeidet i forbindelse med bylivsgateprosjektene i perioden 2022 til 2024. Dokumentene kan fås på forespørsel.

Vurdering av risiko i forbindelse med innføring av bylivstiltak på Grønland (Sweco, 2022)

Dokumentet er en forenklet ROS-analyse med vurdering og identifisering av behov for risikoreduserende tiltak som følge av bylivsgata.

Ungdom sier sin mening om bylivstiltakene (Nabolagshager, 2022)

Rapporten er utarbeidet av ungdommer basert på intervjuer med ungdommer med tilhørighet til Bydel Gamle Oslo, med utgangspunkt i de syv bylivsfaktorene.

Spørreundersøkelse om byliv i bylivsgatene (Bykuben, 2022)

Oppsummering av digital spørreundersøkelse og intervjuer med forbipasserende og næringslivsaktører i gata om deres oppfatning om bylivseffekten av prosjektet.

Smultringblikk på Byliv (Fragment, 2023)

Rapporten tar for seg effekten bylivsgata har hatt på miljømessige og samfunnsmessige faktorer, gjennom en rekke dybdeintervjuer med varierte intervjuobjekter.

Fagnotat – overvannshåndtering (WSP, 2023)

Fagnotatet inneholder en forenklet overvannsvurdering for bylivsgata med grunnlag i tretrinnsstrategien. Her vurderes gatens evne til infiltrasjon, fordrøyning og flomavrenning.

Arkitektonisk redegjørelse (SLA, 2023)

Dokumentet er en redegjørelse av bylivsgaten med særlig fokus på materialvalg, grønnsstruktur, estetisk kvalitet, universell utforming og anbefalinger for økt varighet av gaten.

Evaluering Bylivsgater 2023 Nedre Grünerløkka & Grønland (Naboliv, 2023)

Rapporten baserer seg på intervjuer med næringslivsaktører og reflekterer om man har oppnådd ønsket effekt sett i lys av "De tre sfærene"-modellen.

Bylivsgater 2023 – Gata Grønland (Sweco, 2024)

Rapporten omhandler evalueringer av trafikale konsekvenser og resultater som følge av bylivsgaten. Dette innebærer blant annet evalueringer av oppholds- og fotgjengertellinger, trafikktegn, samt vurdering av skiltoverholdelse.

Spørreundersøkelser (Bymiljøetaten, 2024)

Spørreundersøkelsene ble gjennomført i januar 2024 og ble tilsendt innbyggerne og næringsaktører med folkeregistrert adresse ved tiltaksområdet. Undersøkelsen er ikke representativ for hele befolkningen og næringslivet i bydelen. Resultatene er kun basert på svarene fra mottakere på en undersøkelse sendt ut alle til de med registrert adresse i Folkeregisteret. De er ikke vektet opp mot befolkningens sammensetning. Resultatene kan dermed kun brukes som et av flere underlag for å få økt forståelse av tiltaket.

Elementer i bylivsgatene (Bykuben, 2024)

Rapporten inneholder oversikt over og gjennomgang av tilstand på fysiske elementer i bylivsgatene.



Oslo

Bymiljøetaten og
Plan- og bygningsetaten ved Bykuben