

Gågater i Risør

En studie av hvordan gågater kan endre Risør sentrum for næringsliv, befolkningen og besøkende

Lena Arntsen

VEILEDER

Paulina Emilia Nordstöm

Universitetet i Agder, 2021

Fakultet for samfunnsvitenskap

Institutt for global utvikling og samfunnsplanlegging

Master

Forord

Arbeidet med masteroppgaven har vært en utfordrende, men lærerik prosess. Jeg har fått et innblikk i et spennende tema, og gjort meg erfaringer som jeg kan ta med meg videre. Jeg vil starte med å takke min veileder, Paulina Emilia Nordström. Takk for den gode hjelpen du gav meg i oppgavens startsfase, og for de gode tilbakemeldingene jeg har fått underveis i prosessen. Jeg vil også takke mine informanter, som tok seg tid til å stille til intervju og som bidro med nye innsikter rundt omgjøringen til gågater i Risør sentrum. Til slutt vil jeg takke min familie og venner. Tusen takk for god støtte og oppmuntrende ord!

Lena Arntsen, mai 2021

Abstract

For several decades' pedestrian streets in the center of Risør, where the shops are located, have been discussed. There has been disagreement about the significance of pedestrian streets for shoppers and shops. The trade stand believes that it is crucial for stores turnover that customers have good accessibility by car. The municipality, in turn, believes that the introduction of pedestrian streets will have a decisive influence on the urban environment. Initially, it will only be in the summer pedestrian streets will be relevant, because of the summer tourism which leads to a significantly greater car traffic in and through the center of Risør. Little research has been done on the connection between accessibility, trade and the urban environment in small Norwegian cities. It has therefore been very interesting to investigate how this theme is, in a small town like Risør.

The purpose of this thesis has been to map how pedestrian streets can affect business, the population and visitors in the city center of Risør. In order to do this, I have looked more closely at how one can best facilitate pedestrians, and how this in turn can affect trade and the city life. Through a qualitative method, I have interviewed two businesspeople, seven citizens, four visitors, and a person who works with urban development in the city. I have been looking to hear these actors' perceptions and experiences about new and former pedestrians' streets. Non-participatory observation of the city's shopping streets and a qualitative document analysis have also been carried out to obtain the empirical basis of the thesis.

Previous research indicates that the introduction of pedestrian streets will be a measure that leads to positive effects for both trade and the urban environment. These are also my main findings in this thesis. Having pedestrian streets will mean that the business community in the city center will have more walking customers, at the same time as this will increase their turnover. For the population and the visitors, pedestrian streets will contribute to a better urban and cultural life. Pedestrian streets will give Risør an urban space where people can withdraw from the significant car traffic, relax and be social with other people. In addition, such streets will give the city less noise and pollution.

Sammendrag

I flere tiår har det vært diskutert gågater i Risør sentrum, der hvor butikkene ligger. Det har vært uenigheter om hvilken betydning gågater vil ha for handlende og butikkene.

Handelsstanden mener det er avgjørende for butikkens omsetning at kunder har en god tilgjengelighet med bil. Kommunen mener på sin side at det å innføre gågater vil ha en avgjørende innflytelse for bymiljøet. I første omgang er det kun om sommeren det vil være aktuelt med gågater. Da på grunn av sommerturismen som fører til en betydelig større biltrafikk i og gjennom sentrum av Risør. Det er gjort lite forskning på sammenhengen mellom tilgjengelighet, handel og bymiljø i små norske byer. Det har derfor vært svært interessant å undersøke hvordan denne tematikken er, i en liten by som Risør.

Formålet med denne oppgaven har vært å kartlegge hvordan innføring av gågater kan påvirke næringsliv, befolkningen og besøkende i Risør sentrum. For å gjøre dette har jeg sett nærmere på hvordan en best mulig kan tilrettelegge for fotgjengere, og hvordan dette igjen vil kunne påvirke handelen og bylivet. Gjennom en kvalitativ metode har jeg intervjuet to næringsdrivende, syv innbygger, fire besøkende, og en person som arbeider med byutvikling i byen. Jeg har vært ute etter å få høre disse aktørenes oppfatninger og erfaringer rundt nye og tidligere gågater. Ikke-deltakende observasjon av sentrum sine handlegater og en kvalitativ dokumentanalyse, har også blitt utført for innhenting av oppgavens empiriske grunnlag.

Tidligere forskning viser til at det å innføre gågater vil være et tiltak som fører til positive effekter for både handel og bymiljø. Dette er også mine hovedfunn i denne oppgaven. Det å ha sommergater vil bety at næringslivet i sentrum vil få flere gående kunder, samtidig som dette vil øke deres omsetning. For befolkningen og de besøkende vil gågater bidra til et bedre by- og kulturliv. Gågater vil gi Risør sentrum et byrom hvor folk kan trekke seg bort fra en betydelig biltrafikk, slappe av og være sosiale sammen med andre mennesker. I tillegg vil slike gater gi byen mindre støy og forurensning

Innholdsfortegnelse

FORORD	I
ABSTRACT	II
SAMMENDRAG	III
FIGUROVERSIKT	VI
1.0 INNLEDNING	1
1.1 BAKGRUNN FOR OPPGAVEN.....	1
1.2 AVGRENSNING, PROBLEMSTILLING OG FORSKNINGSSPØRSMÅL.....	2
1.3 OPPGAVENS OPPBYGNING	2
2.0 CASEN RISØR	3
2.1 RISØR KOMMUNE	3
2.2 RISØR BY.....	4
3.0 TEORETISK RAMMEVERK	6
3.1 BYPLANLEGGINGSIDEALER	6
3.1.1 <i>Bilens plass i modernistisk byplanlegging</i>	6
3.1.2 <i>Menneskets plass i et humanistisk byplanleggingsperspektiv</i>	8
3.2 TILRETTELEGGING FOR FOTGJENGERE I BYEN	11
3.2.1 <i>Hvorfor fokusere på fotgjengere?</i>	11
3.2.2 <i>Faktorer som fremmer gange</i>	12
3.3 BYUTVIKLINGSSTRATEGIER	13
3.3.1 <i>Kompakt byutvikling</i>	14
3.3.2 <i>Midlertidige byrom</i>	17
3.4 BEDRE GATER FOR GÅENDE, ØKT HANDEL OG BEDRE BYLIV.....	20
3.4.1 <i>Bedre gåmiljø og virkningen det kan ha for handelen</i>	20
3.4.2 <i>Bilfrie byrom og bedre byliv</i>	23
3.4.3 <i>Hvem skal prioriteres i sentrum?</i>	25
4.0 VITENSKAPSTEORETISK PERSPEKTIV OG FORSKNINGSMETODE	27
4.1 ABDUKTIV FORSKNINGSSTRATEGI.....	27
4.1.1 <i>Refleksiv metodologi og hermeneutisk tilnærming</i>	28
4.2 METODISK TILNÆRMING	30
4.2.1 <i>Intervju som metode</i>	31
4.2.2 <i>Ikke-deltakende observasjoner</i>	32
4.2.3 <i>Dokument- og innholdsanalyse</i>	32
4.3 INTERVJUPROSESSEN.....	34
4.3.1 <i>Rekruttering av informanter</i>	34
4.3.2 <i>Gjennomføring av intervjuene</i>	35
4.4 BEARBEIDING AV DATAMATERIALET.....	36
4.5 STUDIENS RELABILITET OG VALIDITET	37
4.6 IVARETAKELSE AV FORSKNINGSETISKE REGLER	38
4.7 STYRKER OG SVAKHETER MED METODEVALG	39
5.0 EMPIRISKE FUNN	41
5.1 DAGENS TRAFIKKBILDE OG PARKERINGSBEHOV.....	41

5.1.1 Kollektiv transport	43
5.2 SENTRUMSUTVIKLING OG REDUKSJON AV BILTRAFIKK	44
5.2.1 Folkehelse	46
5.2.2 Klima og miljø.....	46
5.3 ERFARINGER RUNDT TIDLIGERE GÅGATER	47
5.4 BETYDNINGEN AV GOD TILGJENGELIGHET	50
5.4.1 Næringslivet	51
5.4.2 Befolkningen	52
5.4.3 Besøkende	54
5.5 BY- OG KULTURLIV	54
5.5.1 Næringslivet	55
5.5.2 Befolkningen	56
5.5.3 Besøkende	56
5.5.4 Aktør innenfor byutvikling	57
5.6 UTSMYKNING OG BRUK AV GATENE	57
5.6.1 Næringslivet	60
5.6.2 Befolkningen	61
5.6.3 Besøkende	61
5.7 EN NY GÅGATE I RISØR SENTRUM?.....	61
6.0 ANALYSE OG DRØFTING.....	63
6.1 FRA EN BY FOR BILER TIL EN BY FOR MENNESKER	63
6.2 KOMPAKT SENTRUM, MINDRE BILBRUK?.....	65
6.3 MIDLERTIDIGE GÅGATER OM SOMMEREN	67
6.4 FORDELENE MED Å TILRETTELEGGE FOR FOTGJENGERE	69
6.5 FAKTORER SOM VIL FREMME GANGE.....	71
6.6 TILGJENGELIGHET, HANDEL OG BYMILJØ	73
6.6.1 Bedre gater for gående og økt handel.....	74
6.6.2 Bilfrie byrom gir bedre byliv.....	77
6.7 PRIORITERING AV FOTGJENGERE, BILISTER ELLER BEGGE?.....	80
7.0 KONKLUSJON.....	82
7.1 HVA ER FORDELENE MED Å TILRETTELEGGE FOR FOTGJENGERE, OG HVORDAN KAN EN BEST MULIG FREMME GANGE I BYEN?.....	82
7.2 HVORDAN KAN ET BEDRE GÅMILJØ PÅVIRKE HANDELEN?.....	83
7.3 PÅ HVILKEN MÅTE VIL ET BEDRE GÅMILJØ BEDRE BYLIVET?.....	84
7.4 HVORDAN KAN GÅGATER ENDRE RISØR SENTRUM FOR NÆRINGS LIV, BEFOLKNINGEN OG BESØKENDE?.....	85
7.5 EN NY POTENSIELL GÅGATE	85
LITTERATURLISTE	86
VEDLEGG 1. INFORMASJONSSKRIV	96
VEDLEGG 2. INTERVJUGUIDE - AKTØR INNENFOR BYUTVIKLING.....	99
VEDLEGG 3. INTERVJUGUIDE- INNBYGGERE	100
VEDLEGG 4. INTERVJUGUIDE- BESØKENDE.....	101
VEDLEGG 5. INTERVJUGUIDE- NÆRINGSDRIVENDE.....	102

Figuroversikt

Figur 1- Oversiktskart over Risør (Norgeskart, 2021a)	3
Figur 2- Oversiktskart over hovedgatene i Risør sentrum (Norgeskart, 2021b).....	5
Figur 3- Risør sentrum (Risorby, 2021).....	5
Figur 4- Hausenberg (2008).....	19
Figur 5- Dokumentoversikt.....	33
Figur 6- Oversiktsbilde av parkeringsplasser i indre sone (Risør kommune, 2018)	42
Figur 7- Havnegata. Privatfoto tatt 7.april 2021	59
Figur 8- Torvet. Privatfoto tatt 7.april 2021	59
Figur 9- Storgata. Deler av gaten er sperret av. Privatfoto tatt 7.april 2021	59
Figur 10- Midlertidig gågate i Storgata, sommeren 2020 (I Risør, 2020)	60

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn for oppgaven

I flere tiår har det vært diskutert gågater i Risør sentrum, der hvor butikkene ligger. Det har vært uenigheter om hvilken betydning gågater vil ha for handlende og butikkene.

Handelsstanden i Risør har stilt seg avvisende til gågater, mens kommunen har vært positiv til et slikt tiltak. Handelsstanden mener det er avgjørende for omsetningen til butikkene at kunder har muligheten til å kjøre inn til sentrum med bil, og kunne benytte seg av de eksisterende parkeringsplassene nær de sentrale handlegatene (Jensen, 2014). Kommunen mener på sin side at det å redusere biltrafikken og innføre gågater, vil ha en avgjørende innflytelse for bymiljøet. Noe de mener vil påvirke omsetningene til butikkene. I første omgang er det kun om sommeren det vil være aktuelt med gågater. Dette på grunn av sommerturismen som fører til en betydelig større biltrafikk i og gjennom sentrum av Risør. I dag er enden av Strandgata, der hvor restaurantene ligger, gjort om til en kort gågate deler av året. Under de store festivalene som finner sted om sommeren, er flere av sentrums gater strengt for biltrafikk i noen få dager. Det har også vært et prøveprosjekt hvor Storgata etter initiativ fra næringsdrivende, ble gjort om til en kort gågate sommeren 2020.

Formålet med denne oppgaven har vært å kartlegge hvordan innføring av gågater kan påvirke aktører som holder til og bruker Risør sentrum. For å gjøre dette har jeg sett nærmere på hvordan en best mulig kan tilrettelegge for fotgjengere, og hvordan dette igjen vil kunne påvirke handelen og bylivet i byen. Ifølge Tennøy, Tønnesen og Øksenholt (2015) er det gjort lite forskning på sammenhengen mellom tilgjengelighet, handel og bymiljø i små norske byer. Det har derfor vært svært interessant å undersøke hvordan denne tematikken er, i en liten by som Risør. Ved innføring av gågater er det flere ulike aktører som vil bli påvirket, og jeg har vært ute etter å få høres dere oppfatninger og erfaringer rundt nye og tidligere gågater.

1.2 Avgrensning, problemstilling og forskningsspørsmål

Det er mange ulike aktører som vil bli berørt ved innføring av gågater i Risør sentrum. I denne oppgaven har jeg valgt å avgrense mitt fokus til hvordan en omgjøring til gågater vil kunne påvirke næringslivet, befolkningen og de besøkende. Med utgangspunkt i dette har jeg utarbeidet følgende problemstilling for oppgaven:

«Hvordan kan gågater endre Risør sentrum for næringsliv, befolkningen og besøkende?».

For å finne svar på denne problemstillingen har jeg også utarbeidet følgende forskningsspørsmål som tar utgangspunkt i oppgavens teoretiske rammeverk:

- «Hva er fordelene med å tilrettelegge for fotgjengere, og hvordan kan en best mulig fremme gange i byen?»
- «Hvordan kan et bedre gåmiljø påvirke handelen?»
- «På hvilken måte vil et bedre gåmiljø bedre bylivet?»

1.3 Oppgavens oppbygning

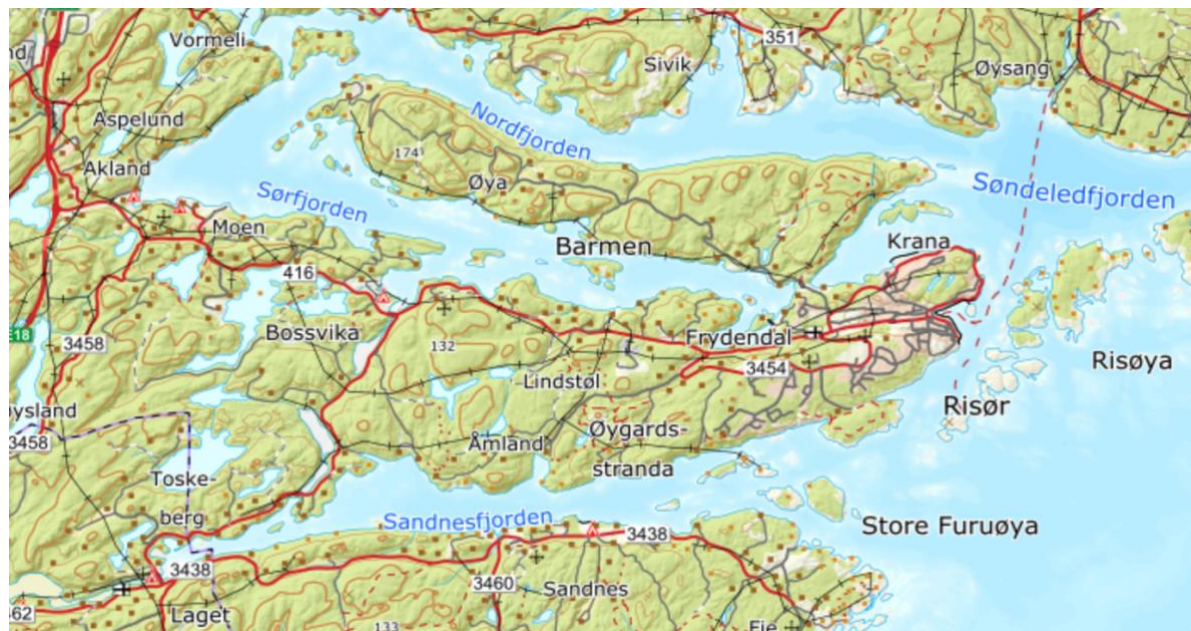
I kapittel 2 skal jeg gi en kort presentasjon av Risør Formålet med dette kapittelet er å gi en kort oversikt over området som brukes som case. I kapittel 3 blir oppgavens teoretiske rammeverk presentert. Dette er teorier som videre vil bli analysert i oppgavens analyse og drøftings kapittel. Deretter vil oppgavens metodikk bli gjort rede for, og jeg vil vise hvilke metoder og forskningsstrategier som ble tatt i bruk for å finne svar på oppgavens problemstilling. Her vil også oppgavens etiske overveielser bli presentert. I kapittel 5 vil de empiriske funnene bli presentert. Dette er datamaterialet som er samlet inn gjennom intervjuer, observasjoner og dokumentanalyse. I kapittel 6 blir de empiriske funnene drøftet og analysert opp imot oppgavens teoretiske rammeverk. Til slutt vil oppgavens konkluderende kommentarer bli presentert i kapittel 7.

2.0 Casen Risør

2.1 Risør kommune

Risør er en kommune som ligger ved kysten lengst øst i Agder fylke (Thorsnæs, 2020). Risør kommune omfatter områdene omkring Søndeledfjorden i nord og Sandnesfjorden i sør. I disse fjordene og utenfor kysten, er det også en rekke øyer som hører til kommunen; hvor den største av dem er Barmen i Søndeledfjorden.

I forbindelse med innføringen av det kommunale selvstyret ble Risør opprettet som en bykommune i 1837, og ved overføring av et område med 658 personer fra Søndeled fikk kommunen en byutvidelse i 1901 (Thorsnæs, 2020). Sine nåværende grenser fikk kommunen i 1964, da Risør og Søndeled kommuner ble slått sammen. Etter dette grenser Risør til Kragerø i nordøst, Tvedestrand i sørvest, Vegårshei i nordvest og Gjerstad i nord. Kommunens bysenter ligger ytterst på halvøya mellom Søndeledfjorden og Sandnesfjorden.



Figur 1- Oversiktskart over Risør (Norgeskart, 2021a)

Risør kommune hadde per 1.januar 2020 6809 innbyggere og tettstedet Risør hadde i 2019 4620 innbyggere (Thorsnæs, 2020). I overkant av halvparten av befolkningen er lokalisert i

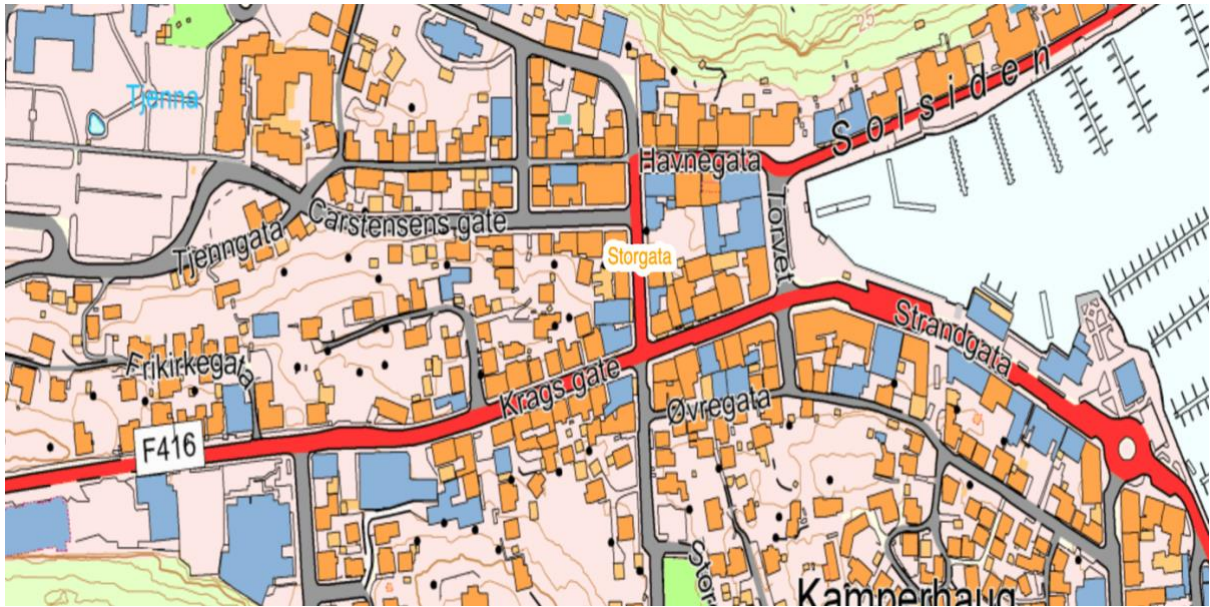
byområdet og i 2017 bodde omtrent 11% av kommunens befolkning innenfor grunnkretsene som utgjør Trehusbyen/Risør sentrum (Risør Kommune, 2018).

2.2 Risør by

Risør er en av Sørlandets eldste byer og har typiske sørlandskarakterer med store patrisiergårder langs havnen, og trange bratte gater med småhusbebyggelse innenfor (Thorsnæs, 2020). I dag er byen kjent som «den hvite by ved Skagerak», og er en av Nord-Europas best bevarte treby ved kysten. Byen har derfor status som en nasjonalhistorisk by (Larsen & Hvinden-Haug, 2014). Risør er særlig kjent for sitt yrende kulturliv, spesielt i sommerhalvåret, med festivaler markeder og andre aktivitetstilbud. Risør Kammermusikkfestival, Villvin Kunsthåndverksmarked og Trebåtfestivalen er noen av de største arrangementene.

Det finnes både butikker, kontorvirksomheter, servicefunksjoner og boliger i Risør sentrum (Risør Kommune, 2018). Først og fremst er det befolkningen i Risør og hytte/feriegjester som benytter forretnings- og servicetilbudet i sentrum. I kommunen er det i underkant 2000 fritidshus, og bruken av dem øker. Byen opplever også en betydelig høy sommerturisme. I tillegg er det mange som besøker Risør som båtturist eller til hotell og campingplasser. I de siste årene har det også vært en stor økning i antallet som besøker byen med bil.

Dagens bysenter fikk sin form etter bybrannen i 1861, hvor 248 bygninger brant ned til grunnen (Larsen & Hvinden-Haug, 2014). Denne brannen førte til at Risør ble regulert på nytt, og det ble foretatt vesentlige endringer på selve byplanen. Den nye reguleringsplanen som ble utarbeidet innebar blant annet en ny gatestruktur og nytt bebyggelsesmønster. Byens gamle hovedinnfartsåre over Tjenna ble flyttet til en ny og utvidet Krag's gate. Torvet ble flyttet ned til havnen og byens gater ble rettet ut og gjort bredere (Larsen & Hvinden-Haug, 2014, s. 13). Selv om flere gamle smau og stræder ble erstattet med dagens gatenett (Larsen & Hvinden-Haug, 2014), finnes det fortsatt innslag av mindre strukturerte bebyggelsesmønstre (Risør Kommune, 2018). Dette er trange gater og ferdselsveger fra før brannen i 1861, og rundt i sentrum finnes det flere eksempler av disse.



Figur 2- Oversiktskart over hovedgatene i Risør sentrum (Norgeskart, 2021b)

Flere av byens publikumsrettede virksomheter er konsentrert til kvartalet Kragsgate-Storgata-Havnegata-Torvet, og indre Havn med Solsiden og Strandgata på hver side (Risør Kommune, 2018, s. 13). Kragsgate-Strandgata og Storgata-Havnegata-Torvet utgjør de viktigste handlegatene i sentrum.



Figur 3- Risør sentrum (Risørby, 2021)

3.0 Teoretisk rammeverk

3.1 Byplanleggingsidealer

Jeg skal i dette delkapittelet gjøre rede for det modernistiske og det humanistiske planleggingsidealet, og se nærmere på hvordan de på ulikt vis legger til rette for mennesker og biler i byer. I det modernistiske planleggingsidealet står det moderne «frigjorte» mennesket i sentrum, og det fokuseres på en funksjonell byplanlegging hvor byene blir ordnet inn i atskilte soner som er knyttet sammen av et rasjonelt nettverk av veier (Butenschøn, 2013). I den modernistiske tilnærmingen av byplanlegging er ikke gatene flerfunksjonelle og sosiale, men heller gater som kun er beregnet for biler (Guereo 2007 i Bugge & Bjordal 2019). Denne måten å planlegge byer på har blitt kritisert, spesielt av Jane Jacobs (1961), Lewis Mumford (1964) og Jan Gehl (2010). De argumenterer for at den modernistiske formen for planlegging avviser menneskets plass i byene ved å legge til rette for økt bilisme. Gehl (2010) argumenterer for at en må ta for seg de faktorene som er viktige for de som bor og ferdes i byen, og planlegge byer rundt mennesker isteden for biler.

3.1.1 Bilens plass i modernistisk byplanlegging

De middelalderske gatene var smale og asymmetriske, noe som gjorde dem interessante og vennlige for gående, da det bare var noen få kjøretøy som fikk tilgang (Hass-Klau, 2015). De barokke gateløsningene som utviklet seg på 1400- og 1500-tallet endret alt dette. Gatene ble bredere og rettere, og torgene større og mer geometriske. Butenschøn (2013) viser til hvordan 1600-tallet ble de store byplaners århundre i Europa, med et ideal hvor byene var symmetrisk organiserte med rettvinklede og oversiktlige kvartaler.

Først på 1700-tallet og enda mer utover på 1800-tallet ble fortau bygget for å beskytte fotgjengere og holde dem borte fra travle kjørebane, siden det ble vanskeligere og farligere for gående å krysse veier (Hass-Klau, 2015). Frem til 1800-tallet var de fleste byer «gående byer» ((Parajuli & Pojani, 2017), men nå ble flere av gatene som tidligere hadde blitt brukt av gående, endret til brede veier hvor det var fortau for dem som ønsket å gå, og kjørebane for

dem som ble transportert med hjelp av hest og vogn (Hass-Klau, 2015). Dette var den ønskede gateløsningen i mange byer, ikke bare i Europa; men også i Nord Amerika. Selv om de norske byene som vokste frem mot slutten av 1800-tallet var små og kunne virke problemfrie i et europeisk perspektiv, ble den norske tenkningen av hvordan en by burde være, sterkt preget av de store industribyene (Butenschøn, 2013). London som på denne tiden var en sammenpresset og kaotisk by, var en by ikke som ikke var verdig de moderne frie menneskene. I «det moderne prosjektet» som vokste frem på begynnelsen av 1900-tallet var det det frigjorte mennesker som skulle stå i sentrum. Ideen om det perfekte samfunnet måtte virke sammen med nye idéer om en strømlinjeformet og rasjonell arkitektur og utforming, samt en funksjonell byplanlegging (Butenschøn, 2013).

På 1900-tallet begynte trafikk av alle slag å kjempe for en plass i byene, og den dramatiske økningen i antall bileiere gikk ikke i takt med ny veibygging (Hass-Klau, 2015). Med en økende motorisering manglet det tilstrekkelig med parkeringsplasser i byene. Det ble dermed ikke uvanlig å finne, spesielt i flere Nord Amerikanske byer, stengte gater. Ifølge litteraturen fra 1900-tallet og utover ser det ut til at det var svært vanlig frem til 1920-tallet (Hass-Klau, 2015). Diskusjoner og planer om utvidelse av gater og veier ble til i slutten av 1920-årene, men det var ikke før slutten av andre verdenskrig at de modernistiske idéene ble omfavnet og tilpasset av bymyndigheter over hele den vestlige verden.

I Norge, Finland og Sverige fikk den modernistiske formen for planlegging større gjennomslag enn noen annet sted i Europa (Butenschøn, 2013). Det ble laget planer for sanering av bykjernene, hvor det ble tilrettelagt for brede og rette gater, parkeringsplasser og store bygningslammer som skulle erstatte småhusbebyggelse. Det nye plansystemet ble sett på som fornuftig og rasjonelt, og det la til rette for økt vekst i både velstand og privatbilismen. Fra 1960-årene var ikke lengre byplanleggere opptatt av akser og rette gateløp, men av hierarkiske transportsystemer (Butenschøn, 2013). De modernistiske planleggere så byen som en maskin hvor ulike funksjoner som bolig, handel, trafikk og sosial samhandling skulle ordnes inn i atskilte soner (Cervero, Guerra & Al, 2017). Boliger skulle helst bygges i trygg avstand fra støy, forurensning og fare, noe som la til rette for at alt måtte kunne knyttes sammen av et rasjonelt nettverk av nye veier. Ifølge Butenschøn (2013) ble flere bygater erstattet av veier, og de gamle gatenes rolle som sosiale rom ble erstattet av en mer drastisk frigjøring; bilens frihet. Nye veier og kollektivtrafikklinjer gjorde det nå mulig for folk å bosette seg i byens ytterkant, hvor det var mindre trafikk, støy og forurensning. En

stadig større del av byens befolkning bodde nå i boligområder utenfor den tette by (Røe, 2017).

Den modernistiske byplanleggingen representerer et tydelig skille i gateplanlegging. Gaten gikk fra å være et flerfunksjonelt rom til å bli en monofunksjonell transportåre som kun er beregnet for biler (Guerreo 2007 i Bugge & Bjordal 2019). Som en konsekvens av et økende antall parkeringsplasser, ble det færre sosiale rom i byene (Appleyard & Jacobs, 1987). Folk opplevde et savn etter intime offentlige rom hvor det var liv på gater og torg, og kritiserte den modernistiske formen for byplanlegging for stedløshet, anonymitet og upersonlige strukturer uten tilknytning til lokale særtrekk (Butenschøn, 2013).

Selv om den modernistiske måten å planlegge byer på er blitt kritisert og utfordret, mener Røe (2017) at store deler av dagens byer fortsatt bærer preg av modernismens ideer, institusjoner og planer. Boligområder blir enda plassert i utkanten av byene, og transportsystemene er fortsatt hovedårene i dagens system. Ifølge Litman (2020) og Nieuwenhuijsen og Khreis (2016) er mange lokalsamfunn i dag for dominerte av biler. Transportsystemer og arealmønstre favoriserer biltilgang og gir dårligere tilgang med andre former for transporter. Eriksen (2020) påpeker det samme, og mener den moderne byplanleggingen kom til Norge samtidig som bilen, og at de siden har vært sammenflettet. I Norge er bil og bilbruk så sammenvevd i våre liv at vi vanskelig kan fri oss fra det. Byene våre forutsetter at mange eier bil, og en begrensning på bilbruken kan oppleves som et angrep på distriktene, folk flest, den enkeltes integritet og de uføres bevegelsesfrihet (Eriksen, 2020, s. 216). I byer hvor det er store avstander mellom boliger og sentrum, står ifølge Eriksen (2020) bilen sterkere enn noen gang. Bilbruken har fortsatt å øke i distriktene og de mellomstore tettstedene, men den har falt per innbygger i de største byene (Eriksen, 2020, s. 217).

3.1.2 Menneskets plass i et humanistisk byplanleggingsperspektiv

To av dem som kritiserte det modernistiske planleggingsidealet var Jacobs (1961) og Mumford (1964). Jacobs (1961) kritiserte den modernistiske tilnærmingen til byplanlegging som hun fant i flere amerikanske storbyer. Hun hevdet at modernismen avviste menneskets plass i byene ved å legge til rette før en økning i bilismen og den påkrevde infrastrukturen.

Mumford (1964) var også spesielt opptatt av privatbilens negative innvirkninger. Han argumenterte for at bysentrum burde bli planlagt rundt fotgjengerne, og at den kollektive transporten burde bygges om og utvides. Mumford (1964) mente slik også Jacobs (1961) gjorde, at massebilismen hadde negative effekter på bymiljøet og enhver plan for utvikling og transport i byene derfor burde sette fotgjengere i sentrum.

Gehl (2010) argumenterer for at de dominerende teoriene innenfor byplanlegging, da spesielt modernismen, ikke tar for seg de faktorene som er viktige for de menneskene som bor og ferdes i byen. Modernistiske byer fokuserer på bygninger og veier, ikke på folk og steder (Matan & Newman, 2016). Modernistene trodde at dette ville føre til effektive byer som var sunne for mennesker, siden de trengte frisk luft, lys og rom for biler for å kunne fungere optimalt. Frem til 1900-tallet fungerte byens rom som et viktig sosialt møtested, helt til modernismens planleggingsidealer vant og falt sammen med bilinvasjonen (Gehl, 2010, s. 25). De modernistiske planleggingsideologiene avviste byrommene og så på dem som unødvendige. Den sosiale dimensjonen i byer og arkitektur ble oversett (Gehl, 2010) og folk i byene hadde et ønske om å oppleve andre mennesker, liv, vitalitet og mangfold (Matan & Newman, 2016).

Gehl (2010) mener at nyere byplanlegging bør skape byer som er tilrettelagt for mennesker, ikke bare for transportbevegelse og en blomstrende økonomi. En bør heller satse på en målrettet planlegging for de menneskene som skal leve i og bruke byen. Byers utforming bør legge til rette for mangfoldet av sosial utveksling, samtidig som reisebehovene bør bli mindre slik at folk kan nyte livet og møte mennesker i de offentlige rommene. Byer bør i dag være interesserte i folk, og konkurrere om å tiltrekke seg folk og forretningsliv. For å få dette til mener Gehl (Christensen, 2014) at byene må planlegges rundt mennesker, ikke biler.

Fra 1960-tallet og frem til 1990-tallet var gågater en refleksjon av det modernistiske ideal om separate bevegelsesstrømmer (Bocquet, 2019, s. 111). På denne tiden hadde bilen fått en sterkt bestemmende faktor i byplanleggingen, og gågater og mindre fotgjengersoner utgjorde dermed en motvekt til de mange områdene hvor bilen hadde blitt prioritert. Fremveksten av privatbilismen skapte et behov for å regulere og begrense kjøretøyets bevegelser i urbane områder (Parajuli & Pojani, 2017). Som konsept har gågater sine røtter i Europa i etterkrigstiden, en tid da flere byer begynte å føle de ødeleggende effektene bilavhengigheten medbrakte. Ifølge Parajuli og Pojani (2017) blir gågater definert som en kommersiell bygate

der vanlige kjøretøy er forbudt og hvor det kun er tillatt for service- og utrykningskjøretøy. Villani & Talamini (2021) definerer på sin side gågater som en midlertidig eller permanent konvertering av en bilgate til eksklusiv fotgjengerbruk.

I 1955 hadde flere tyske byer gågater, og i 1962 valgte København å innføre forbud for all trafikk i handlegaten Strøget (Hass-Klau, 2015). Inspirert av Tyskland og Danmark spredte det seg en bølge i Europeiske byer mellom 1960-70-tallet, hvor en tilrettela mer for fotgjengere i bysentrum. Spørsmålet om fotgjengere ble snart tatt opp på føderalt nivå. Europarådet inkluderte temaer for fotgjengere i urban Renaissance-kampanjen, og OECD la frem retningslinjer for opprettelse av gågater allerede i 1972 (Parajuli & Pojani, 2017, s. 4). I Norge kom de første gågatene i løpet 1960-årene (Butenschøn, 2013). Gågateområdene som til dels var avskjermet fra biltrafikken ble betjent med parkeringsplasser, noe som i realiteten ikke bidro til å begrense biltrafikken (Bocquet, 2019). I samarbeid med lokale butikkeierorganisasjoner fikk derimot gågater en økonomisk funksjon, om å trekke kjørende kunder til bysentrum. Gågatene ble dermed en del av den «bilvennlige byen» (Bocquet, 2019). Først tidlig på 1990-tallet prøvde en å takle problemet annerledes. I flere italienske byer (Bologna, Firenze, Roma, Torino og Milano) ble det innført et eksperiment med soner hvor det var begrenset biltrafikk. Dette skulle bli et symbol på fremveksten av en pionervisjon som handlet om å redusere biltrafikken i byene.

De siste tiårene har mange europeiske byer gjennomgått store forandringer med å etablere bilfrie områder i sitt sentrum (Hagen, Tønnesen & Fossheim, 2017). I dag ønsker mange land rundt om i verden å endre deres mobilitetsløsninger bort fra private biler til en mer miljø- og innbyggervennlig løsning (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). I Norge har også temaet kommet på dagsorden, særlig i Oslo hvor det nå arbeides med å innføre bilfri sone innenfor Ring 1 (Hagen et al., 2017). Byer som Hamburg, Helsinki og Madrid planlegger og bli delvis bilfrie byer. Mens andre byer som Paris, Dublin og København har tiltak som sikter på å redusere motorisert trafikk ved å implementere bilfrie dager, investere i sykkelinfrastruktur og fotgjengergang, begrense antallet parkeringsplasser og en få til en betydelig økning i tilbudet av offentlig transport (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s. 252).

Selv om det i dag er få byer som er helt bilfrie (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016), har ifølge Parajuli & Pojani (2017) de fleste europeiske hovedsteder minst en gågater i deres bysentrum. Det å gjøre om en bilgate til fotgjengerbruk har i økende grad blitt forstått som et bærekraftig

tiltak verden over, og har derfor blitt iverksatt som et tiltak som gir fordeler både til samfunnet, miljøet og økonomien (Villani & Talami, 2021). Parajuli & Pojani (2017) mener det fortsatt er et fokus på fotgjengere i byer, til tross for de teknologiske fremtredende med førerløse og elektroniske biler. Det at flere byer velger å planlegge og utvikle gågater, viser en følsomhet ovenfor den menneskelige dimensjonen og dens betydning i byer (Parajuli & Pojani, 2017).

3.2 Tilrettelegging for fotgjengere i byen

Å legge til rette for gående er ofte en del av strategien for å gjøre sentrum mer attraktivt og trivelig (Tennøy et al 2015, Gehl 2010, Hass-Klau 2015 & Gustavson, 2000). I stor grad handler det om å prioritere fotgjengere og gjøre det enklere for dem å bevege seg i sentrum ved å etablere sammenhengende fotgjengernetverk uten barrierer og farlige krysninger (Gehl, 2010). Ifølge Tennøy et al (2015) inngår gågater i et slikt nett. Ved å tilrettelegge for gående ønsker en at bysentrum skal bli mer attraktivt, slik at folk kan trives bedre i byrommene og velge å reise dit fremfor andre steder. I dette delkapittelet skal jeg se nærmere på ulike studier som viser til hvorfor en bør fokusere på fotgjengere og hvordan en best mulig kan legge til rette for dem i byen.

3.2.1 Hvorfor fokusere på fotgjengere?

Ifølge Gehl (2010) er byer som planlegges som menneskevennlige både miljøvennlige og helsefremmende. Det å gå som en form fra transport har ifølge Hass-Klau (2015) blitt anerkjent som en kilde til store fordeler. Hass-Klau (2015) påpeker, slik Mueller et al (2015) og Nieuwenhuijsen & Khreis (2016) også gjør, at gåing vil påvirke folks fysiske og mentale helse. Ved å gå vil CO₂-nivåene i luften reduseres i og med at en ikke bruker bil, og fotgjengervernrlige områder vil øke folks glede ved å nyte bylivet og historiske områder (Hass-Klau, 2015). Ved å la fotgjengere ta over enkelte gater kan en motvirke forurensning og støy i sentrale områder, samt oppmuntre til fotturer og sosialt samvær, skape sosialt meningsfylte rom, øke turismen og sikre økonomisk levedyktighet for butikkene i byene

(Parajuli & Pojani, 2017, s. 2). Gehl (2010) argumenterer for at en slik investering vil være mulig for byer i alle deler av verden, uavhengig av utviklingsstatus og økonomiske evne.

Gehl (2010) mener byplanleggere og arkitekter bør fokusere på en integrert bypolitikk som styrker fotgange, slik at en kan utvikle livlige, trygge, bærekraftige og sunne byer. Disse fire hovedmålene kan styrkes ved å øke fokuset på fotgjengere, syklister og bylivet generelt (Gehl, 2010, s. 6). En livlig by vil kunne fremstå dersom en inviterer flere til å gå, sykle og bruke byens rom. For å skape livlige og attraktive sentrum er det essensielt med et bredt og godt tilbud av handel og service (Tennøy et al., 2015). Ved å satse mer på en større konsentrasjon av kultur og fritidsaktiviteter, vil mulighetene for å oppnå et sterkt, livlig og attraktivt sentrum øke. En by som inviterer mennesker til å gå må ha en struktur som tilbyr korte gangavstander, attraktive offentlige rom og en variasjon av urbane funksjoner (Gehl, 2010). Dette vil kunne øke aktiviteten og følelsen av sikkerhet i og rundt byområdene. Gehl (2010) mener at den bærekraftige byen styrkes hvis en stor del av transportsystemet kan foregå til fots, på sykkel eller med offentlig transport. En vil da begrense utslipp og redusere støynivåene. Attraktiviteten til offentlig transportsystemer vil økes hvis folk føler seg trygge og komfortable med å gå eller sykle til og fra busser. Derfor er det viktig med både gode offentlige rom og et godt kollektivtransportsystem. På grunn av biler som tilbyr dør-til-dør-transport har en sett en vekst i folkehelseproblemer. Ønsket om en sunn by styrkes dramatisk dersom det å gå eller sykle kan være en naturlig del av mønsteret for daglige aktiviteter (Gehl, 2010, s. 7).

3.2.2 Faktorer som fremmer gange

Hass-Klau (2015) argumenterer for at antallet mennesker som velger å gå har blitt redusert i nesten alle landene hun har studert i løpet av de siste 40-50 årene. Hovedårsaken til dette er at folks levekårsforhold har endret seg. Flere destinasjoner kan ikke lett nås hvis en velger og gå, da avstander mellom ulike formål har økt (Hass-Klau, 2015). Flere velger derfor i mange tilfeller å ta bilen eller offentlig transport for å komme seg frem til ulike steder. Ifølge Hass-Klau (2015) er antallet som velger å gå redusert fordi en vet lite om hvordan en best mulig kan fremme et aktivt gåmiljø. I sin studie argumenterer Dowwy og Pafka (2020) for at en ikke kan måle hvor godt en by legger til rette for gående ut fra antallet gående. En tett, blandet og

tilgjengelig by vil gi kortere avstander, men faktorer som bilavhengighet og sikkerhet kan gjøre byer, hvor forholdene for fotgjengere er gode, til byer med lave nivåer av gående. Argumentet til Dovwy og Pafka (2020) er at gangbarhet som er folks kapasitet til å gå mellom urbane steder, ikke må bli forvekslet med faktisk gangaktivitet.

Selv om en ifølge Hass-Klau (2015) vet lite om hvordan en best mulig kan få et aktivt gåmiljø, gjør hun rede for ulike faktorer som hun mener kan være med på å fremme gåing i byene. For det første mener hun gåing er relatert til befolkningstetthet. Desto høyere antallet mennesker som bor i samme området, desto høyere vil antallet gående være fordi butikker og andre tjenester vil ligge i nærheten. Ifølge Hass-Klau (2015) kan også byer med lavere befolkningstetthet klare, med like stor suksess, å redusere bilbruken som byer med høyere tetthet. Hvorvidt en by har høy eller lav tetthet mener Hass-Klau (2015) ikke vil være den viktigste faktoren for å fremme gange, men ifølge forskning ser det ut til at byer med høyere tetthet generelt er mer vellykkede i arbeidet rund dette. For det andre er strukturen på gatene og dens fasade en viktig faktor for å fremme gange. Hass-Klau (2015) mener at buede gater ikke nødvendigvis tilrettelegger for mer gåing enn det rette gater gjør, men at det viktigste er hvorvidt gatene er virtuelt attraktive, da spesielt på en sjarmerende måte. Gater som er ensformige vil se kjedelige ut, mens fasader hvor det er noe å se og oppdage vil kunne få folk til å gå. Bygninger i historiske sentrum vil ofte kunne ha slike fasader. Den tredje faktoren Hass-Klau (2015) gjør rede for er *trær*. Trær på fortauene og i urbane områder er nødvendige, og de må være i riktig størrelse og høyde. Det å kunne gi mennesker muligheten til å gå langs et fortau eller i en gate med interessante bygninger og trær, spesielt når det er varmt og solrikt, er en måte å kunne fremme gange i byene på. Den siste faktoren som Hass-Klau (2015) mener kan fremme gange er bilfrie eller bilbegrensede gater. Bilfrie eller biltrafikksperrer i kombinasjon med gode og brede fortau eller gater, er ifølge Hass-Klau (2015) en av de viktigste ingrediensene til et godt fotgjengermiljø.

3.3 Byutviklingsstrategier

I dette delkapittelet skal jeg gjøre rede for to ulike byutviklingsstrategier: kompakt byutvikling og temporære byrom. Målet med en kompakt byutvikling er å skape bærekraftige

byer, hvor avstanden mellom ulike aktiviteter er såpass kort at en ikke skal behøve å ta i bruk bilen for å komme seg rundt (Hanssen et al., 2015). Ved å satse på en kompakt byutvikling vil en legge mer til rette for fotgjengere, syklende og kollektivtransport, slik at bruken av privatbilismen i byene reduseres. Ifølge Næss (2015) er det dermed viktig at byer ikke gjør det mer attraktivt å bruke bilen ved å utbygge nye veier og flere parkeringsplasser. For å øke og bedre bylivet kan temporære byrom og installasjoner tas i bruk som utviklingsstrategier (Jørgensen, 2011). Bruken av midlertidige gågater er et eksempel på hva en slik strategi kan innebære, og jeg skal her se nærmere på ulike studier rundt dette.

3.3.1 Kompakt byutvikling

Kompakt byutvikling er en byutviklingsmodell som har fått stort politisk gjennomslag i mange europeiske land, deriblant Norge, hvor det har vært anbefalt politikk siden begynnelsen av 1990-tallet (Hanssen, Hofstad, Saglie, Næss & Røe, 2015). Målet med kompakt byutvikling er å skape bærekraftige byer, et mål som har sine røtter i Brundtlandkommisjonens definisjon i «Our common future» (Hanssen et al., 2015, s. 15). Som strategi har kompakt byutvikling fått stor gjennomslagskraft fordi dens grunnidé spiller på et sammenfall mellom de tre bærekraftsdimensjonene- økonomisk, miljømessig og sosial. Den kompakte byen er kjennetegnet ved å ha en tett bebyggelse (fortetting) med klar grense mot omland, urbane områder som er bundet sammen ved hjelp av offentlig transport, og hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud (OECD 2012:29 i Hanssen et al., 2015). Tanken er at en tett og funksjonsblandet by vil føre til en levende og mer mangfoldig by (Hanssen et al, 2015). Fortetting og konsentrasjon av flere funksjoner, som boliger, arbeidsplasser, service og kulturtilbud, kan bidra til vitalisering av byrommet og arealøkonomisering (Hanssen et al., 2015, s. 13). Dette gir grunnlag for en bærekraftig mobilitet, som igjen kan redusere klimagassutslipp. Korte avstander vil gjøre det enklere for innbyggerne å bevege seg mellom ulike gjøremål. Ved å satse på kollektivtransport, sykkel og gange, vil en dermed kunne redusere energibruk og utslipp fra transport. For å sikre en levende og mer mangfoldig by, vil målet også være å skape områder for sosiale møter og aktiviteter, hvor ulike mennesker kan bo og trives.

I 2014 vedtok Regjeringen en statelig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging der kompakt byutvikling fremheves som et mål: «[3] Planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvaliteter. Utbyggingsmønstre og transportsystemer bør fremme utvikling av *kompakte byer og tettsteder*, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. [4.3]... I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon» (Hanssen et al., 2015, s. 20). Dette sender sterke nasjonale politiske signaler til kommunene, de viktigste myndighetene for by- og regionalutvikling.

Ifølge Næss (2015) er reduksjon av transportbehov, bilavhengighet og bilbruk viktige kjennetegn ved og argumenter for kompakt byutvikling. Korte reiseavstander kan bidra til at tette og konsentrerte byer og byområder gir mindre totalt transportomfang, mindre bilbruk og lavere energibruk til transport. Næss (2015) argumenterer for at bystrukturelle forhold er medvirkende årsaker til folks valg av transport, men at også andre påvirkningsfaktorer som avstand fra bolig til arbeid og butikker vil ha en betydning for hvilke transportmidler folk velger å ta i bruk. Folks transportrasjonaler er en viktig lenke i årsakssammenhengen mellom bystruktur og transportatferd. Med transportrasjonaler er de bakgrunnene, motivene og begrunnelsene som folk har når de foretar transportrelevante beslutninger om valg av transportmidler og rutevalg (Næss, 2015, s. 138). En persons valg av transport er ikke vanligvis kun basert på ett enkelt rasjonal, men på en kombinasjon og avveininger mellom flere forskjellige.

Basert på flere kvalitative studier av bystruktur og transport viser Næss (2015) til at folks transportrasjonaler er ganske like på tvers av ulike bysituasjoner, fra en liten dansk by som Frederikshavn til den kinesiske storbyen Hangzhou. Reiselengde, tidsbruk og fysisk anstrengelse er rasjonale som ofte påvirker folks valg av transportmiddel. Siden lange turer vil være tidskrevende og fysisk utmattende hvis de foretas med ikke-motoriserte transportmidler (særlig til fots), innebærer rasjonalene om tidssparing og begrensnig av fysiske anstrengelser logisk at transportmiddelvalget mellom motorisert og ikke-motorisert transport avhenger av reiselengde (Næss, 2015, s. 139). Å bo i kort avstand fra potensielle reisemål vil dermed ikke bare bidra til kortere reiselengder, men det vil også innebære at en har en høyere tilbøyelighet til å bruke ikke-motoriserte transportformer. Næss (2015) viser til

flere studier i Norden og ellers i verden hvor det kommer frem at tette og konsentrerte byer og byområder gir mindre totalt transportomfang og mindre bilbruk enn byer med et spredt bybebyggelsesmønster. I tette byer vil avstanden mellom boliger, arbeidsplasser, butikker og andre fasiliteter være kortere, og flere reisemål vil dermed ligge innenfor gang og sykkelavstand. En høy tetthet vil derfor bidra til å redusere energibruken til transport, både ved å legge til rette for en lavere andel biltransport og gjennom reduserte reiselengder (Næss, 2015).

I diskusjonen om miljømessig bærekraftig byutvikling, mener også Tennøy et al (2015) at bilavhengighet og bilbruk er et viktig tema. Arealstrukturen og utviklingen i en by vil ha stor innvirkning på hvor bilavhengig byen er og hvor mye biltrafikk den genererer (Tennøy et al., 2015). Desto mer sentralt boliger, arbeidsplasser og handel er, jo mindre biltrafikk generer byene. Dette viser til at strategier som skal bidra til å styrke sentrum vil være sammenfallende med strategier for byutvikling som skal bidra til å redusere biltrafikkmengden (Tennøy et al., 2015, s. 9). Korte avstander mellom funksjoner og aktiviteter i en by vil gjøre det mulig og attraktivt å gå eller sykle på en større andel av reisene en foretar seg, samt at bilturene i gjennomsnittet vil bli kortere (Næss, 2015).

Fra et bærekraftperspektiv mener Næss, Sandberg & Thorén (1996) at det er ønskelig å redusere transportomfanget i byer, da særlig med transporten som foregår med personbil. Ofte vil tett arealbruk føre til dårligere forhold for biltrafikken, slik som forsinkelser på grunn av kø og redusert tilgang på parkeringsplasser (Tennøy et al., 2015). En av hovedstrategiene for å oppnå en mer miljøvennlig trafikkutvikling i byene, er å styrke det kollektive transporttilbudet (Næss, 2015). En tett by vil gi muligheter for et mer konkurransedyktig kollektivtilbud, da det er enklere og rimeligere å betjene flere godt med kollektivtransport i et område hvor folk bor tett, enn i mer spredtbygde byer (Tennøy et al., 2015). For å gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv og få folk til å la bilen stå hjemme, blir økt kjørehastighet og hyppigere avganger nevnt som tiltak. Hvis kollektivtrafikken skal kunne trekke til seg passasjerer på bekostning av bilismen, mener Næss (2015) at det ikke er nok å forbedre kollektivtilbudet. Det er også viktig å unngå å gjøre «bilismetilbudet» mer attraktivt ved utbygging av nye og utvidede veier og flere parkeringsplasser. Parkeringskapasiteten i områder med god kollektivtilgjengelighet bør begrenses, og veipricing eller andre typer avgifter på bilkjøring i byene bør derfor innføres.

3.3.2 Midlertidige byrom

Temporære byrom har innen byplanlegging fått større oppmerksomhet og har nå kommet på den politiske dagsorden i en rekke land i Europa (Jørgensen, 2011). Dette skyldes i stor grad de temporære byroms potensialer når det gjelder å skape opplevelserike, kulturelle og kreative bymiljøer. I Norge er temporære byrom og midlertidighet som strategi i byutviklingen et forholdsvis nytt fenomen, men en ser at en rekke byer har begynt å bruke det aktivt som en inkorporert del av en strategisk byutvikling. Temporære byrom og arealanvendelse består av midlertidige aktiviteter som er begrenset til en bestemt tidsperiode (Jørgensen, 2011, s. 10). Fenomenet innebærer et tidsmessig og romlig avgrenset byrom hvor aktivitetene kan ha en varighet på et par timer eller strekke seg over flere år.

Det å bruke midlertidighet er ifølge Lydon & Garcia (2018) en metode for å skape spontanitet i byutviklingen. Det blir også brukt som et verktøy av bydesginere og planleggere for å eksperimentere med bruken av et rom før det gjøres mer permanente endringer. Tanken er at midlertidige byrom og installasjoner skal kunne gi byens borgere økt livskvaliteter, bedre bylivet, og bidra til liv og nye aktiviteter på arealer som er lite i bruk (Jørgensen, 2011). Eksisterende gater, plasser og parker kan være eksempler på arealer for midlertidige byrom hvor en ønsker å tilrettelegge for mer og bedre byliv. I og med at mange byrom inneholder forskjellige potensialer avhengig av årstid, kan bruken av temporære byrom og installasjoner også forhindre at områder blir dødsoner. Temporære prosjekter kan føre til at byrommene kan ha ulike funksjoner sommer og vinter. På denne måten kan en aktivere områder gjennom hele året.

Temporære byrom er en viktig parameter i en bys utvikling, og bruken av dem har blitt et verktøy i utviklingen av moderne byliv (Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet, 2016). Ifølge Jørgensen (2011) har det temporære blitt noe strategisk fordi det har skjedd paradigmeskifter i byplanleggingen. En har gått fra å prioritere bilbasert byutvikling til å fokusere på en byutvikling hvor mennesket står i sentrum. Samtidig har også bærekraftighetsbegrepene, både i form av økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft, fått en stor plass i byutvikling og mange ulike nivåer i samfunnsutviklingen etterstreber dette. Ved å fokusere på attraktive byer og mennesket i sentrum, har byrom blitt et viktig satsingsfelt

(Jørgensen, 2011). Planleggere og politikere bør dermed fokusere på en humanistisk byplanlegging og ta hensyn til bylivet før byen (Jørgensen, 2011, s. 12).

I Stockholm arbeides det med prioriteringer for gående, og det har blitt etablert gågater og andre fotgjengertiltak i gater også utenfor det bilfrie området (Hagen et al, 2017). Ifølge Hagen, Tønnesen & Fossheim (2017) har Stockholm innført sommergågater som en del av sitt arbeid med bilfrie områder. Sommergågater er gater som får midlertidig status som fotgjengerområder i mai/juni til august, hvor en oppmuntres til å gå, møtes og omgås i bilfrie områder. Disse sommergågatene ble skiltet som midlertidige gågater og fikk enkel møblering. Stockholms trafikknemnd har besluttet at disse gatene skal være bilfrie hver sommer (Hagen, Tønnesen & Fossheim, 2017, s. 24). I Kristiansand er arbeidet med midlertidighet heller ikke noe nytt (Kristiansand Kommune, 2017). For å bygge opp under Kvadraturens attraktivitet fokuseres det på tilrettelegging for byliv, gående og syklende. Ved flere anledninger har nederste delen av Markens gate blitt stengt for biltrafikk til fordel for uteservering. Under Mobilitetsuka i 2013 ble Skippergata omdannet til gågate, og senere også som sommergågate.

Også i Australia og Asia har midlertidige gågater blitt brukt som strategi for byutvikling (Yassin, 2019). I Queensland i Australia ble midlertidige gågater innført for å begrense trafikken i byene og bedre bylivet. På grunn av økt popularitet og antall besøkende i disse midlertidige gatene av både lokalbefolkningen og turister, ble det etter noen år innført utvidet og permanente gågater i byen. For å redusere biltrafikken og øke folks gange og sikkerhet har midlertidige gågater også blitt innført i Singapore. På dagtid er de midlertidige gågatene åpne for biltrafikk, mens på kveldene er de kun beregnet for gående, matboder og sosiale aktiviteter. Inspirert av Singapore har Hong Kong innført midlertidige prosjekter for fotgjengere (Yassin 2019 og Villani & Talamini 2021). Etter innføringen ble bedrifter og næringslivet positive til tiltakene, siden dette førte til mer byliv og økt handel (Yassin, 2019).

I sin forskning viser Rossini (2018) til hvordan midlertidige installasjoner ble brukt for å bedre bylivet i Hong Kong. Ved å plassere midlertidige sitteplasser på et område hvor det var lite aktivitet, fant Rossini (2019) ut at en kan øke bruken av det offentlige rom, som igjen kan føre til mer sosialisering mellom innbyggerne. Whyte (1980) påpeker i sin studie at det å ha midlertidige sitteplasser representerte et viktig aspekt ved utformingen av gode offentlige rom. Vellykkede byrom er ifølge Whyte (1980) de som åpner for ulike typer aktiviteter og

stimulerer ulike impulser som å spise, leke og hvile. De byrommene som hadde mest suksess var de som hadde betydelig mer sitteplass enn de som var mindre populære.

Hausenberg (2008) gjør rede for forskjellige relasjoner mellom det som var før midlertidige tiltak, og det som har oppstått etter. Disse relasjonene er illustrert i *figur 4* nedenunder.

Figuren er inspirert av resultatene fra EU sitt forskningsprosjekt «Urban Catalyst» og redegjør for forskjellige typer sammenhenger. Ifølge Jørgensen (2011) kan denne figuren brukes for å forstå de ulike metodene for midlertidig anvendelse.



Figur 4- Hausenberg (2008)

3.4 Bedre gater for gående, økt handel og bedre byliv

Ifølge Tennøy et al (2015) påvirker tilgjengelighet, handel og bymiljø hverandre, og mange diskusjoner om sentrumsutvikling dreier seg om avveinger mellom dem. Bilparkering er et tilbakevendt tema i diskusjonen om tilgjengelighet og sentrumshandel (Tennøy et al 2015, Gustavson 2000 og Tennøy, Midtskog, Øksenholt & Nore 2014). Som oftest er formålet med å fjerne gateparkering å tilrettelegge gatene for gange, sykkel og kollektivtransport (Olimstad & Gjellebæk, 2015). Tennøy et al (2015) argumenterer for at det på den ene siden vil være ønskelig med lite biltrafikk og parkering i de mest sentrale gatene i sentrum, fordi bilen tar plass, skaper støy, reduserer fremkommeligheten for fotgjengere, og bidrar til negativ opplevelse av sentrum som et trivelig sted. På den annen side argumenterer næringsdrivende gjerne for at fjerning av parkeringsplasser vil redusere deres kundegrunnlag (Tennøy et al., 2015). Dette er noe Hass-Klau (1993) også viser til. Hun mener at de lokale handelsaktørene vanligvis er svært skeptiske til fotgjengertiltak, mens de store kjedene og fotgjengere på sin side ofte er begeistret. I dette delkapittelet skal jeg også se nærmere på hvordan en forbedring av gåmiljøet og tilgjengeligheten for gående kan påvirke handelen og bymiljøet i byer.

3.4.1 Bedre gåmiljø og virkningen det kan ha for handelen

Tennøy et al (2015) mener at en kan få inntrykk av at manglende parkeringsdekning vil være en viktig årsak til at sentrum taper markedsandeler. I en studie gjennomført av Tennøy et al i 2014 kommer det frem at dårlig parkeringsdekning ikke fremstår som den viktigste utfordringen for sentrumshandelen. Mingardo og Meerkerk (2011) fant i sin studie av 80 handleområder i Nederland ut at pareringskapasitet ikke hadde en direkte innflytelse på omsetningen til et handleområde. De fant derimot ett unntak, som gjaldt de handleområdene som var orientert mot bilbrukere og et regionalt heller enn et lokalt kundegrunnlag (Mingardo & Meerkerk, 2011). Omsetningen til dette handleområdet ble påvirket av parkeringskapasiteten. Behovet for parkeringsplasser vil varierer etter type næring som finnes i handleområdene (Olimstad & Gjellebæk, 2015). Ulike virksomheter vil ha ulike kundegrupper, og dermed er ikke alle avhengige av et godt parkeringstilbud (Braack & Gerards, 2010, sitert i Olimstad & Gjellebæk, 2015, s. 18). Spesielt butikker som selger større

varer, spesialforretninger eller andre butikker som baserer seg på en regional kundegruppe, vil være mer avhengig av et godt parkeringstilbud.

I Gustavson (2000) sin studie av biltilgjengeligheten i flere svenske byer kom det frem av intervjumaterialet at dersom parkeringsplassene skulle plasseres mer i utkanten av sentrum, eller at det skulle være en nedgang i antallet parkeringsplasser, mente flere at dette ville redusere forretningsinntektene betydelig. I en studie av Theresesgate i Oslo i 2014, hvor flere parkeringsplasser midlertidig ble fjernet til fordel for fotgjengere, rapporterte 17 av 21 næringsdrivende at de hadde opplevd en negativ endring i omsetningen mens 2 ikke opplevde noen endring (Tennøy et al., 2015). En undersøkelse før prosjektet ble satt i gang, viste at rundt 6 % av alle kundene parkerte i Theresesgate. Det vil derfor være vanskelig å ta for seg om fjerning av parkeringsplassene kan ha hatt en merkbar innvirkning på omsetningen (Tennøy et al., 2015). En studie gjennomført av Madsen (1992) viser at en reduksjon i parkeringsplasser i København med 25% førte til 10% mindre biltrafikk i sentrum, men også her vises det lite til hvordan dette kan ha påvirket handelen.

Ved å fjerne gateparkering vil en kunne oppleve nedgang i antall bilkunder. Ifølge Olimstad og Gjellebæk (2015) behøver ikke dette å bety lavere omsetning for butikkene, fordi det samtidig vil være en økning i antallet kunder som kommer til butikken med andre transportmidler. Ifølge Mingardo & Meerkerk (2011) kan lavere biltilgjengelighet påvirke hvilke kundegrupper som velger å handle i sentrum. En omdisponering av gateparkering til sykkelparkering kan i noen tilfeller øke antallet kunder, fordi det er plass til flere parkerte sykler enn biler på samme areal (Olimstad & Gjellebæk, 2015, s. 17). Ved å omdisponere gateparkering til sykkelparkering mener Meisel (2010) at det er mulig å legge til rette for parkering for mellom 10-20 kunder. Meisel (2010) fant i sin studie at de deltakende butikkene som hadde fryktet nedgang i den totale kundebasen ikke opplevde dette, men fikk heller en større økning i den syklende kundebasen. Meisel (2010) konkluderer med at sykkelparkering er etterspurt blant kundene. I en studie fra Danmark fant også Kåstrup (2013) ut at det å gjøre om en bilparkeringsplass til en sykkelparkeringsplass potensielt kunne bidra en firedobling av inntektene til butikkene i området.

I sin studie oppsummerer Tennøy et al (2015) at det finnes få eller ingen studier som konkluderer med at forbedring av gåmiljøet vil kunne ha negative effekter på handelen. Av tiltak som forbedrer gåmiljøet i byer, viser omgjøring til gågater seg å være det tiltaket som

fører til størst omsetning for handelen. Lokale myndigheter er gjerne overbeviste om at bedre gåmiljø vil kunne føre til et sterkt og levende sentrum. Selv om Hass-Klau (1993) mener det er nødvendig med flere studier rundt suksessen av slike tiltak, fant hun i en studie av flere tyske byer i 1978 en positiv utvikling i gater som hadde blitt gjort om til gågater, sammenlignet med gater som lå utenfor gågatenettet. Av butikkeierne i gågater rapporterte 83% om økt omsetning, mens bare 20% av butikkene utenfor gågateområdet gjorde det samme. Whitehead, Simmonds og Preston (2006) argumenterer også for at det er nødvendig med flere studier rundt virkningene av et bedre gåmiljø i byer. I sin gjennomgang av 22 ulike caser fant også de ut at et forbedret gågatemiljø kan bidra til å øke omsetning i sentrum med 10-25%.

Lawlor (2012) og Burden & Litman (2011) viser også til en gjennomgang av en rekke studier og konkluderer med at det å investere i bedre gater for gående og ikke motoriserte kjøretøy kan øke omsetningen med opptil 30%. Kumar & Ross (2006) fant i sin studie av Khao San Road i Bangkok at gående hadde en positiv innvirkning på virksomheter der en valgte å forbedre tilgjengeligheten for gående. Et forbedret gåmiljø vil oppmuntrer lokale innbyggere til å kjøpe varer i deres egne nabolag. Det er også gjort studier som viser at gående og syklister i snitt bruker mer penger enn de som ankom butikkene med bil (Lawlor, 2012).

Marsden (2006) konkluderer i sin litteraturgjennomgang at det finnes lite systematisk sammenheng mellom parkeringstilgjengelighet og sentrums attraktivitet som handelsområde. Andreu, Bigné og Swaen (2006) argumenterer på sin side for at kunders oppfatning av parkeringstilgjengelighet vil påvirke deres holdninger til handelsområdet og hvorvidt de ønsker å bruke mer tid der. Clulow og Reimers (2009) påpeker at parkeringstilgjengelighet og nærhet til butikkene er to viktige faktorer som ofte blir tillagt mye vekt når folk skal velge hvor de ønsker å handle. Disse studiene viser til hvordan kunder kan oppfatte parkeringstilgjengeligheten, men de viser lite om den faktiske sammenhengen mellom parkeringstilgjengelighet og handel.

3.4.2 Bilfrie byrom og bedre byliv

Det å gi folk muligheten til å gå, sykle og finne bilfrie møteplasser er viktig for å utvikle den sosiale kulturen i byene. Ved å bedre forholdet for syklister inviterer en flere til å sykle, men ved å forbedre forholdene til fotgjengere styrker en ikke bare fotgjengertrafikken, men også bylivet (Gehl, 2010, s. 19). Ved å fokusere på den menneskelige dimensjonen innenfor byplanlegging, samtidig som en tilrettelegger for fotgjengere, kan en ifølge Gehl (2010) skape gode byrom for menneskelig interaksjon. Offentlige rom kan defineres som felles grunnlag for menneskelig samhandling innenfor en by- de stedene som vi deler: gater, fortau, torg, markeds plasser, havneområder, parker, museer, biblioteker og mange andre (Sirowy, 2015, s. 193). Tradisjonelt sett har offentlige rom vært den arenaen hvor det offentlige liv utfolder seg; hvor folk snakker sammen og opptre sammen, hvor fremmede møtes, kulturer samhandler og en følelse av fellesskap kan dannes.

En høy tetthet av urbane miljøer er avgjørende for et pulserende byliv, da det åpner for en stor konsentrasjon av fotgjengere (Gehl, 2010). Det å kunne møte venner i byen, se seg rundt i butikker og dra på café er aktiviteter som kan bidra til at flere mennesker bruker byrommene. Byrommene bør dermed være lett tilgjengelige, behagelige og ha korte avstander mellom ulike funksjoner, slik at en større masse av mennesker og hendelser blir å finne i byen. Ved å tilrettelegge for gående vil en kunne øke aktiviteten i sentrum (Gehl, 2010). Folk verdsetter lave hastigheter, uhindret utsikt og miljøer det er lett å orientere seg i. Hvis en velger å ikke fokusere på disse preferansene, mener Gehl (2010) at en ikke vil være i stand til å skape byrom som virkelig fungerer. Det å kunne legge til rette for sosiale og gode offentlige rom, bør ifølge Sirowy (2015) være i fokus i ethvert byutviklingsprosjekt. Nieuwenhuijsen et al (2014) og Currie and Stanley (2008) mener begrensninger for trafikk i offentlige rom, vil kunne gi flere muligheter for sosial interaksjon mellom mennesker.

Tennøy et al (2015, s. 56) påpeker at store biltrafikkmengder i sentrumsgater kan virke negativt inn på de besøkendes opplevelse av bymiljøet. Ved å hindre gatekryssinger kan store biltrafikkmengder ha en negativ effekt på sentrumshandelen (Hart & Parkhurst, 2011). I gater med lite trafikk vil det være større ferdsel og flere gatekryssinger. For at folk skal velge å bruke sentrum er gode bymiljøer og gaterom svært viktig (Tennøy et al., 2015). I bylivsundersøkelsen fra Oslo i 2014 ble det kartlagt hva folk likte med sentrum (Gehl

Architects, 2014). Folk vektla i denne undersøkelsen folkeliv og stemning, tilgangen til grøntareal og god tilgjengelighet som viktige aspekter ved gode bymiljøer. Gehl og Gemzøe (1996) fant i sin undersøkelse at sentrumsbrukere i København vektla miljøaspekter ved bysentrum, og at lite trafikk, mange trær og fine bygninger var avgjørende for et sentrum med gode kvaliteter. Ifølge Gehl og Gemzøe (1996) er disse preferansene like på tvers av kulturer og landegrenser.

Nieuwenhuijsen og Khreis (2016) tar i sin litteraturstudie for seg hvilke effekter bilfrie områder, hovedsakelig i sentrum, kan ha på miljøet og folkehelsen. De viser til at det finnes lite tilgjengelig data om endringer i nivåer av miljøeksponering på grunn av bilfrie byer, da det enda ikke er noen byer som har blitt helt bilfrie. Tiltak som bilfrie dager og begrensning av trafikk i bestemte områder kan derimot gi en innsikt i hva disse endringene kan være. Willsher (2015) rapporterte opp til 40% reduksjon i NO₂-nivåer på en bilfri dag i Paris, og Tonne, Beevers, Armstrong, Kelly og Wilkinson (2008) viser en reduksjon på 12% i bilfrie soner i London. En kan derfor tenkes at det å satse på bilfrie områder i byers sentrum, på sikt vil føre til en reduksjon i trafikkrelatert luftforurensning. Mueller et al (2015) påpeker at det finnes store helsemessige fordeler ved å bytte til aktiv transport slik som gåing eller sykling, da en får en økt fysisk aktivitet og har mindre risiko for å bli utsatt for luftforurensning og ulykker. Antallet bilulykker i byene vil også kunne reduseres dersom en innfører tiltak som begrenser trafikken. Green, Heywood og Navarro (2014) fant en betydelig nedgang i det månedlige antallet trafikkulykker i London etter innføring trafikkreduserende tiltak.

I bylivsundersøkelsen fra Oslo fant Gehl Architects (2014) ut at folk velger å oppholde seg i bilfrie byrommene med aktive fasader fremfor andre byrom. I en sammenligning fra bylivsundersøkelsen fra 1987 fant en ut at bruken av Torggata, som ble omgjort til gågate på 80-tallet, hadde økt med 111% i denne perioden. Nedre del av Karl Johans gate ble også mer tilrettelagt for fotgjengere og byliv i denne perioden, og bruken av gaten økte med 87%. Øvre del av Karl Johans gate som også var gågate i 1987 ble ikke rustet opp, noe som førte til at bruken ble redusert med hele 28%. Ifølge Gehl Architects (2014) viser dette at tilrettelegging for gående vil gi økt bruk av gatene som er rustet opp, og at utviding av gågatenettet vil gir en spredning i bruken av gatene. Robertson (1991) viser til lignende funn i sin studie av gågatestrategier i Sverige, hvor omgjøringen til gågater styrket sentrums attraktivitet. Whitehead et al (2006) og Lawlor (2012) argumenter også for dette i sine studier.

Etableringen av gågater og forbedringer for gående kan øke besøk i handleområdet med inntil 40%.

3.4.3 Hvem skal prioriteres i sentrum?

Ofte må det gjøres avveininger mellom hvilke trafikantgrupper en skal prioriterer i sentrum (Tennøy et al., 2015). Dette gjelder for eksempel når en velger å bruke arealer til bredere fortau eller parkering, eller om en skal redusere biltrafikk i enkelte gater. I studien til Gustavson (2000) kommer det frem at en stor andel av hennes respondenter ønsker en reduksjon i biltrafikken og at det i stedet skal tilrettelegges for sykling, gåing og kollektiv transport i sentrumsområdene, slik at bymiljøet kan bli bedre. Allikevel mente folk flest at tilgjengelighet for biler i sentrum er viktig. Det er ofte slik, ifølge Tennøy et al (2014), at små og mellomstore byer ofte taper på å ikke ha god parkeringsdekning, da tilgjengeligheten med andre transportmidler enn bil er dårligere i disse byene. Gustavson (2000) argumenterer for at det er vanskelig å få til både god tilgjengelighet med bil og et godt bymiljø samtidig. I sin studie konkluderer hun dermed med at løsningen på denne utfordringen er at en til en viss grad bør begrense tilgjengeligheten for bil, slik at miljøet i sentrum kan bli bedre.

I sin studie av Hamar, Asker, Drammen og Mosjøen fant Tennøy et al (2014) ut at en viktig del av løsningen på denne utfordringen var en bevisst parkeringsstrategi. Ved å la de som parkerer hele dagen parkere utenfor de mest sentrale sentrumsområdene og legge opp til gateparkering med parkeringstakster inntil de mest sentrale handlegatene, har de bilende kundene muligheten til å finne parkeringsplass når de har behov for det. I de mest sentrale gatene hadde byene i undersøkelsen svært lite eller ingen parkering (Tennøy et al., 2014). Arealet var satt av til fotgjengere i form av gågater eller som brede fortauer. Dette er noe Parajuli og Pojani (2017) i sin studie også viser til. For å kompensere for bilbegrensninger i sentrum, blir det ofte bygget parkeringsplasser i utkanten av bykjernen, eller underjordiske parkeringshus under gågater.

Arbeidet med tilgjengeligheten til sentrum med andre transportmidler enn bil er også noe byene i studien til Tennøy et al (2015) jobbet aktivt for. På denne måten sikrer de god tilgjengelighet for sentrums kunder, også de som kommer med bil, samtidig som de

prioriterer gående i de mest sentrale handlegatene (Tennøy et al., 2015, s. 60). God tilgjengelighet med alle transportmidler er avgjørende for at sentrum skal kunne lykkes (Tennøy et al., 2014, s. 82). Litman (2020) sier seg også enig i dette. Han mener at løsningen ikke nødvendigvis er bilfrie områder hvor det er forbudt å kjøre med bil, men at en heller skal legge til rette for et mangfoldig transportsystem som tilrettelegger for gode gå muligheter, sykling, offentlig transport og privatbiler.

4.0 Vitenskapsteoretisk perspektiv og forskningsmetode

4.1 Abduktiv forskningsstrategi

For å finne ut hvordan gågater kan endre Risør sentrum for næringslivet, befolkningen og besøkende, tok jeg i bruk en abduktiv forskningsstrategi. I en abduktiv forskningsstrategi starter en med et teoretisk rammeverk, for så å gjøre observasjoner og foreta tolkninger om observasjonene i tråd med de foreliggende teoriene (Dey, 2004, s. 91). En relaterer altså en teori til en observasjon (eller omvendt), og resulterer i en fortolkning. Abduksjon er ulikt induksjon i den forstand at det teoretiske rammeverket i en abduktiv forskningsstrategi blir brukt sammen med en observasjon for å få frem en fortolkning, heller enn å utlede en generalisering. I motsetning til deduksjon vil resultatet gi en trolig fortolkning enn en logisk konklusjon. Det sentrale i en abduktiv tilnærming er hvilken mening en gir til et fenomen når en tolker det innenfor et bestemt rammeverk (Danermark, Esktrom, Jakobsen & Karlsson, 2002).

Danermark et al (2002) fremhever ulike egenskaper med en abduktiv forskningsstrategi. For det første vil abduksjon gi muligheten til å rekontekstualisere fenomener slik at en kan forstå noe på en ny måte ved å observere og tolke dette i et nytt rammeverk. En oppdager ikke nye hendelser som ingen har vist om, men en oppdager koblinger og relasjoner, ikke direkte observerbare, slik at en kan forstå og forklare allerede kjente hendelser på en ny måte (Danermark et al., 2002, s. 91). Dette vil føre til ny innsikt om eksisterende fenomener da en studerer disse fra et nytt perspektiv (Kovács & Spens, 2005). For det andre er abduksjon en formell logikk, men ikke en streng logisk slutning. Som nevnt ovenfor argumenterer Dey (2004) for at abduksjon ikke vil gi en logisk konklusjon, siden denne forskningsstrategien bygges på tolkning. En abduktiv metode vil kunne ha flere mulige tolkninger til et fenomen, ettersom en kan ta i bruk ulike teorier og ideer. Mens deduksjon vil bevise at noe er på en bestemt måte, vil abduksjon vise hvordan noe kan være (Danermark et al., 2002, s. 91).

Blaikie (2010) har en annen forståelse for abduksjon enn hva Danermark et al (2002) legger til grunn. Blaikie (2010) argumenterer for at det teoretiske rammeverket er sluttproduktet av en studie, ikke utgangspunktet for den. En begynner med en sosial verden hvor en observerer sosiale aktørers konstruksjon av virkeligheten, deres måte å gi mening til den sosiale verden,

deres kunnskaper og forståelser. Blaikie (2010) og Danermark et al (2002) har dermed ulikt utgangspunkt for sine perspektiver, men begge to bruker abduksjon som en metode for å skape forståelse og tolkninger over sosiale fenomener. Alt ut ifra hvilket perspektiv en legger til grunn, kan abduksjon gi oss et nytt perspektiv på fenomener, eller det kan brukes til å gi nye teorier om et fenomen (Kovács & Spens, 2005). Min forskningsstrategi har blitt bygd på Danermark et al (2002) sin forståelse av abduksjon.

Ved å ta i bruk en abduktiv forskningsstrategi har mine fortolkninger av det fenomenet jeg har studert, blitt påvirket av det teoretiske rammeverket jeg på forhånd har valgt. Det teoretiske rammeverket la grunn for hvordan mine forskningsspørsmål ble utformet. Det har også bestemt hvilke dokumenter jeg har sett nærmere på for å få svar på min problemstilling og forskningsspørsmål. I det følgende skal jeg se nærmere på den refleksive metodologien og den hermeneutiske tilnærmingen jeg anvendte under forskningsprosessen. Hermeneutikk er en form for abduktiv forskningsmetode (Alvesson & Sköldberg, 2018).

4.1.1 Refleksiv metodologi og hermeneutisk tilnærming

Tradisjonelt sett har forskning gått ut på å skape ekte, objektive kunnskaper ved å følge en vitenskapelig metode (Alvesson & Sköldberg, 2018, s. 2). Alvesson og Sköldberg (2018) stiller seg kritiske til dette objektivistiske vitenskapelige synet. De argumenterer for at kunnskap ikke kan separeres fra personen som innhenter kunnskapen; dataene som samles inn i en studie, er et resultat av en subjektiv tolkning. Ifølge Alvesson og Sköldberg (2018) er dermed refleksivitet en essensiell del av en forskningsprosess.

Refleksiv forskning har, som Alvesson og Sköldberg (2018) definerer det, to kjennetegn: nøye tolkning og refleksjon. Alle empiriske data en person samler inn gjennom en forskning, er et resultat av forskerens egen tolkning. En forsker bør dermed ha forforståelse for teoretiske forutsetninger, viktigheten av språk og egne fortolkningsrammer, som kan ligge til grunn for hvordan en tolker det datamaterialet som blir samlet inn (Alvesson & Sköldberg, 2018). Det å reflektere vil kunne bety at en konsekvent vurderer ulike grunnleggende dimensjoner som foreligger bak og i tolkningsarbeidet av empirien (Alvesson & Sköldberg, 2018, s. 11). Hovedfokuset i refleksiv forskning er således å skape en kritisk refleksjon og bevissthet rundt ulike aspekter som kan ligge til grunn for ens tolkninger av fenomener.

Ifølge Alvesson & Sköldbberg (2018) er hermeneutikk en viktig form for refleksjon. Den hermeneutiske prosessen kan forstås som en aktiv dialog mellom forsker og det studerte objekt, mellom del og helhet, og mellom forforståelse og forståelse (Alvesson & Sköldbberg, 2018). En stiller seg spørsmål om det studerte fenomenet, basert på forforståelsen en har. Disse spørsmålene vil utvikles og endres kontinuerlig i den hermeneutiske prosessen, da en hele tiden vil få nye forståelser om fenomenet som vil legge grunnlaget for nye kunnskaper. Det er dermed en refleksiv gjensidighet mellom «helhet» og «del». En anerkjenner i større grad betydningen av forskerens subjektive forforståelser i forskningen. Hvordan en forstår ulike fenomener, vil være avhengig av personer sin forforståelse og erfaringer (Alvesson & Sköldbberg, 2018).

Ved å anvende det hermeneutiske rammeverket i min studie har jeg hatt som hovedmål å finne mening, forklaringer og oppfatninger om hvordan en gågate kan endre Risør sentrum for ulike aktører. Jeg har ønsket å få en forståelse av fenomenet som helhet, og det har derfor vært svært relevant å samle inn informasjon gjennom ulike «caser». Ved å kontinuerlig bevege og veksle mellom del og helhet, vil en ifølge Alvesson & Sköldbberg (2018) bringes mot en stadig større og dypere forståelse av dem begge. Ved å utføre observasjoner i Risør sentrum, innhente relevante dokumenter og intervju sentrale aktører på ulike dager, har jeg hele tiden vekslet mellom ulike deler. På denne måten har jeg som forsker fått en større og dypere forståelse av helheten om hvordan en omgjøring til gågater kan påvirke næringslivet, befolkningen og de besøkende i Risør.

Før jeg startet forskningen min, var jeg bevist på mine forforståelser rundt gågater i Risør sentrum. Jeg har tidligere vært besøkende i Risør sentrum, og jeg visste dermed hvordan gatene og byrommet var utformet og utsmykket. Fra før av visste jeg også at gågater var et tema som var oppe for diskusjon i Risør. Som Alvesson & Sköldbberg (2018) argumenterer for, er disse forforståelsene en forutsetning for min egen forståelse av det studerte fenomenet som helhet. Ved å hele tiden være ute etter ny informasjon, fikk jeg nye forståelser som ble til nye forforståelser ved neste observasjon og intervju. Ved å tilegne meg nye forforståelser ble nye spørsmål utviklet og endret kontinuerlig i forskningsprosessen. Ved å ta i bruk en hermeneutisk tilnærming og hele tiden tilegne meg nye kunnskaper, har det vært mulig for meg å se fenomenet fra et bredere perspektiv enn hva jeg opprinnelig gjorde.

Alvesson & Sköldbberg (2018) argumenterer for at en forsker alltid vil ha med seg sine subjektive meninger og forståelser inn i en feltstudie, noe som vil kunne påvirke hva en ser

etter i forskningen. Ved å hele tiden reflektere over datamaterialet har jeg blitt mer bevisst på min egen subjektivitet. Jeg bor ikke selv i Risør og har derfor ingen tilhørighet der som kan stå i veien for min oppgave, men etter å ha vært besøkende i Risør et par ganger løpet av forskningsperioden utviklet jeg en større interesse rundt temaet. Jeg hadde hele veien en interesse for å forstå aktørers ulike oppfatninger rundt et slikt tiltak, men jeg fikk en forståelse for at også mine egne perspektiver og meninger rundt gågater kan ha påvirket oppgavens retning i en viss grad.

4.2 Metodisk tilnærming

Ifølge Halvorsen (2018, s. 20) er metode en systematisk måte å undersøke virkeligheten på, og de forskningsmetoder som velges vil kunne være med på å bestemme hva en vil se eller oppdage. Metode er et hjelpemiddel for å samle inn data, bearbeide, analysere og tolke fakta som samles inn gjennom for eksempel intervju eller observasjon. Metode er ikke noe mål i seg selv, og opprinnelig betyr begrepet «veien til målet» (Kvale & Brinkmann, 2018, s. 140).

Formålet med datainnsamlingen har vært å få en forståelse for hvordan en gågate kan være med på å endre Risør sentrum for næringslivet, befolkningen og de besøkende. For å finne svar på oppgavens problemstilling valgte jeg å ta i bruk både primærdata og sekundærdata. Ifølge Halvorsen (2018) vil en ved å ta i bruk primærdata få en nærhet til datakildene som samles inn, og en vil selv ha stått for innsamlingen av dem. Siden jeg har vært ute etter en forståelse for hvordan gågater kan endre Risør sentrum for ulike aktører, har en kvalitativ metode vært egnet til innhenting av oppgavens primærdata. Ved bruk av kvalitativ metode innhentes fyldige data om personer og situasjoner, noe som vil øke muligheten til å forstå atferd og situasjoner slik de oppfattes av respondenten (Halvorsen, 2018). Jeg foretok intervjuer med ulike informanter som jeg mente ville ha sentral informasjon og oppfatninger om en potensiell gågate i handlegatene i Risør sentrum. Jeg har også samlet inn primærdata gjennom ikke-deltakende observasjoner i Risør sentrum. Sekundærdataene jeg har valgt å inkludere i oppgaven er fra sentrale dokumenter, tidligere undersøkelser og avisartikler.

4.2.1 Intervju som metode

Informantintervju er en mye brukt kvalitativ metode, som skjer muntlig, og som lar intervjueren styre samtalen så lite som mulig mens informantene fører ordet (Halvorsen, 2018). Intervjuer gir forskere en svært nyttig måte å lære om andres virkelighet, selv om den virkelige forståelsen av og til kan være unnvikende (Qu & Dumay, 2011, s. 239). Jeg ønsket å tilegne meg bred kunnskap om gågater i Risør gjennom informantenes egne erfaringer og meninger. Intervju ble dermed valgt som den mest egnede metoden for å få innsamlet den informasjonen jeg ønsket.

Bryman (2016) gjør rede for tre ulike typer intervjuer. I et strukturert intervju er målet at alle intervjuobjektene skal få de samme spørsmålene i en fast rekkefølge og hvor det ofte er klare svaralternativer. Semi-strukturert intervju refererer til når det er faste emner i en intervjuguide, men spørsmålene kan stilles i en annen rekkefølge enn opprinnelig skissert. I et ustrukturert intervju har forskeren kun emnene eller problemstillingen for hva som vil bli spurt om (Bryman, 2016, s. 201). Intervjuene jeg gjennomførte for å innhente oppgavens primærdata har vært semi-strukturerte. Ved å ta i bruk semi-strukturert intervju vil en ifølge Kvale & Brinkmann (2018) ha muligheten til å åpne opp for nye relevante retninger, tanker og ideer. Intervjuguiden min var i stor grad basert på åpne spørsmål. Ved bruk av åpne spørsmål er det ikke formulert svaralternativer på forhånd. Åpne spørsmål legger også til rette for bruk av oppfølgingsspørsmål som gjør at en kan få ekstra informasjon (Halvorsen, 2018). Ved bruk av åpne spørsmål kom informantene mine med svar som jeg tidligere ikke hadde tenkt på som relevant. Å ta i bruk semi-strukturerte intervjuer gav meg muligheten til å få tilgang til mer informasjon enn jeg ville ha fått dersom jeg tok i bruk et strukturert intervju. Jeg var dermed hele tiden åpen for bruk av oppfølgingsspørsmål og var bevisst på at jeg ikke trengte å følge intervjuguiden slavisk. Jeg utarbeidet fire ulike intervjuguides (se vedlegg); en for de næringsdrivende, en for befolkningen, en for de besøkende og en for informanten innenfor byutvikling. Intervjuguidene inneholdt flere like spørsmål, men hver og en av dem var tilpasset med spørsmål for de ulike informantene. Oppgavens teoretiske rammeverk la i stor grad grunnlaget for spørsmålene i intervjuguiden. I delkapittel 4.3 vil jeg nærmere forklare intervjuprosessen.

4.2.2 Ikke-deltakende observasjoner

Jeg gjennomførte en ikke deltakende-observasjoner i Risør sentrum en mild vårdag i april 2021. Observasjoner blir brukt som metode når en ønsker å studere et fenomen i sine naturlige sammenhenger (Halvorsen, 2018). Som metode innebærer observasjon at vi bruker våre sanser på en mer disiplinert og gjennomtenkt måte enn det vi gjør i det daglige, og observasjon kan fortelle en forsker hva folk gjør når det kommer til handlinger og samhandlinger. Jeg tredde inn i en rolle som ikke-deltakende av det observerte fenomenet, noe som vil si at jeg ikke var i samhandling med de jeg ønsket å studere. Observasjonene jeg gjennomførte var *skjulte*, noe som betyr at de jeg observerte ikke var klar over at de var gjenstand for min undersøkelse (Halvorsen, 2018).

Jeg valgte på forhånd ut hva som skulle observeres, og ifølge Halvorsen (2018) var dermed mine observasjoner strukturerte. Ved strukturert (systematisk) observasjon velger forskeren ut på forhånd bestemte aktiviteter som skal observeres (Halvorsen, 2018, s. 135). Jeg ønsket å observere bilparkeringsen i Risør sentrum, og hvorvidt de som parkerte langs handlegatene også handlet i de nærliggende butikkene. Under observasjonene satt jeg på en benk i enden av Havnegata, hvor jeg hadde god utsikt til både parkeringsplassene langs Havnegata og ved Torvet. Jeg brukte rundt 15 minutter på observasjonen og tok notater på mobiltelefonen min underveis. Ikke bare ble folks parkeringsatferd observert, men jeg foretok også observasjoner av gatene i Risør sentrum. Jeg observerte hvordan butikker og mennesker brukte gatene, og hvordan gatene så ut.

4.2.3 Dokument- og innholdsanalyse

Ved hjelp av kvalitativ dokumentanalyse har jeg undersøkt sentrale dokumenter som tar for seg tilrettelegging for gående og gågater i Risør sentrum. Kvalitativ dokument- og innholdsanalyse innebærer at en fortolker meningsinnholdet i det som har blitt skrevet av ulike kilder, analyserer dokumentene og bruker dem som empirigrunnlag i analysen (Thagaard, 2013). Ifølge Thagaard (2013) skiller denne formen for analyse seg fra annen data som forskeren har samlet inn i feltet, fordi dokumentene er skrevet for et annet formål enn det forskeren skal benytte dem til.

Tittel på dokument	Utgiver	År
Parkeringsplan for Risør sentrum	Risør kommune	2018
Kommuneplan 2019-2030: Samfunnsdelen	Risør kommune	2019
Utredning: Steds- og boligutvikling i Risør kommune	Risør kommune	2016
Risør sentrum: Boligundersøkelse 2016	Feste Grenland AS	2016
Møteprotokoll: Bystyret (2019-2023)	Risør kommune	2020
Sentrumsplanen: Detaljreguleringsplan for Risør sentrum	Risør kommune	2019
Rapport: Sentrumsutvalget, Risør kommune 2018	Sentrumsutvalget Risør	2018
Miljøetisk plan Risør sentrum- delrapport trafikk og parkering	Asplan Viak	2000

Figur 5- Dokumentoversikt

Da Risør sentrum ble valgt som case-område, begynte jeg å lete etter relevante dokumenter som kunne være med på å gi meg svar på oppgavens problemstilling og forskningsspørsmål. Jeg fant flere relevante dokumenter, men noen har vært mer sentrale enn andre.

Parkeringsplan for Risør sentrum (Risør kommune, 2018), Detaljreguleringsplanen for Risør sentrum (Risør kommune, 2019) og Kommuneplan 2019-2030: Samfunnsdelen (Risør kommune, 2019) har vært tre sentrale dokumenter når det kommer til forståelsen av hvordan Risør kommune arbeider for tilrettelegging for fotgjengere og reduksjon av biltrafikken i byen. Ved å studere disse dokumentene fikk jeg et innblikk i hvordan kommunen har arbeidet med tidligere gågater og hvordan det arbeides rundt parkeringssituasjonen som i dag er i Risør sentrum.

Boligundersøkelsen i Risør sentrum som ble foretatt av Christenson og Telnes i 2016 har vært en svært nyttig undersøkelse i forbindelse med min oppgave. Hensikten med boligundersøkelsen var å kartlegge nærmere årsaker til reduksjon i antall beboere i sentrum, sentrums kvaliteter, eventuelle mangler og hva som skulle til for at en skal ønske å bo i sentrum (Christenson & Telnes, 2016, s. 5). Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 1.juni-

1. desember 2016. Totalt ble det gjennomført 17 intervjuer og en digital spørreundersøkelse som var tilgjengelig for alle, hvor det kom inn 193 svar. Målgruppen for undersøkelsen var beboere i sentrum og beboere som har valgt å flytte ut av sentrum. Jeg valgte å inkludere resultater fra denne undersøkelsen i mine empiriske funn, fordi det i undersøkelsen kom frem hvordan beboerne i sentrum stilte seg til gågater, parkering og reduksjon av biltrafikk.

Jeg har også benyttet enkelte avispublikasjoner vedrørende gågater i Risør og diskusjonen rundt dette. Særlig har disse avisartiklene hatt en betydning for å belyse de tidligere erfaringene rundt gågater og hvordan ulike aktører, da spesielt næringslivsaktører, har stilt seg til en potensiell fjerning av gateparkeringsplassene i sentrum.

4.3 Intervjuprosessen

Totalt har 16 informanter bidratt i denne oppgaven. To av dem, en som er medlem av bystyret og en som er kommuneansatt i Risør, møtte jeg for en uformell prat tidlig i prosjektets startfase. Selv om jeg ikke intervjuet disse to, bidro de med mye relevant informasjon om gågater og hvordan kommunen arbeider rundt dette. Resten av utvalget mitt består av to næringsdrivende, fire besøkende, syv innbyggere, og en person som arbeider med byutvikling som også er boende i Risør. Alle de jeg intervjuet var aktører jeg mente ville bli påvirket eller ha en mening om omgjøring til gågater i Risør sentrum. Ved å utføre pop-up intervjuer med næringsdrivende, beboere og besøkende har jeg fått frem ulike oppfatninger og meninger rundt oppgavens tematikk. Intervju med person innenfor byutvikling har bidratt med mye relevant informasjon om hvordan en gågate vil kunne påvirke Risør sentrum. Ved å intervju de ulike informantene har jeg også fått utdypet informasjon om det som foreligger i de ulike dokumentene jeg har analysert.

4.3.1 Rekruttering av informanter

Jeg startet med rekrutteringen av informanter tidlig i midten av mars 2021. Da valgte jeg å sende e-post til flere velforeninger i Risør sentrum, og til en sentral person innenfor

byutvikling i Risør. I e-posten ble det beskrevet hvem jeg var, hva forskningsprosjektet mitt omhandlet og hvorfor jeg ønsket å intervju de relevante aktørene. Jeg la også ved et informasjonsskriv om oppgaven (se vedlegg 1). Etter å ha sendt ut flere e-poster, var det kun aktøren innenfor byplanlegging jeg fikk svar av.

Siden forskningen min har omhandlet gågater i Risør sentrum, valgte jeg å finne flesteparten av mine informanter der. Jeg gjennomførte til sammen 11 pop-up intervjuer fordelt på to dager; to intervjuer med næringsdrivende, syv intervjuer med innbyggere i Risør og to intervju med fire besøkende. Ifølge Blaikie og Priest (2019) er det viktig å overveie i hvilken kontekst eller setting en ønsker å innsamle data. De informantene jeg valgte til pop-up intervjuer, har oppholdt seg i hva Blaikie og Priest (2019) kaller en naturlig sosial setting. Informantene var dermed ikke forberedt på at jeg skulle konfrontere dem med spørsmål. De to næringsdrivende ble rekruttert når de var på jobb, mens innbyggerne og de besøkende ble rekruttert ved at jeg gikk bort til dem på gaten i Risør sentrum.

4.3.2 Gjennomføring av intervjuene

Intervjuet med informanten som arbeider innenfor byutvikling ble gjennomført via den videotelefoniske programvaren Zoom. Under hele intervjuet hadde jeg intervjuguiden foran meg. Jeg fulgte ikke denne slavisk og var hele tiden åpen for oppfølgingsspørsmål. Jeg prøvde i stor grad å la informanten lede samtalen. Informanten ble på forhånd tilsendt et informasjonsskriv på e-post, hvor jeg fortalte hva jeg ønsket å snakke om og hvorfor jeg så det som relevant å intervju henne. Intervjuet pågikk i rundt 30 minutter, og jeg skrev ned notater underveis på papir. Bortsett fra et par avbrutte sekunder på grunn av dårlig internettforbindelse, var det god kommunikasjon mellom oss gjennom hele intervjuet. Informanten virket svært engasjert i oppgavens tematikk, noe som gjorde det enkelt for meg å få svar på mine spørsmål, samtidig som hun kom med mye ny informasjon jeg ikke tidligere hadde tenkt noe særlig over. Etter intervjuet var ferdig, skrev jeg mer detaljert og utfyllende svarene hennes i et Word-dokument, samtidig som jeg tok i bruk notatene jeg hadde tatt underveis i intervjuet. Dette ble gjort rett etter intervjuet, mens jeg fortsatt hadde samtalen og informasjonen jeg fikk tildelt, frisk i minne.

Pop-up intervjuene med de to næringsdrivende ble holdt i butikkene hvor de arbeider. Det ene intervjuet varte i fem minutter, mens det andre varte oppimot ti minutter. Selv om begge disse intervjuene varte relativt kort, fikk jeg mye god og relevant informasjon av dem begge. Jeg noterte meg ned et par korte stikkord på mobiltelefonen underveis, hvor jeg også hadde skrevet ned spørsmålene fra intervjuguiden som jeg ønsket å stille dem. Det samme gjorde jeg da jeg intervjuet innbyggerne og de besøkende. Intervjuene med disse informantene varte også mellom fem til ti minutter. Disse intervjuene ble holdt i Risør sentrum, der hvor jeg møtte på informantene. Da jeg kom hjem fra Risør de dagene disse intervjuene ble holdt, skrev jeg de innhentede dataene inn i et Word-dokument.

Under alle intervjuene opplevde jeg at informantene virket svært engasjerte i temaet for oppgaven min. Alle de jeg intervjuet hadde lyst til å snakke og dele sine meninger med meg. Både positive og kritiske refleksjoner rundt omgjøring til gågate kom frem gjennom intervjuene, og jeg opplevde at de svarte åpent og ærlig på det jeg hadde å spørre om. Flere av informantene brakte frem kritiske sider rundt gågater som jeg selv ikke hadde tenkt noe over på forhånd. Det kan også hente at mine spørsmål påvirket informantene til å reflektere over tematikken på en ny måte.

4.4 Bearbeiding av datamaterialet

Jeg analyserte mine intervjuer gjennom en tematisk analyse. Ifølge Kvale og Brinkmann (2018) blir en tematisk analyse ofte brukt opp mot kvalitativt datamateriale, hvor forskeren analyserer, rapporterer og identifiserer ulike temaer i både teori og data. Temaene vil komme fra forskerens teoretiske forståelse av fenomenet, og fra de empiriske dataene som er blitt samlet inn. Gjennom en tematisk analyse av datamaterialet bestemmes hvilke temaet som er viktige, og de viktigste temaene knyttes til teori for å danne en rød tråd for prosjektet (Ryan & Bernard, 2003).

Da jeg var ferdige med alle intervjuene startet jeg med å trekke ut noen røde tråder fra den informasjonen jeg hadde samlet inn. Siden jeg tok i bruk en abduktiv forskningsstrategi, var det enkelt for meg å vite hva jeg skulle se etter i det innsamlede datamaterialet. Teoriene som

jeg har tatt utgangspunkt i, og som la grunnlaget for intervjuguidene, hjalp meg med å kategorisere resultatene mine slik at jeg enklere fikk en oversikt over det studerte fenomenet. For eksempel gav teorien om midlertidige gågater inspirasjon til hva jeg ønsket å spørre informantene om angående dette. Svarene jeg fikk på disse spørsmålene ble i analyseprosessen tildelt en kategori. Slik gjorde jeg med de ulike teoriene som ligger til grunn for oppgaven, og jeg har derfor enkelt klart å trekke tråder mellom empirien jeg samlet inn og teoriene jeg har valgt å bruke. Det teoretiske rammeverket har dermed bestemt hva jeg valgte å fokusere på i det innsamlede datamateriale og analysen av dem.

4.5 Studiens reliabilitet og validitet

Reliabilitet og validitet er to konsepter som blir brukt for å evaluere en forsknings kvalitet. Begrepene brukes for å kvalitetssikre kvalitativ forskning med henhold til pålitelighet og gyldighet (Kvale & Brinkmann, 2018, s. 275). Ifølge Blaikie (2010) handler reliabilitet om at hvis en forsker produserer et konsistent resultat, vil det være mulig for andre forskere å komme til samme konklusjon hvis de følger den samme forskningen. Bruk av en abduktiv forskningsstrategi, slik jeg gjorde i denne oppgaven, kan gjøre det vanskelig for andre å oppnå samme resultat som meg. Ved å intervju andre mennesker, kan en annen forsker oppnå ulike resultater enn det jeg gjorde. Andre mennesker kan ha andre oppfatninger rundt tematikken, enn hva mine informanter hadde. Mine informanter kan endre sine synspunkter, og hvordan det arbeides rundt gågater i Risør kan på sikt endres. Målet med en abduktiv forskningsstrategi er ikke å generalisere resultatene, men å forstå et fenomen ved å ta i bruk ulike teorier. Reliabilitet handler også om i hvor grad arbeidet er til å stole på (Kvale & Brinkmann, 2018). Jeg har i dette kapitlet vist, med et ønske om å fremtre pålitelig ovenfor leseren, hvordan mine forforståelser og subjektive meninger kan ha påvirket oppgavens retning.

Ifølge Kvale og Brinkmann (2018) handler validitet om gyldighet og troverdighet. En forskning vil sies å være valid hvis metoden egner seg til å undersøke det forskeren ønsker å undersøke (Kvale og Brinkmann, 2018, s. 276). I dette kapitlet har jeg gjort rede for mine valgte metoder, og hvorfor jeg har tatt de valgene jeg har gjort.

4.6 Ivaretagelse av forskningsetiske regler

Halvorsen (2018) gjør rede for ulike forskningsetiske prinsipper en forsker må ta hensyn til i sin forskning. Det første prinsippet er at hvert enkelt individ som deltar i forskningen skal informeres om hva som kommer til å skje når forskningen igangsettes. Informantene skal informeres om hva forskningen dreier seg om, hvorfor en foretar forskningen og hva formålet med forskningen er. Det andre prinsippet dreier seg om at en forsker skal innhente fritt samtykke fra informantene, og dette skal skje uten press, trusler eller løfte om belønning. Det tredje prinsippet går ut på at deltakerne skal opplyses om sin rett til og når som helst kunne avbryte sin deltakelse i prosjektet, og kreve at innsamlede opplysninger slettes, uten at dette skal få konsekvenser for dem (Halvorsen, 2018, s. 252). Deltakerne bør også informeres om resultatet av undersøkelsen. Respondentene bør få noe tilbake, for eksempel informasjon som kan komme dem til nytte (Halvorsen, 2018, s. 253).

Jeg har siden prosjektet sin startfase vært klar over hvordan jeg har formidlet det skiftelige informasjonsskrivet som ble sendt til ulike aktører jeg ønsket å intervju. Informasjonsskrivet (se vedlegg 1) inneholdt informasjon om prosjektets formål og hvorfor jeg ønsket å intervju den enkelte aktøren. Skrivet inneholdt også informasjon om rettighetene til deltakerne, for så lenge de kan identifiseres i datamaterialet har de rett til å få innsyn i hvilke personopplysninger som er registrerte, få rettet personopplysningene og å få slettet dem. Indirekte vil deltakerne kunne gjenkjennes, da bakgrunnsopplysninger som bostedskommune og hvilket yrke en har, vil bli publisert. Risør er en liten by, hvor jeg tror mange kjenner til hverandre. Samtidig som oppgaven i sin helhet vil bli sendt til ulike aktører ved prosjektslutt. Det har derfor vært viktig for meg som forsker å få frem denne informasjon i informasjonsskrivet og til informantene.

NSD (Norsk senter for datasikkerhet) har godkjent at prosjektet mitt opptrer i tråd med de nødvendige etiske retningslinjene for samfunnsforskning. Ifølge NSD må en meldte prosjektet dersom en skal behandle personopplysninger, noe jeg i denne oppgaven har gjort. Bakgrunnsopplysninger som bostedskommune og yrke har blitt behandlet, og kan føre til at en indirekte kan gjenkjenne informantene. I forbindelse med intervjuene av næringsdrivende, befolkningen og besøkende har ingen personopplysninger blitt samlet inn. I startfasen av prosjektet hadde jeg tenkt å benytte meg av lydopptak under noen av intervjuene (fikk også

godkjenning av NSD til dette), men valgte å ikke gjøre det da jeg så det som mer egnet å ta egne notater under intervjuene. Ved å ikke benytte meg av taleopptak, men heller skrive notater for hånd og på mobiltelefon, har jeg til enhver tid selv bestemt hvilke opplysninger jeg har om informantene. Hvilke butikker og gater de næringsdrivende jeg intervjuet har holdt til i, har med intensjon ikke blitt nevnt. Dette er fordi jeg ikke anser det som relevant for oppgaven å oppgi hvilke butikker det er snakk om. De andre informantene jeg snakket med på gaten i Risør sentrum, noterte jeg verken ned navn eller alder på, noe som gjør det umulig å vite hvem de er.

4.7 Styrker og svakheter med metodevalg

Å velge en kvalitativ metode førte med seg både fordeler og ulemper, noe jeg selv oppdaget under arbeidet med intervjuene. Siden jeg var opptatt av å få frem folks ulike forståelser og oppfattelser rundt gågater, gjennomførte jeg kvalitative intervjuer hvor jeg fysisk møtte flesteparten av personene jeg intervjuet. Ved å ta i bruk en kvalitativ fremgangsmåte fikk jeg en dyp forståelse av informantenes refleksjoner, samtidig som jeg selv stod for innsamlingen av datamaterialet. Fleksibiliteten i intervjuene var en stor fordel, ettersom det førte til at jeg fikk mer informasjon om fenomenet enn det jeg på forhånd hadde tenkt over.

Det at jeg kunne utføre et intervju via Zoom, så jeg på som en stor fordel. På grunn av reiseavstanden til Risør, og strenge koronarestriksjoner, så jeg på dette som det beste alternative for utførelsen av intervjuet med denne informanten. Informanten ønsket også å gjennomføre intervjuet på denne måten. Selv om en gjennomfører intervjuer ved hjelp av digitale hjelpemidler, vil en fortsatt kunne ha muligheten til å avdekke uklarheter eller misforståelser rundt spørsmålene som blir stilt (Halvorsen, 2018).

En av oppgavens svakheter er at jeg kunne ha fått tak i enda flere informanter, slik at jeg hadde fått en større variasjon i det innsamlede datamaterialet. Det var vanskelig å få tak i informanter som var besøkende på de tidspunktene jeg var i Risør. Dette var to rolige dager hvor det fra før av var svært lite folk rundt i gatene. Jeg endte opp med å gjennomføre intervjuer av 13 informanter i Risør sentrum, noe jeg selv er veldig fornøyd med. Jeg fikk gode og informative svar av alle de intervjuede. Supplert med en tidligere undersøkelse og

flere avisartikler mener jeg mitt empirigrunnlag gir en god pekepinn på hvordan befolkningen og næringslivet mener en gågate kan endre Risør sentrum.

5.0 Empiriske funn

5.1 Dagens trafikkbilde og parkeringsbehov

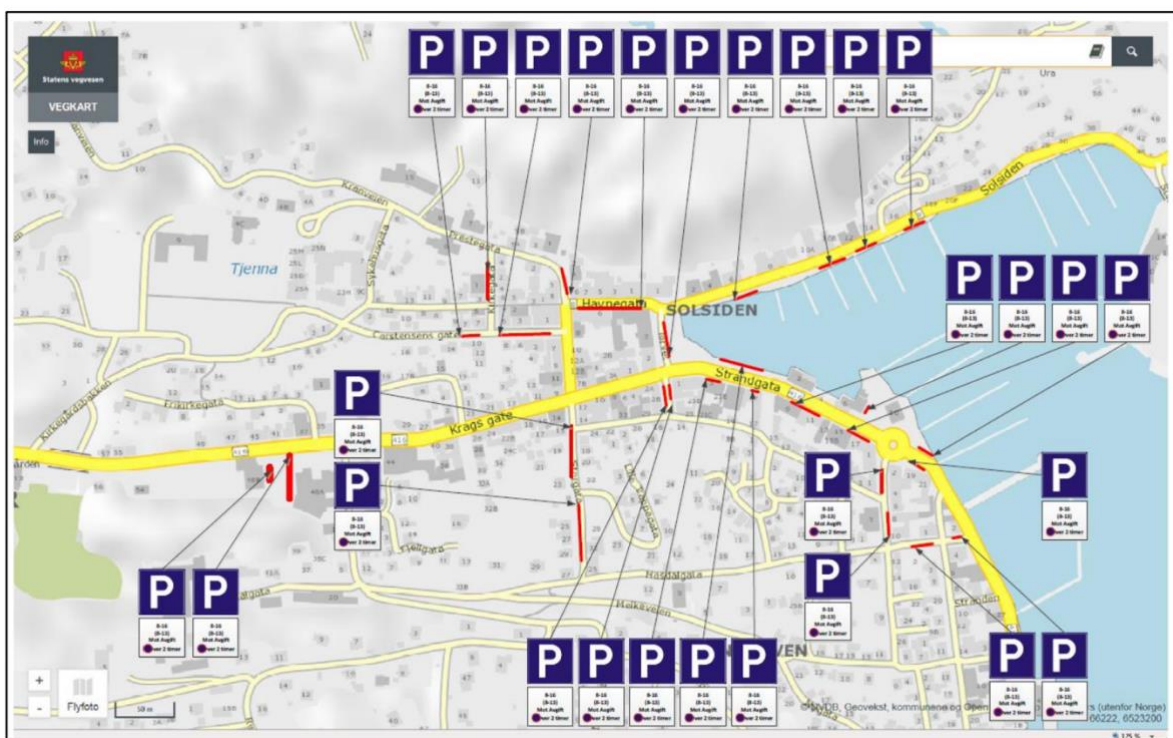
I delrapporten om trafikk og parkering (Eikland, Sandberg, Theisen, Rønningen, Pedersen & Helgesen, 2000, s. 4) kan en lese følgende:

«Det som særpreger byrommene i Risør er at bilen er tilstedeværende i de aller fleste av dem. Byen har derfor et trivselspotensiale når det gjelder å prioritere myke trafikanter framfor bilen i enkelte viktige byrom»

Med fremveksten av massebilismen har Risørs gater opplevd en visuell og bruksmessig endring de siste tiårene (Risør kommune, 2018). Økende biltrafikk og bilhold har ført til at gatene og byrommene i større grad har blitt dominert av biltrafikken. Med en blanding av biltrafikk, fotgjengere og syklende har Risør sentrum et uoversiktlig trafikkbilde. Det er fortau langs alle sentrumsgatene, men de har en varierende bredde og kvalitet, og det kan være utfordringer med høye fortauskanter og ujevnt gatebelegg. I gangsonen drives det uteservering og flere butikker har også plassert ut reklameskilter. Forbigående må derfor ofte gå av fortauet og ut på veien for å kunne passere. På grunn av dette og syklistene som stort sett bruker vegbanen, kan det fort oppstå utrygge situasjoner, da spesielt med tanke på kantparkerte biler og i kryss. Siden 1977 har det blitt registret flere ulykker i Kragsgata og Strandgata. Til sammen har det vært fire alvorlige skadde og 17 lettere skadd. Ingen er blitt drept (Risør kommune, 2018).

I sommerperioden øker antall besøkende i Risør sentrum med flere tusen. I delrapporten om trafikk og parkering pekes det på at sommertrafikken er 20-25% høyere enn årgjennomsnittet (Eikland et al., 2000). Her ble det påpekt at Kragsgate/Strandgata hadde et trafikkbilde som oppleves som konfliktfylt med vareleveringer, ulovlig parkering, fotgjengere og atkomsttrafikk til sentrum. Trafikkbildet i denne gaten er fortsatt slik i dag. Det finnes ikke trafikk tall på de kommunale gatene i Risør, men flere av mine informanter opplever at biltrafikken også i disse gatene er betydelig mye høyere i sommermånedene.

Nesten alle byrom i Risør sentrum har innslag av kantesteinsparkering, og parkeringsbehovet legger premisser for arealbruken i gatene og «livet mellom husene» (Risør kommune, 2018, s. 15). I 2017 var det totalt 364 offentlige parkeringsplasser i Risør sentrum. 148 av disse var plassert i indre sone, som i hovedsak er langs indre havn og i de mest sentrale gatene for handel og service. I denne sonen er det en maksimumsbegrensning på 2 timer og det er en avgift på 20 kr per time. *Figur 6* nedenfor viser et oversiktsbilde over parkeringsplassene i den indre sonen. Langs kvartalet Kragsgate-Storgata-Havnegata-Torvet er det ut fra observasjoner rundt 10 parkeringsplasser, inkludert en HC-plass. Dagen jeg foretok observasjoner her, var nesten alle av disse parkeringsplassene i bruk av folk som var innom butikkene for å handle. Flere av mine informanter, som er bosatte i Risør, påpekte også at disse parkeringsplassene ofte er i bruk av folk som skal handle på butikkene.



Figur 6- Oversiktsbilde av parkeringsplasser i indre sone (Risør kommune, 2018)

Funn fra flere undersøkelser (Eikland et al 2000, Risør kommune 2018 og Christenson & Telnes 2016) viser at det stort sett er en god parkeringskapasitet i Risør sentrum, med unntak av sommermånedene, spesielt under festivalene som finner sted. I Eikeland et al (2000) sin rapport vises det til at Risør sentrum har et behov for økt parkeringskapasitet om sommeren

til rundt 100-150 plasser daglig. Ifølge Risør kommune (2018) er dette tallet for lavt til å dekke dagens behov. Med en økning i antall besøkende til Risør, flere fritidsboliger, økt hotellkapasitet, mer boligutleie, flere båtplasser, større og flere arrangementer, anslås behovet for økt parkeringskapasitet om sommeren til å være på 300 plasser. Det er dermed et behov for nesten dobbelt så mange parkeringsplasser om sommeren, enn det er resten av året. I undersøkelsen til Christenson & Telnes (2016) kommer der frem at 79,8% av de intervjuede mente at parkeringskapasiteten er svært bra om vinteren, mens 17,1% mente at den var bra om sommeren. Flere av mine informanter påpekte også dette. De mente at parkeringsbehovet til vanlig er godt nok, men at det på sommerstid er trangt om parkeringsplassene da det er betydelig flere mennesker rundt i byen. Spesielt er det mye letekjøring rundt i sentrum og flere ender opp med å parkere ulovlig langs gatene. Dette står i stor kontrast til vinterhalvåret, da flere av informantene uttrykker at sentrum i denne perioden nesten er «dødt» og at det ikke er i nærheten av så stor trafikk og folkemengde.

Det er gjort flere utredninger om etablering av et parkeringsanlegg som kan løse dagens trafikk- og parkeringssituasjon (Risør kommune, 2018). Hensikten med å etablere et parkeringsanlegg er først og fremst for å tilrettelegge for en mer «grønnere» og triveligere by. Dette er fordi en reduksjon av gateparkeringsplasser kan redusere trafikk og letekjøring, samtidig som det vil tilrettelegge for handel/besøk i sentrumskvartalet (Risør kommune, 2018, s. 33). Spesielt vil et parkeringsanlegg føre til en større kapasitet til å håndtere økt belastning på sommeren og ved arrangementer, og det vil kunne føre til at sentrum kan få bilfrie bolig- og handlegater.

5.1.1 Kollektiv transport

Siden 1.januar 2017 har bussene startet og sluttet sin rute ved Tollboden, ved Torvet som hovedholdeplass (Risør kommune, 2018). Her er det satt opp lehus, og det er installert elektroniske sanntidsinformasjonssystemer. I 2014 ble det gjennomført et utbedringsprosjekt i Kragsgate/Strandgata, noe som førte til at framkommeligheten for bussene i sentrum ble noe bedre. I 2014 var den mest brukte bussen den som går til Arendal. Siden 2015 har passasjerene på denne linjen hatt en jevn vekst. Bybussen har derimot opplevd en nedgang i passasjertallene de siste årene. Sentrumsutvalget (2018) konkluderer med at kommunens kollektivtilbud er dårlig, da spesielt til lokalsentra. Det er dårlige kollektivtilbud fra og til

sentrum, og fra sentrum til E-18 og togstasjon. I kommuneplanen 2019-2030 (Risør kommune, 2019b) kommer det frem at kommunen ønsker å tilrettelegge for utbedring av kollektivtilbudet i Risør. Dette er noe Sentrumsutvalget (2018) også anbefaler. Ønsket er å skape et mer effektivt og stort kollektivknutepunkt.

Ifølge flere av mine informanter, er folk bosatt utenfor bykjernen i kommunen avhengige av å bruke bilen for å komme seg til sentrum. Kollektivtrafikken blir beskrevet som noe «stusselige greier». En av informantene fortalte at det finnes en bybuss, men at hun ikke engang vet hvor ofte den går. Bussen har i tillegg reduserte busstider, spesielt i helger og ferier. I Christenson og Telnes (2016, s. 21) sin undersøkelse blir det også påpekt at pendlere er helt avhengige av å bruke bil til og fra jobb, da kollektivtransporten ikke er spesielt godt tilrettelagt for dem.

5.2 Sentrumsutvikling og reduksjon av biltrafikk

I delrapporten om trafikk og parkering konkluderer Eikeland et al (2000, s. 4-5) med at det er viktig å ta hensyn til følgende forhold:

Mennesker bør få prioritet fremfor biler i enkelte viktige byrom. En må fjerne skjemmende biler og erstatte frigjort trafikkareal til miljø- og trivselstiltak.

Ifølge Risør kommune (2018) er dette fortsatt et forhold som det er viktig å ta hensyn til når det kommer til utviklingen av Risør sentrum den dag i dag. I dag går mye areal til veger og parkeringsplasser, areal som kunne vært brukt til andre formål som tilrettelegging for sykkel og gange, oppgradering av byrom, trivselstiltak og siktlinjer (Risør kommune, 2018, s.11). I Eikeland et al (2000) sin rapport pekes det på at bilen er dominerer mange byrom i sentrum, og at det i mange tilfeller kan virke ødeleggende på de kulturhistoriske byrommene og attraktiviteten til Risør. Den parkeringspolitikken som finnes i dag bidrar til økt bilkjøring og letekjøring, noe som igjen medfører lokal forurensning og støy (Risør kommune, 2018). Risør kommune ønsker derfor å tilrettelegge for redusert bilbruk, samtidig som det er et mål om å øke attraktiviteten for beboerne, næringsdrivende og besøkende (Risør kommune, 2018,

s.11). Når bilen ikke lenger får parkere overalt, kan framkommelighet og miljøkvaliteter øke, samt at gater og byrom blir mer trafikksikre.

I parkeringsplanen for Risør sentrum beskrives det ulike strategier og tiltak for hvordan en kan oppnå en grønnere og mer trivelig by. Hovedmålet med parkeringsplanen er å gjøre det mer attraktivt å bo, besøke og handle i sentrum. For å oppnå dette konkluderes det med ulike tiltak, hvor det å tilrettelegge for gående, syklist og kollektivtransporten blant annet er ett av dem. Det blir listet opp flere grunner til at det er ønskelig at flere reiser blir foretatt med gåing og sykling (Risør kommune, 2018, s. 36):

- Bilveier og parkeringsplasser opptar verdifulle areal som kan brukes til andre ting
- Det er trafikksikkerhets- og trivselsgevinster ved å ha færre biler i gatene
- Trehusbyen Risør er et unikt kulturminne som fremstår best uten trafikk og trafikkerte biler/trafikkskilt
- Klima og miljø: mindre utslipp, mindre støy/svevestøv
- Folkehelsegevinster- mer bevegelse gir bedre helse

For å oppnå at færre tar i bruk bilen i Risør sentrum, må gående og syklende bli prioritert i byutviklingen. I parkeringsplanen for Risør sentrum (2018, s. 36-37) gjøres det rede for følgende strategier for dette:

- Legge til rette for gåing/sykling slik at «dør-til-dør»-reisetiden blir kortere enn med bil
- Etablere trafikksikre veier for gående og syklist
- Fjerne spredt gateparkering i sentrum og bruke frigjorte trafikkareal til miljøtiltak, fotgjengere og sykkelprioritering. Dette kan begrense letkjøring og det kan bli mindre trafikk i bolig-gater.
- Trehusbyen- skjerm noen byrom/gater for trafikk og parkering

I utredningen om steds- og boligutviklingen i Risør kommune pekes det på at det å skape bedre forhold for gående og syklende er et viktig tiltak for å skape et attraktivt sentrum (Risør kommune, 2016). Dette skal gjøres ved å sette et særlig fokus på myke trafikanter i planarbeid og eksisterende områder, hvor et av tiltakene er på sikt å kunne redusere antallet gateparkeringsplasser i sentrum. Bystyret vedtok i 2018 at Torvet skal rustes opp og at det

derfor bør utredes for om Torvet skal strenges for biltrafikk (Risør kommune, 2018). Dette kan bidra til et roligere byrom hvor en kan tilrettelegge for mer menneskelig aktivitet med for eksempel benker, opplevelser, arrangementer, beplanting osv. Det negative er at dette igjen vil ha konsekvenser for trafikk og parkering i Havnegata.

I tillegg til det å fokusere på myke trafikanter, blir det å bygge tettere og mer kompakt trukket frem som et tiltak for å skape et attraktivt sentrum (Risør kommune, 2016). Risør sentrum er kompakt (Sentrumsutvalget 2018, Christenson & Telnes 2016, Risør kommune 2016). Arbeid, boliger og fritid har korte avstander til hverandre, og derfor er mange ifølge Sentrumsutvalget (2018) i liten grad avhengige av bil.

5.2.1 Folkehelse

Reguleringsplanen for Risør sentrum ønsker å bidra til å fremme økt aktivitet og tilrettelegge for at gange og sykkeltrafikk i større grad prioriteres i sentrum (Risør kommune, 2019a, s.43). Det handler om at myke trafikanter må prioriteres framfor bilister, da både i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet. Dette vil kunne fremme folkehelse og miljø (Risør kommune, 2018). Dette kan gjøres ved å ha flere sykkelparkeringsplasser, større torv, parker og gågater, samt mer parkering i utkanten av sentrum. I dag har Risør sentrum mange snarveier, noe som bidrar til at gåing blir mer effektivt, samtidig som det er trivsels- og miljøskapende (Risør kommune, 2018, s. 16). Færre biler i sentrum og etablering av gågater er ifølge Sentrumsutvalget (2018) en anbefaling når det kommer til å utvikle gode byrom og møteplasser. Lite støy og gode luftkvaliteter kommer også frem som viktige punkter som kan styrke folkehelsen (Risør kommune, 2019a).

5.2.2 Klima og miljø

Dagens byutvikling må tilpasse seg et endret klima og miljø aspekt, noe som særlig får utslag i strategi for bilbruk (Risør kommune, 2019a, s. 32). I kommuneplanen 2019- 2030 påpekes det at klima og miljø er et gjennomgående tema for hele kommunens virksomhet. Planen legger føringer for klima og miljø politikken i Risør, samt at arbeidet skal kunne påvirke

befolkningen til å gjøre klimavennlige valg (Risør kommune, 2019b). Risør kommune skal ha fokuset på å redusere utslipp ved egen virksomhet som både byggherre og planlegger. Det vil derfor bli stilt større krav til arealdisponering og planlegging. Kommunens klima- og miljøfokus skal være målrettet og handlingsbasert. Dette innebærer å legge til rette for gode klima- og miljøtiltak som bidrar til å redusere klimagassutslippene, men som også gjør Risør til en bedre kommune å bo og leve i (Risør kommune, 2019b, s.11).

Veitrafikk står for nesten halvparten av klimagassutslippene i kommunen (Risør kommune, 2019b, s. 12). Transport er dermed et område hvor det er fokus på å redusere utslippene. Gjennom en reduksjon i transportbehov og tilrettelegging for gange, sykling, og kollektivtransport, ønsker kommune å bidra til en reduksjon av klimagassutslipp. Samtidig som dette også vil kunne gjøre sentrum mer attraktivt og tilgjengelig.

5.3 Erfaringer rundt tidligere gågater

I dag finnes det ingen permanente gågater i Risør sentrum, men flere gater har tidligere blitt omgjort til midlertidige gågater om sommeren. 28.mai 2020 hadde bystyret et møte på rådhuset i Risør. Ifølge sak 20/79 som omhandlet tiltak av smittevern sommer 2020 la rådmannen frem følgende forslag til vedtak:

For å opprettholde mulighetene for et godt smittevern i Risør sentrum sommeren 2020, stenges det for innkjøring for biler inn Kragsgate fra kryss Storgata t.o.m. Tollboden, samt Storgata stenges mellom Kragsgate og Carstensens gate. Tiltaket gjelder fra uke 26 til uke 32 (22. juni – 9. august 2020) (Risør kommune, 2020, s. 12).

Selv om dette forslaget ble nedstemt av bystyret, ble Storgata etter initiativ fra næringsdrivende gjort om til en kort gågate i ut juli måned i 2020. Dette ble dermed et prøveprosjekt for å se hvilke effekter det kan ha å omgjøre en av handlegatene i sentrum til en gågate. Alle de fem butikkene som holder til i Storgata var med på søknaden om gågate, og de mente at dette ville kunne føre til en bedre opplevelse for kunder og turister (Liane, 2020a). Noe som også ble tilfelle. Fra før av har det vært lite ferdsel i denne gaten, men da

den ble gjort om til en gågate opplevde informantene mine at flere folk trakk seg til dette området. Gateplanet utenfor butikkene ble bruk som et forlenget areal hvor de stilte ut ulike varer og hvor det var uteservering. Gaten var sperret av med kommunale veisperringer. Dersom Storgata eller andre gater en gang i fremtiden skulle blitt gjort om til gågater igjen, ønsker den ene informanten min å finne en annen løsning på veisperringene slik at gatene kan se enda mer attraktive ut.

Ifølge næringsdrivende og beboere i Risør som jeg snakket med, fungerte dette initiativet veldig bra. Butikkene erfarte at kundene synes det var positivt med en slik gågate, noe de også selv mente. Det virket bra for kundene å kunne gå rundt utenfor butikkene uten å måtte passe seg for biler som kjører forbi. Flere av beboerne jeg snakket med opplevde det som avslappende å ha en plass en kunne gå uten å bli forstyrret av en kaotisk trafikk. Det blir veldig trangt på fortauet i denne gaten når det er mye turister, og ofte står det biler parkert der i timevis (Liane, 2020a). En informant påpekte at når en er i en situasjon hvor en helst skal holde avstand til hverandre, var det veldig greit at en i denne gaten ikke trengte å gå på trange fortau hvor det er mye folk.

På spørsmålet om hvordan en slik gågate påvirket omsetningen i denne perioden, syntes en av informantene mine dette var et spørsmål det var vanskelig å svare på. På grunn av COVID-19 var det et betydelig antall mindre turister som besøkte Risør sentrum sommeren 2020, enn det som er «vanlig» i sommermånedene. Om omgjøringen til gågater har påvirket omsetning var dermed vanskelig å svare på siden butikkene har hatt færre kunder enn det de vanligvis har hatt. En annen informant fortalte meg at butikkene opplevde at flere kunder var innom da Storgata ble omgjort til gågate. Dette ble også tilfelle for bakeriet i Storgata (Liane, 2020b). Det at Storgata ble til en gågate var med på å øke salget i bakeriet. Siden de mistet mange av sitteplassene inne i lokalet, på grunn av koronarestriksjoner, hadde det stor betydning at de fikk ha sitteplasser ute i gågaten.

Deler av Strandgata, der hvor flere av byens restauranter ligger, blir gjort om til gågate deler av året. Det var opprinnelig tenkt at kommunen skulle overta ytterste del av Strandgata og omregulere denne til gågate (Risør kommune, 2019a). Dette ble bare delvis noe av og fylkeskommunen står fortsatt som eier. Det er inngått en avtale som innebærer at kommunen har ansvaret i sommerhalvåret og fylket i vinterhalvåret. Ifølge reguleringsplanen for Risør sentrum (Risør kommune, 2019a) foreslås det fortsatt veiformål med fortau, men at det gis

muligheter for uteservering og bruk til gågate spesifisert innenfor et gitt tidsrom, nærmere bestemt fra 1.april til 31.september. Serveringsstedene langs Storgata kan dermed nyte godt av bruken av utearealer uten å måtte søke om dispensasjoner. Når Strandgata blir gjort om til en gågate tar restaurantene i bruk utearealet og fortauet til uteservering. Det blir også plassert ut flere benker langs gaten. Det er fortsatt lov med varelevering og utrykningskjøretøy, og busser til Risør Hotel har fortsatt muligheten til å benytte gaten selv om den er gjort om til en gågate. Tidligere år har gaten blitt skiltet med forbud for motorvogn, men i 2020 ble den skiltet som en gågate (Sandmo, 2020).

Flere av mine informanter som er bosatte i Risør synes at det har fungert svært bra å stenge Strandgata for biltrafikk i sommersesongen. Ifølge en av mine informanter har dette tiltaket fungert bra fordi folk ønsker å oppholde seg på steder hvor biler ikke ferdes. Det å kunne nyte en kopp kaffe og være sosial sammen med andre mennesker utendørs på en fin sommerdag, uten å oppleve støy fra biltrafikk, er essensielt for en god opplevelse og en følelse av avslapping og ro. Strandgata har derfor blitt en plass hvor en i sommermånedene kan «trekke seg unna», en plass hvor en kan få gå og sitte i fred og ro uten å måtte ta hensyn til forbi kjørende biler. Informantene påpekte at det var trivelig å se mange andre mennesker i gågaten, spesielt på uteserveringsstedene.

To av informantene som var besøkende i Risør på det tidspunktet jeg intervjuet dem, hadde vært på besøk i Risør ved en tidligere anledning, da på sommerstid. De reflekterte tilbake på dette besøket, og fortalte meg at de opplevde det som hyggelig å kunne gå langs den delen av Strandgata som var gjort om til en gågate. På spørsmålet om hvorfor de opplevde det som hyggelig å gå her i forhold til resten av sentrum, påpekte de to besøkende slik også flere av innbyggerne gjorde, at det var godt å kunne gå rundt i Strandgata uten å måtte ta hensyn til all trafikk som ellers var rundt i sentrum på det tidspunktet. Det å kunne nyte god mat og snakke sammen uten å bli forstyrret av trafikkstøy var for dem en fin opplevelse. De opplevde det derfor som svært trivelig å gå i en slik gågate.

I reguleringsplanen kommer det frem at en gågate om sommeren i Strandgata vil kunne påvirke næringslivet på en positiv måte (Risør kommune, 2019a). Etter noen år som gågate på sommeren, har dette blitt tilfellet. Det å ha en gågate i Strandgata har vært såpass positivt at flere restauranteiere i denne gaten, ifølge Sandmo (2020), sammen har sendt inn en søknad til beslutningstakere i fylket og kommunen med et ønske om at gaten skal bli gågate på

helårsbasis. I intervjuet med utestedsdriver i Strandgata, ble det fortalt til Bjerva (2020) at det ble lagt ned mye arbeid i utformingen av uteserveringene og at området har blitt en liten attraksjon som har bidratt til flere besøkende til byen. Det er et ønske om å videreutvikle gata som destinasjon, som et sted hvor folk kan nyte god mat og drikke. Utestedsdriveren ønsker å gjøre gaten enda mer attraktiv i 2021 og mener at gågaten på kort tid er blitt viktig for Risør og for dem som driver der. Flere av mine informanter gav uttrykk for at de kunne tenke seg at Strandgata ble gjort om til en helårig gågate.

Flere av byens gater blir omgjort til midlertidige gågater under de store festivalene som finner sted i Risør sentrum om sommeren. Under for eksempel Trebåtfestivalen stenges sentrums gater for biltrafikk i to dager, og beboerne i området må ta i bruk andre løsninger dersom de ønsker å bruke bilen i sentrum disse dagene. Beboerne i området stiller seg positive til at gatene i denne perioden blir strengt for biltrafikk og omgjort til gågater. Dette er et midlertidig tiltak som kun varer i et par dager og noe beboerne etter flere år er blitt vant med. Dette kommer også frem i Christenson & Telnes (2016) sin undersøkelse, hvor flere av deres informanter mente at det fungerer fint når de stenger gatene for biltrafikk under festivalen.

5.4 Betydningen av god tilgjengelighet

I mange år har størstedelen av handelsstanden i Risør stilt seg negative til gågater i byens handlegater. Da de i 2014 diskuterte en eventuell gågate i Havnegata var det ni personer som var mot, mens fem var for (Jensen, 2014). Et argument som da ble lagt frem var at en ikke måtte tro at folk kom til å gå fra parkeringsplassen på Tjenna til Vinmonopolet, som ligger i enden av Havnegata ned mot Torvet. I intervjuet til Jensen (2014) ble det fortalt at det å si nei til gågate er å støtte en tilgjengelighet som vil være til fordel for alle i byen. På grunn av en betydelig handelslekkasje ut av Risør kommune, bør en holde på kundene så godt en kan. Flesteparten i handelsstanden mener det derfor er viktig at det er lett tilgjengelighet til butikkene og at folk har muligheten til å parkere langs gatene. De få butikkeierne som tale for gågate på dette møtet i 2014, mente at en gågate først og fremst vil gi befolkningen og de besøkende noe nytt i byen. Argumentet om mangel på parkeringsplasser holdt ikke for dem. Betydningen av god tilgjengelighet med bil til sentrums handlegater er dermed et tema for

diskusjon. Ulike aktører har forskjellige meninger om hvordan de vil kunne bli påvirket dersom parkeringsplassene langs gatene forsvinner ved innføring av en gågate.

5.4.1 Næringslivet

En av mine informanter innen næringslivet i Risør, gav uttrykk for at dersom gateparkeringen forsvinner, forsvinner også tilgjengeligheten for byens kunder. Ifølge denne informanten er det svært viktig at kundene har muligheten til å parkere så nær butikken som mulig. Hvis de ikke lengre har denne muligheten, ser informanten for seg at kundene ikke lengre vil handle i butikkene i handlegaten. Det blir for langt for dem å måtte gå fra andre parkeringsplasser. En gågate vil fjerne de eksisterende gateparkeringsplassene, noe som kundene er avhengige av når de besøker sentrum. Informanten min er redd for at dette på sikt vil kunne føre til en reduksjon i antallet kunder, noe som vil påvirke butikkenes omsetning på en negativ måte. Videre fortalte informanten at selv om byen hadde gode erfaringer med gågate sommeren 2020, så vil ikke dette tiltaket fungere like bra resten av året. På vinterhalvåret er det fra før av lite kunder i sentrum, det vil derfor ikke være ønskelig å tape enda flere kunder på grunn av dårlig tilgjengelighet.

En annen informant mente at dette tiltaket kan føre til at flere mennesker bruker lengre tid i butikkene, siden de ikke lengre vil ha en bil som står parkert utenfor. En kunde som vet hva de skal kjøpe, vil parkere så nærme butikken som mulig, kjøpe det de skal ha, for så å kjøre av gårde igjen. Hvis de ikke lengre har en bil som står rett utenfor, mener informanten de også vil bruke lengre tid på å se seg rundt i butikkene. Det at folk vil bruke lengre tid i butikkene, vil også føre til at de legger igjen mer penger enn de ellers ville ha gjort. En gågate vil derfor kunne ha en positiv effekt på omsetningen til butikkene. Informanten påpeker at det å gjøre en av handlegatene om til en gågate om sommeren ikke vil ha stor betydning for folks tilgjengelighet til enkelte butikker i sentrum. På grunn av den betydelig store trafikkmengden på sommerstid er det uansett vanskelig for folk flest å få parkeringsplass langs gatene, noe innbyggerne er vant med. Det at en av gatene blir gjort om til en gågate om sommeren, vil dermed ikke påvirke tilgjengeligheten til butikkene i en så stor grad som mange skal ha det til.

Videre påpekte den ene informanten at en gågate i byens handlegater vil være svært positivt for næringslivet i Risør, men at det kan ta tid før en ser hvilke effekter en slik gågate kan ha. Det å omgjøre en gate til gågate, hvor en fjerner gateparkeringen, vil gjøre at folk ikke lengre har noe alternativ om å parkere nær butikkene. Informanten påpekte at kundene mest sannsynligvis ikke vil irritere seg over det, dersom det ikke lengre er et alternativ for dem.

5.4.2 Befolkningen

Ifølge parkeringsplanen for Risør sentrum (2018) hadde 237 av de 874 menneskene som bodde i Risør sentrum i 2017 ikke bil. Dette utgjør rundt 45,5% av husholdningene, og sammenlignet med gjennomsnittstallet i Norge (11%) er dette et svært høyt tall. Korte avstander som tilrettelegger for gåing og sykling kommer frem som en av årsakene til at bilhold er såpass lavt i Risør sentrum (Risør kommune, 2018). Vanskelige parkeringsforhold kommer også frem som en årsak, både fordi letekjøring etter parkeringsplass kan være tidkrevende og avstand til parkeringsplass kan ha en betydning. En av mine informanter som er bosatt i Risør sentrum bekrefter dette. Det er mange som ikke har bil, men det er like mange, om ikke fler, som har bil. Informanten påpeker at flere bruker bilen når de skal handle i sentrum, selv om det er korte avstander. Spesielt er eldre og funksjonshemmede avhengige av å kunne kjøre i sentrum.

Jeg intervjuet syv informanter som var bosatte i Risør kommune. Seks av dem i nærheten av Risør sentrum, mens den siste var bosatt noen kilometer unna. Av de jeg intervjuet eide fire av dem en bil, mens tre av dem ikke gjorde det. Flere av dem som hadde bil fortalte meg at selv om de bor i nærheten av sentrum, tar de ofte i bruk bilen som transportmiddel når de skal utføre ulike ærender. Den ene informanten påpekte at hun spesielt brukte bilen i sentrum når hun skulle handle dagligvarer eller har dårlig tid. Da blir transport med bil det enkleste alternativet. Selv om det ikke er lange avstander mellom hennes hjem og de enkelte butikkene, synes hun det er greit å ha muligheten til å kjøre bil og parkere langs gatene i sentrum. En annen informant fortalte noe av det samme, og påpekte at hun bruker bilen til sentrum fordi hun har muligheten til å parkere nærme butikkene. Hun mener selv at det er såpass korte avstander mellom hennes hjem og handlegatene at hun ikke nødvendigvis trenger å bruke bilen som transportmiddel. Selv om de ikke føler de må bruke bilen når de

handler i sentrum, gjør de det som oftest fordi de har muligheten til det. Informanten som var bosatt et lite stykke unna sentrum, fortalte meg at han var helt avhengig av å bruke bilen som transportmiddel for å komme seg til sentrum, men at han ikke trenger å parkere helt nær butikkene i handlegatene. For han går det fint å måtte gå noen hundre meter fra parkeringsplassen på Tjenna og inn til sentrum.

Dersom gateparkeringsplassene blir fjernet i enkelte av sentrums gater, blir det for tre av de intervjuede ikke noe problem å måtte parkere bilen lengre unna butikkene. En av informantene påpekte at det fortsatt finnes parkeringsplasser som ikke er alt for langt unna, og de korte avstandene gjør at det går fint å måtte gå fra andre parkeringsplasser og til butikkene. En annen informant påpekte at dersom det blir et parkeringsanlegg i utkanten av sentrum, ser han ikke det som noe problem at flere av parkeringsplassene blir fjernet med innføring av en gågate. Han poengterte at folk i stor grad vil kunne klare å spasere fra et parkeringsanlegg og til handlegatene uten problem, men at det er viktig å ta hensyn til at det blir HC-parkering i nærheten av handlegatene. Ifølge den tredje informanten er det ingen problem dersom de fjerner de få parkeringsplassene langs de sentrale handlegatene, fordi det er ganske trangt om disse plassene fra før av på sommerstid. En vil dermed ikke bli særlig påvirket om disse blir fjernet for en liten periode. Den fjerde innbyggeren jeg snakket med mente at en gågate kom til å gjøre det vanskeligere for henne å få parkert i nærheten av butikkene i handlegatene. Selv om hun ikke nødvendigvis handler så ofte i sentrum, så ønsker hun å ha muligheten til å kunne parkere så nær som mulig og slippe å gå langt for å komme seg til butikkene. Hun var også bekymret for hvordan trafikken gjennom sentrum kom til å bli dersom en av gatene blir gjort om til en gågate. Hun ser for seg at folk kommer til å kjøre mye feil, og at det blir unødvendige omkjøringer rundt i sentrum.

Ifølge Christenson og Telnes (2016) handler 36,8% av innbyggerne ofte i sentrum. De av mine informanter som hadde bil fortalte at de sjeldent handler i sentrum, mens de som ikke hadde bil oftere gjør det. Av de som hadde bil var alle enige om at de fortsatt kom til å handle i sentrum sine handlegater, selv om det skulle bli gjort om til gågater og parkeringsplasser fjernes. Flesteparten av de intervjuede innbyggerne ser det ikke som noe problem å måtte gå hjemmefra eller fra andre parkeringsplasser. Selv om flere av informantene bruker bilen når de handler i sentrum, vil de derfor ved en omgjøring til gågate i større grad være tilbøyelige til å gå til sentrum dersom de ikke har muligheten til å parkere i umiddelbar nærheten av handlegatene. De vil ikke ha noe annet valg hvis dette tiltaket innføres. Det var viktig for de

intervjuende innbyggerne at sentrum fortsatt har god tilgjengelighet med bil, selv om det ikke nødvendigvis trenger å være i den indre sonen. Spesielt for turistene og de som bor utenfor bykjernen, er det viktig at det er lett tilgjengelige parkeringsplasser.

5.4.3 Besøkende

De fire besøkende jeg snakket med mente alle at parkeringsforholdene i Risør sentrum var gode. Jeg snakket med disse fire besøkende på to ulike dager i april måned. To dager hvor det verken var mye biltrafikk eller mennesker rundt i sentrum. Felles for disse fire besøkende var at de valgte å parkere ved Tjenna, en del av den ytre sonen hvor det ifølge Risør kommune (2018) er 121 offentlige parkeringsplasser. På denne parkeringsplassen er det gratis ubegrenset parkeringstid i perioden 1.10- 30.4 (Risør kommune, 2021). Dette er den første parkeringsplassen de kom til da de fulgte skiltingen for parkering inn mot sentrum.

På spørsmålet om det var viktig for dem å parkere nærmere sentrum svare alle de fire besøkende at dette ikke var særlig viktig for dem. To av dem som tidligere hadde vært på besøk i Risør, var forberedt på å måtte gå et par minutter for å komme seg ned til sentrum der hvor butikkene ligger. I og med at det er såpass korte avstander mellom parkeringsplassen på Tjenna og ned til sentrum, mente de at det gikk helt fint å gå dit. De vil derfor i liten grad bli negativt påvirket dersom parkeringsplassene langs handlegatene blir fjernet. Den ene informanten som tidligere hadde vært på besøk i Risør på sommerstid, mente at isteden for å kjøre rundt å lete etter parkeringsplasser langs gatene om sommeren, kan en like godt bruke denne tiden på å gå ned til sentrum.

5.5 By- og kulturliv

Risør er kjent for sitt yrende kulturliv, spesielt i sommerhalvåret, hvor det ofte er festivaler, markeder og andre aktivitetstilbud. Byens kultur- og festivaltilbud trekker publikum fra langt utenfor kommunegrensen. De største festivalene bidrar til å fylle byen til randen med liv og aktivitet, samtidig som trehusbyen Risør er en viktig ramme for arrangementene (Risør

kommune, 2018, s. 13). Noen av de største arrangementene, som også har internasjonal interesse, er Risør Kammermusikkfest, Villvin Kunsthåndverksmarked og Trebåtfestivalen. Risør Kammermusikkfest skal være et nasjonalt og internasjonalt forum for kammermusikk, og skal stimulere til musikk- og kulturlivet i Risør og regionen (Visitorslandet, 2021a). Villvin Kunsthåndverksmarked er landets største og spennende mønstring av kunsthåndverk. Her presenteres og selges unike arbeider, samtidig som det også er underholdning, barneverksted og andre aktiviteter (Visitorslandet, 2021a). Trebåtfestivalen er et av de mest viktigste og populære kystkultur-arrangementer i Europa. Her viser en frem tradisjonelle trebåter. I Risør får en også oppleve «den gode, gammeldagse handelen, med skattejakt i spennende, små butikker i de hvite trehusene» (Visitorslandet, 2021b). Disse nisjebutikkene finnes det mange av i Risør sentrum.

5.5.1 Næringslivet

På spørsmålet om hvordan en gågate kan påvirke bymiljøet Risør sentrum, mente en av de næringsdrivende jeg snakket med at det vil påvirke trafikkbildet i Risør sentrum på en positiv måte. For kundene vil en gågate kunne bidra til et tryggere og mindre stressende miljø, noe som i større grad vil kunne føre til at kundene synes det blir enda mer hyggelig å vandre rundt i handlegatene. Dette kan føre til at folk isteden for å kun besøke én butikk, vil gå innom flere. Det at kunder kan gå rundt i gatene av Risør uten å måtte ta hensyn til den betydelige sommertrafikken, kan ifølge en av informantene også øke sentrums attraktivitet. Det å øke attraktiviteten i sentrum vil bidra til at flere velger å besøke Risør sentrum, noe som betyr at sommerturisme kan øke ytterligere. Dersom flere velger å besøke sentrum, vil dette kunne slå ut positivt på omsetningen til butikkene. I Christenson og Telnes (2016) sin undersøkelse påpekte mange av informantene at det var sommergjester og besøkende som brukte butikker og restauranter mest. Informantene i undersøkelsen la vekt på hvor viktig besøkende er for næringslivet i Risør sentrum, både hos hotellet og overnattingsaktørene, hos butikkene og galleriene, utesteder og spisesteder, og for festivalene (Christenson og Telnes, 2016, s. 17).

5.5.2 Befolkningen

Flere av informantene mine som bor i Risør, mente at en gågate vil påvirke byen for det bedre. Selv om gateparkeringsplassene vil bli fjernet og tilgjengeligheten med bil ikke lengre vil være like god, er flertallet for at en gågate vil være positivt for folk som oppholder seg i Risør sentrum om sommeren. Folk vil da ha muligheten til å gå rundt og shoppe i butikker, uten at de trenger å ta hensyn til biltrafikken. En gågate kan være med på å skape et bedre trafikkbilde om sommeren, samtidig som det blir mye hyggeligere for folk å gå rundt i gatene og de kan møte andre mennesker. En informant påpekte at en gågate og redusert trafikk gjennom sentrum, i tillegg vil gi beboerne i området mindre utfordringer når det kommer til støy. Av de intervjuede innbyggerne kunne flere se for seg en helårig gågate.

I undersøkelsen til Christenson og Telnes (2016) mente flere av informantene at et bilfritt sentrum på sommeren vil gjøre byen enda mer trivelig og trygg å være i. Dette forutsetter en god parkeringsordning ved innkjøringen til byen (Christenson & Telnes, 2016). Av alle de intervjuet i undersøkelsen mente 48,1% at gågater er viktige eller veldig viktige i utviklingen av Risør sentrum. Det å vurdere sommerstregte gater eller gågater på sommerstid i Risør sentrum, er ifølge Christenson og Telnes (2016) et viktig tiltak for å gjøre byen bedre for de som bor og oppholder seg der.

5.5.3 Besøkende

På spørsmålet om hva de besøkende mener om en potensiell gågate i byens handlegater, var alle de fire besøkende svært positive til dette. De mente at en gågate vil være et stort pluss for bylivet i Risør sentrum. En gågate vil føre til at en kan gå rundt, uten å måtte ta hensyn til biltrafikk og parkerte biler. Ifølge dem alle vil dette føre til at det blir enda triveligere i sentrum. Spesielt vektla de viktigheten med å ha et rom i byen, hvor folk kan sette seg ned og spise og være sosiale sammen med andre. I likhet med flere av innbyggerne, kan også de besøkende se for seg at Risør sentrum har en helårig gågate.

5.5.4 Aktør innenfor byutvikling

For by- og kulturlivet vil det ha en stor betydning å innføre en gågate. Informanten jeg intervjuet som arbeider med byutvikling i Risør, mente at bylivet og kulturlivet vil bli positivt påvirket dersom en innfører en gågate i byens handlegater. Hun vektla hvor viktig det er for folk å kunne komme til et byrom hvor det ikke ferdes biler. Ifølge informanter er det i slike bilfrie byrom at folk helst ønsker å sette seg ned og tilbringe tid i. Byrommene skal være basert på opplevelser, og skal gi mennesker en følelse av trygghet, avslapping og ro. En gågate kan være med på å bidra til at Risør sentrum kan få et slikt byrom. For menneskene i byen er det veldig viktig å ha et slikt sted. Et byrom hvor de har en møteplass, hvor de kan være sosiale med andre, uten å ta hensyn til biltrafikken. Informanten påpekte videre at det på sikt vil være ønskelig med en permanent gågate. Ved å ha en permanent gågate i byen vil det ikke være behov for å måtte søke om midlertidige gågater når det kommer til visse kulturarrangementer. Det vil da alltid være et sted hvor en kan ha ulike arrangementer og aktiviteter.

5.6 Utsmykning og bruk av gatene

Aktøren som arbeider med byutvikling i Risør fortalte at utsmykningen av et byrom er svært sentralt når det kommer til hvordan folk opplever steder. Spesielt er bruken av gatebenker viktig. Dagen jeg foretok observasjon i Risør sentrum, var det ikke plassert ut benker i verken Kragsgate eller i Storgata. I enden av Havnegata var det plassert fire benker, samt et par ved Torvet og langs bryggen. Når Strandgata og Storgata sommeren 2020 ble gjort om til sommergågater, ble det plassert ut benker langs gatene. Dette ble gjort for at folk skal kunne sette seg ned og hvile, samtidig som det åpner opp for at en kan være sosiale sammen med andre mennesker.

Når det kommer til trær og beplantning, er det trær både i Kragsgate og ved Torvet. Det var verken trær eller beplantning i Storgata og Havnegata den dagen jeg foretok observasjon. Det var plassert ut et par planter da Storgata ble gjort om til en gågate, som vist på *figur 9*. Også i Strandgata ble dette gjort.

I dag blir fortauene i stor grad brukt til å stille ut varer fra de enkelte butikkene, som vist på *Figur 8* og *Figur 9*. Under de tidligere gågatene som har vært i sentrum, har fortauene i større grad blitt brukt til utstilling av varer, men også til uteservering. Jeg skal i dette delkapittelet se nærmere på hvordan ulike aktører mener om utsmykningen og bruk av dagens gater. Samtidig som jeg skal ta for meg hvordan de ulike aktørene mener en potensiell gågate burde bli brukt og se ut.



Figur 7- Havnegata. Privatfoto tatt 7.april 2021



Figur 8- Torvet. Privatfoto tatt 7.april 2021



Figur 9- Storgata. Deler av gaten er sperret av. Privatfoto tatt 7.april 2021



Figur 10- Midlertidig gågate i Storgata, sommeren 2020 (I Risør, 2020)

5.6.1 Næringslivet

Hvis det blir gågate i en av handlegatene, ønsker den ene næringsdrivende å ta i bruk gateplanet utenfor butikken i større grad en han gjør i dag. Informanten har lyst til å stille ut butikkens varer på dette arealet, og tror at dette kan være med på å trekke flere kunder inn i butikkene. Flere av butikkene langs disse gatene, bruker arealet utenfor til oppstilling av varer, men med en gågate vil en ha betydelig mer plass. Denne næringsdrivende påpekte også utfordringene som kan oppstå dersom gaten blir gjort om til en gågate. Det er viktig for informanten at varene blir levert inn til butikken. Et av forslagene han kom med for å løse dette, er at det blir gjort om til en gågate hvor det i visse timer på dagen er lov med varelevering. Gaten må heller ikke være sperret av slik at varetransport ikke har muligheten til å kjøre igjennom.

5.6.2 Befolkningen

Flere av innbyggerne jeg snakket med kunne tenkt seg en gågate hvor det er uteservering. Selv om det er uteservering i Strandgata om sommeren, mener flere at dette også kan være aktuelt i handlegatene, hvor det for eksempel finnes caféer. Dette vil gi folk muligheten til å kunne trekke seg tilbake og være sosial i roligere omgivelser. Det ble også påpekt hvor fint det hadde vært med enda flere trær og planter i byen, spesielt i Storgata og Havnegata. Flere av informantene påpekte også at det burde bli plassert ut flere benker i gatene. Mange har behov for å kunne sette seg ned og ta en pause når de vandrer rundt i byen. I en gågate vil det i det minste være plass til flere benker.

5.6.3 Besøkende

To av de besøkende ser for seg en gågate med mye blomster, planter og trær. De mener gjør planter mye med byrommene. Blant annet får dem byen til å se mer attraktive og hyggelige ut. Det blir også nevnt at det er viktig å ha uteservering i en gågate. Det å kunne spise ute når det er fint vær, syntes de besøkende det er svært hyggelig å ha muligheten til. Slik innbyggerne kunne tenke seg, ser også de besøkende for seg en gågate hvor det er plassert ut flere benker. De mente at benker vil kunne bidra til at en gågate blir mer attraktiv, siden folk ønsker steder hvor de kan sette seg ned og hvile.

5.7 En ny gågate i Risør sentrum?

På spørsmålet om hvilken gate informantene kunne se for seg som en midlertidig gågate i de sentrale handlegatene, svarte de fleste Havnegata. Denne gaten er i dag enveiskjørt, så det er allerede redusert trafikk igjennom den. Selv om denne gaten har rundt seks parkeringsplasser som vil bli fjernet, mente flertallet at denne gaten er best egnet til å bli en gågate. En gågate i Havnegata vil påvirke trafikkmønsteret i byen minst. Storgata ble også nevnt som et alternativ. Flere av innbyggerne var fornøyd med hvordan deler av denne fungerte som en

gågate sommeren 2020, og kunne se for seg at denne igjen ble gjort om til en midlertidig gågate. Det samme mente en av de næringsdrivende jeg snakket med.

I undersøkelsen til Christenson og Telnes (2016) kommer det frem at også flere av deres informanter foreslo gågate i Havnegata. De mente at dette ikke ville skape noen problemer i forhold til biltrafikk, men heller gi sentrum en etterlengtet gågate. Noen av informantene foreslo og å utvikle Kragsgate videre som en viktig handlegate, hvor nederste del fra Storgata eller Torvet, er sommerstengt for biltrafikk.

En av informantene mine mente at hvis en først ser hvor bra det er med en midlertidig gågate, kan gågatenettverket på sikt utvikles til enda flere. Jo flere gågater det er i sentrum, jo færre biler vil det være der. Erfaringene er gode med de gågatene som har vært i Risør til nå, og informanten stiller seg dermed svært positivt til innføring av en permanent gågate. Ved å begynne midlertidig vil folk kunne se hvordan det fungerer og hvilke effekter det kan gi, både for næringslivet, innbyggerne og de besøkende.

6.0 Analyse og drøfting

6.1 Fra en by for biler til en by for mennesker

Risør sentrum er ikke ordnet inn i atskilte soner slik Cercero, Guerra og Al (2017), Butenschøn (2013) og Røe (2017) mener den modernistiske byplanleggingen har lagt vekt på. Det er korte avstander mellom de ulike funksjonene i Risør sentrum, hvor det finnes både butikker, kontorvirksomheter, servicefunksjoner og boliger (Risør kommune, 2017). Disse korte avstandene er en av årsakene til at byen har et lavt bilhold, da litt under halvparten av husholdningene ikke eier en bil. Selv om bilholdet er lavt, er Risør fortsatt sterkt dominert av biler. Dette viser til Røe (2017) sin teori om at flere byer fortsatt bærer preg av modernismens ideer, institusjoner og planer. I Eikland et al (2000) sin rapport vises det til at det som særpreger byrommene i Risør, er at bilen er tilstedeværende i de aller fleste av dem. Selv om denne rapporten er over 20 år gammel, er dette fortsatt situasjonen i Risør den dag i dag.

På grunn av en betydelig høy sommerturisme, er byen særlig om sommeren dominert av biler. I rapporten til Eikland et al (2000) ble det konkludert med at sommertrafikken er 20-25% høyere enn årsgjennomsnittet. En kan tenkes at dette taller i dag er noe høyere, siden det ifølge Risør kommune (2018) blir poengtert at behovet for flere parkeringsplasser om sommeren er dobbelt så høyt som det som ble anslått av Eikland et al i 2000. Ifølge Risør kommune (2018) og flere av mine informanter har Risør et uoversiktlig trafikkbilde om sommeren. Mange biler kjører rundt i sentrum på leting etter parkeringsplasser, samtidig som det er folk i gatene som må ta hensyn til denne biltrafikken når de spaserer rundt i byen. Spesielt når fortauene er så trange at de må gå av fortauet og ut på veien for å passere, oppstår det konflikter i trafikkbildet.

Gatene og byrommene er blitt dominerte av biltrafikken, og som Appleyard og Jacobs (1987) gjør rede for, er det som en konsekvens av økende antall parkeringsplasser, få sosiale rom i byen. Slik Butenschøn (2013) mener, har gatenes rolle som sosiale rom blitt erstattet med bilens frihet. Dette viser til Litman (2020) og Nieuwenhuijsen & Khreis (2016) sine teorier. Risør sentrum har et transportsystem og arealmønstre som favoriserer biltilgang og gir dårlige tilgang med andre former for transport. Dagens parkeringspolitikk bidrar til økt bilkjøring og

letekjøring. Med 148 parkeringsplasser indre sone, ingen permanente gågater og bilfrie rom, og dårlig kollektiv transport, har byen lagt til rette for at folk skal ta i bruk bilen som transportmiddel i sentrum. Selv om Risør som by ikke forutsetter at mange eier bil slik Eriksen (2020) mener mange norske byer gjør, legger byen allikevel til rette for at folk kan bruke bilen i sentrum. Den ene informanten min mente at hun bruker bilen fordi hun har muligheten til å kunne kjøre og parkere i sentrum, selv om hun mente at hun ikke nødvendigvis trenger å bruke den.

Byen er preget av en utvikling som i lang tid har favorisert bilen og lagt til rette for bruken av den. Isteden for bilfrie og sosiale møtesteder, finner en flere parkeringsplasser og gater som er åpne for biltrafikk. Det ser derimot ut som om det har skjedd en vending innenfor planleggingen og utviklingen av Risør sentrum de siste årene. Allerede i 2000 konkluderte Eikland et al (2000) med at en må fjerne skjemmende biler og erstatte frigjort trafikkareal til miljø- og trivselstiltak, samt å prioritere myke trafikanter fremfor bilen i enkelte byrom. I flere sentrale dokumenter fra nyere tid har dette kommet frem igjen som et viktig tiltak for å oppnå et attraktivt og livlig sentrum. Dette kommer frem i *Utredning: Steds- og boligutvikling i Risør kommune* (Risør kommune, 2016), *Risør sentrum: Boligundersøkelse 2016* (Christenson & Telnes, 2016), *Parkeringsplan for Risør sentrum* (Risør kommune, 2018), *Sentrumsplanen: Detaljreguleringsplan for Risør sentrum* (Risør kommune, 2019a), og *Kommuneplan 2019-2030: Samfunnsdelen* (Risør kommune, 2019b). Isteden for å planlegge for en økning i bilismen, har menneskets plass i byene kommet frem i planleggingen. Slik Mumford (1964) og Jacobs (1961) mente byer burde gjøre, har Risør by nå et mål om å redusere biltrafikken og gateparkering, noe som dermed viser at de setter fotgjengere i fokus i utvikling- og transportplanene for byen.

Risør kommune (2018) viser i *Parkeringsplanen for Risør sentrum* at det er et mål om å øke sentrums attraktivitet for både næringsdrivende, beboere og besøkende. Dette blir også påpekt som et mål i *Utredningen om steds- og boligutvikling i Risør kommune* (2016) og av Christenson og Telnes (2016). Gater og byrom skal bli mer trafiksikre, grønnere og mer triveligere. Dette skal gjøres ved å legge til rette for gåing/sykling, etablere trafiksikre veier for gående og syklister, fjerne spredt gateparkering og bruke frigjort trafikkareal til miljøtiltak, fotgjengere og sykkelprioritering (Risør kommune, 2018, s. 36-37). Dette viser til Tennøy et al (2015), Gehl (2010), Hass-Klau (2015) og Gustavson (2000) sine teorier om at

det å legge til rette for gående, ofte er en del av strategien for å gjøre sentrum mer attraktivt og mer trivelig.

I flere dokumenter og av mine informanter blir det påpekt at biltrafikken i Risør sentrum burde reduseres, spesielt på sommeren, da dette vil kunne føre til et bedre byliv for de som bruker sentrum. For å imøtekomme dagens trafikk- og parkeringssituasjon om sommeren, blir det i *Parkeringsplan for Risør sentrum* (Risør kommune, 2018) vist at det er gjort flere utredninger om etablering av et parkeringshus i eller nært sentrum. Ifølge Risør kommune (2018) vil et parkeringshus kunne føre til at en kan få bilfrie bolig- og handlegater. Ved å fjerne parkeringsplasser og biltrafikk i sentrum sine gater, kan det frigjorte arealet bli brukt til miljøtiltak, fotgjengere og syklende. Det har også vært oppe for diskusjon om Torvet burde stenges for biltrafikk, slik at dette området kan tilrettelegges for mer menneskelig aktivitet. Ifølge teoriene til Gehl (2010) og Matan og Newman (2016) viser dette til at Risør kommune baserer seg på en byplanlegging som tar for seg det folkene i byen ønsker og tilrettelegger for dette. Byene planlegges ikke lengre rundt biler, men rundt mennesker. Byens sosiale dimensjon har i større grad blitt satt i fokus for byens utvikling, noe som viser at Risør legger vekt på en byplanlegging hvor mennesket står i sentrum, slik Gehl (2010) og Matan og Newman legger vekt på. Av sentrumsutvalget (2018), de intervjuede i undersøkelsen til Christenson og Telnes (2016) og flere av mine informanter, blir innføring av gågater trukket frem som et viktig tiltak for utviklingen av Risør sentrum og for å gjøre byen bedre for de som bor og oppholder seg der. Det at Risør planlegger og utvikler gågater om sommeren, viser også ifølge Parajuli og Pojani (2017) en følsomhet ovenfor den menneskelige dimensjonen i planleggingen og dens betydning i byer.

6.2 Kompakt sentrum, mindre bilbruk?

Risør er kjennetegnet av hva Hanssen et al (2015) definerer som en kompakt by. Risør har en tett bebyggelse hvor over halvparten av kommunens innbyggere bor i byområdet, og 11% av innbyggerne bor innenfor grunnkretsen som utgjør Risør sentrum (Risør kommune, 2017). Avstandene mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud er korte, spesielt i Risør sentrum. Det at sentrum har en fortetting og konsentrasjon av flere ulike funksjoner, gir Risør sentrum

et grunnlag for hva Hanssen et al (2015) kaller en bærekraftig mobilitet. Sentrums korte avstander vil ifølge Hanssen et al (2015) gjøre det enklere for innbyggerne å bevege seg mellom ulike gjøremål, og ved å satse på kollektivtransport, sykkel og gange vil en kunne redusere energibruk og utslipp fra biltransport.

I *Utredning: Steds- og boligutvikling i Risør kommune* (Risør kommune, 2016) vises det til hvordan kommunen ønsker å skape et mer attraktivt sentrum ved å satse på en tettere og mer kompakt byutvikling. Ved å satse på en kompakt byutvikling, vil det legges til rette for gående og syklende og folk vil derfor i mindre grad være avhengige av bil. Dette viser til Næss (2015) sin teori om at en reduksjon av transportbehov, bilavhengighet og bilbruk er viktige kjennetegn ved og argumenter for en kompakt byutvikling. Tette og konsentrerte byer og byområder gir ifølge Næss (2015) og Tennøy et al (2015) totalt mindre transportomfang og mindre bilbruk enn byer med et spredt bebyggelsesmønster. Bilholdet er relativt lavt i Risør sammenlignet med andre norske byer, og mange i liten grad er avhengige av bil (Risør kommune 2018, Sentrumsutvalget 2018). Tre av mine informanter som har bil fortalte at de av og til bruker den når de skal handle i sentrum, fordi de har muligheten til det. Selv om de var enige om at de ikke er avhengige av å måtte bruke bilen for å handle, på grunn av de korte avstandene i og til sentrum.

Byen har korte avstander som gjør reiselengden til fots relativt kort, og informantene mine er dermed mer tilbøyelige for å bruke ikke-motorisert transportformer slik som Næss (2015) mener. Næss (2015) viser hvordan folks valg av transportmidler ikke nødvendigvis kun er påvirket av de by-strukturelle forholdene, men også av folks transportrasjonaler. En av informantene fortalte at hun særlig brukte bilen til sentrum når hun skal handle mye og tung eller har dårlig tid. Dette er typiske rasjonaler som Næss (2015) mener ofte påvirker folks valg av transport, men de avhenger som regel av reiselengde. For den ene informanten har det ikke noe betydning om reiselengden er kort. Så lenge hun skal utføre handleturer som vil være tidskrevende og fysisk tunge, velger hun bilen som transportvalg.

Ifølge Tennøy et al (2015) vil ofte tett arealbruk føre til dårligere forhold for biltrafikken, noe som nevnt er tilfelle i Risør sentrum på sommerstid. Det blir ofte lange køer og redusert tilgang på parkeringsplassene i sentrum. Det å styrke det kollektive transporttilbudet i byen vil ifølge Næss (2015) være en hovedstrategi for å oppnå en mer miljøvennlig trafikkutvikling. Selv om mesteparten av den betydelige høye biltrafikken om sommeren er

på grunn av turister, mener mine informanter at folk som er bosatte i utkanten av bysenteret er avhengige av å bruke bilen til sentrum fordi det kollektive tilbudet er dårlig. Informanten jeg snakket med som var bosatt et lite stykke unna sentrum, var helt avhengig av å bruke bilen som transportmiddel for å komme seg til sentrum, da det kollektive tilbudet ikke blir ansett som optimalt. Ifølge Tennøy et al (2015) vil en tett by som Risør ha gode muligheter for et mer konkurransedyktig kollektivtilbud. Dette er et tiltak kommunen ønsker å tilrettelegge for (Risør kommune, 2019b). Ønsket er å skape et kollektivt tilbud hvor avgangene er mer hyppigere og effektive enn de er i dag. Hvis dette tiltaket skal kunne trekke til seg flere passasjerer på bekostning av bilismen, må en ifølge Næss (2015) også unngå å gjøre «bilismetilbudet» mer attraktivt. Risør kommune (2018) ønsker å at færre skal ta i bruk bilen i Risør sentrum. Strategien for å få dette til er å fjerne spredt gateparkering og heller bruke dette arealet til miljøtiltak, fotgjengere og sykkelprioritering. På denne måten arbeider kommunen med å gjøre bilismetilbudet enda mindre attraktivt, da de fjerner folks muligheter til å parkere langs gatene. Dette vil også bidra til mindre letekjøring i sentrum, og det vil bli mindre trafikk i handlegatene og bolig gatene.

6.3 Midlertidige gågater om sommeren

Jørgensen (2011) viser til hvordan temporære byrom har fått større oppmerksomhet innenfor byplanleggingen. Selv om temporære byrom er et relativt nytt fenomen, har flere byer valgt å bruke det som en del av en strategisk byutvikling. I Risør har midlertidige gågater allerede vært på agendaen et par år. Når Trebåtfestivalen finner sted på sommeren, stenges alle sentrums gater for biltrafikk. Strandgata og Storgata har også blitt gjort om til midlertidige gågater hvor det er stengt for biltrafikk. Tidligere forskning viser til at midlertidige gågater har blitt brukt som strategi for å begrense biltrafikken i byene og bedre bylivet (Yassin 2019, Hagen, Tønnesen & Fossheim 2017, Kristiansand kommune 2017 og Vallani & Talamini 2021). Risør kommune (2019b) ønsker å gjøre sentrum mer attraktivt ved å redusere transportbehovet og legge til rette for gang og sykling. Dette viser til Jørgensen (2011) sin teori om at en har gått bort fra å prioritere en bilbasert byutvikling, men heller fokuserer på en byutvikling hvor mennesket står i sentrum. Ved å fokusere på attraktive byer og mennesket i

sentrum slik Jørgensen (2011) gjør rede for, har byrom også blitt et viktig satsingsfelt i Risør kommune.

Når Strandgata og Storgata sommeren 2020 ble gjort om til sommergågater, ble det plassert ut benker langs gatene. Ifølge Rossini (2019) bidrar midlertidige installasjoner til en økning av bruken det offentlige rom, noe som igjen kan føre til mer sosialisering mellom innbyggerne. Whyte (1980) påpeker også dette, og mener videre at det som utgjør et vellykket rom er de som åpner for ulike typer aktiviteter og stimulerer til ulike impulser som spise, leke og hvile. Byrom som har mer sitteplass enn andre er ifølge Whyte (1980) mer populære enn andre. Flere av mine informanter påpekte hvor positivt det var å ha gågater hvor en kunne sette seg ned, hvile og samtidig spise. Både i Strandgaten og i Storgata ble deler av utearealet brukt til uteservering. Dette kan ha bidratt til at disse gågatene fikk en så stor suksess som de gjorde, da de både var åpne for at folk skulle kunne hvile seg og spise mat i rolige omgivelser.

Siden mange byrom inneholder forskjellige potensialer avhengig av årstid, mener Jørgensen (2011) at bruken av temporære byrom kan forhindre at områder blir dødsoner. Temporære byrom kan føre til at byrommene kan ha ulike funksjoner sommer og vinter, og på denne måten kan en aktivere områder gjennom hele året. På sommeren er det som tidligere nevnt stor biltrafikk og folkemengde i Risør sentrum. Om vinteren derimot er det slik en av informantene påpekte, nesten «dødt» i sentrum. Det er ikke i nærheten av så stor trafikk og folkemengde på vinterhalvåret slik det er om sommeren. Selv om erfaringene rundt midlertidig gågater sommeren 2020 var svært gode, så mener en av informantene mine at dette tiltaket ikke vil fungere like bra for de næringsdrivende og kundene resten av året. Siden det fra før av er lite kunder i sentrum på grunn av en betydelig handelslekkasje ut av sentrum, er det ifølge min informant og informantene til Jensen (2014) viktig at en holder på kundene så godt en kan og at en derfor gir de muligheten til å parkere langs gatene. Slik studien til Yassin (2019) viser, vil også Risør sine midlertidige gågater kunne aktivere områder ved behov. På sommersesongen vil de midlertidige gågate være beregnet for gående og sosiale aktiviteter, mens de på resten av året vil være åpne for biltrafikk.

Den midlertidige sommergågaten i Strandgata har, hva Hausenberg (2008) mener, gitt impulser til et permanent tiltak. Flere av mine informanter var føyrnøyde med hvordan Strandgata har fungert som en midlertidig gågate, og kunne derfor tenkt seg at gaten ble gjort

om til en permanent gågate. Dette kommer også frem i Sandmo (2020), hvor flere av Strandgatas restauranteiere har et ønske om å gjøre gaten om til en permanent gågate. Det er fortsatt ikke blitt avgjort om Strandgata vil bli en permanent gågate, men bruken av gaten som en midlertidig sommergågate, har gitt impulser til et permanent tiltak. Den midlertidige gågaten i Storgata har ifølge Hausenberg (2008) sin teori også gitt impulser til mer permanente tiltak. Som nevnt tidligere ble gågate i Storgata et prøveprosjekt for å se hvilke effekter det kan ha å omgjøre en av Risør sine handlegater til en gågate. Av mine informanter var flere fornøyde med hvordan denne gaten fungerte som en gågate, og informantene til Liane (2020b) mente det samme. Flere av de jeg intervjuet ønsker at dette midlertidige tiltaket igjen blir innført sommeren 2021. Dette viser til at anvendelse av midlertidig gågate i Storgata, har gitt impulser til et mer permanent tiltak hvor flere ønsker at gaten igjen skal bli gjort om til en sommergågate.

6.4 Fordelene med å tilrettelegge for fotgjengere

Gehl (2010) mener at en i byplanlegging bør fokusere på en bypolitikk som styrker fotgange, slik at en kan utvikle livlige, trygge, bærekraftige og sunne byer. Ved å øke fokuset på fotgjengere, syklistere og bylivet generelt, kan en styrke disse fire hovedmålene. En livlig by vil kunne fremstå dersom en inviterer flere til å gå, sykle og bruke byens rom. Byer som inviterer mennesker til å gå må ha en struktur som tilbyr korte gangavstander, attraktive offentlige rom og en variasjon av urbane funksjoner. Som nevnt tidligere har Risør sentrum korte avstander mellom ulike funksjoner, og de offentlige rommene er, hvis en ser bort fra bilene som dominerer, svært attraktive med sin gamle bebyggelse. Gehl (2010) mener en høy tetthet av urbane miljøer er avgjørende for et pulserende byliv, da dette vil åpne for en stor konsentrasjon av fotgjengere. Om sommeren er Risør er svært livlig by, men ved å etablere gågater i Strandgata og Storgata opplevde flere av mine informanter, og informantene til Liane (2020b) at det var flere folk som trakk seg til disse områdene. Ved å prioritere fotgjengere har en klart å skape gater som er enda mer livlige og som får flere til å bruke det aktuelle byrommet. Det å tilrettelegge for gående vil dermed kunne øke aktiviteten betraktelig, noe som fører til enda mer livlige byrom. Siden Risør sentrum har et bredt tilbud av handel og service i sentrum, samtidig som det satses på en stor konsentrasjon av kultur ved

ulike arrangementer og festivaler, vil byen ifølge Tennøy et al (2015) ha muligheten for å oppnå et sterkt, livlig og attraktivt sentrum.

I *parkeringsplanen for Risør sentrum* (2018) blir det fremhevet at Trehusbyen Risør er et unikt kulturminne som fremstår best uten trafikkerte biler. Ved å skjerme byrom og gater for biltrafikk og parkering, og bruke det frigjorte trafikkarealet til menneskelige aktiviteter og prioriteringer, ønsker en at færre skal ta i bruk bilen. Dette vil være med på å etablere trafikksikre veier for gående (Risør kommune, 2018). Ifølge Gehl (2010) vil dette også være med på å øke aktiviteten og følelsen av sikkerhet i og rundt byområdet.

Parajuli og Pojani (2017) viser til hvordan en ved å la fotgjengere ta over enkelte gater kan motvirke forurensning og støy i sentrale områder, samt oppmuntre til fotturer, sosialt samvær og skape sosialt meningsfylte rom. Gehl (2010) mener også at byer som planlegges som menneskevennlige er miljøvennlige og helsefremmende. Målet om en bærekraftig by styrkes dersom en stor del av transportsystemet foregår til fots, på sykkel eller med offentlig transport (Gehl, 2010). På denne måten vil en begrense utslipp og redusere støynivåene. Tidligere forskning (Willsher 2015 og Tonne et al 2008) viser at det å satse på bilfrie områder i byers sentrum på sikt kan føre til en reduksjon i trafikkrelatert luftforurensning. Risør kommune (2018) lister opp flere grunner til at det er ønskelig at flere reiser blir foretatt med gåing. En av disse grunnene er at det vil gi mindre utslipp og mindre støy/svevestøv. Dagens parkeringspolitikk bidrar til økt bilkjøring og letekjøring, noe som medfører lokal forurensning og støy (Risør kommune, 2018). Ved å redusere transportbehovet og tilrettelegge for myke trafikanter, ønsker Risør kommune å bidra til reduserte klimagassutslipp (Risør kommune, 2019b). Dette vil gjøre sentrum mer attraktivt og tilgjengelige. Hass-Klau (2015) mener at en ved å tilrettelegge for gående vil kunne redusere CO₂-nivåene i luften, og samtidig øke folks glede ved å nyte bylivet og historiske områder.

Ønsket om en sunn by blir ifølge Gehl (2010) styrket dersom det å gå kan være en naturlig del av mønsteret for daglige aktiviteter. På grunn av biler som tilbyr «dør-til-dør»-transport har en sett en vekst i folkehelseproblemer. I *Parkeringsplan for Risør sentrum* (Risør kommune, 2018) blir folkehelsegevinster som økt bevegelse listet opp som en av grunnene at det er ønskelig at flere reiser blir foretatt med gåing. En av strategien for å oppnå dette er å legge til rette for gåing slik at «dør-til-dør»-reisetiden blir kortere enn med bil. Slik Hass-Klau (2015), Mueller et al (2015) og Nieuwenhuijsen og Khreis (2016) også påpeker, vil

gåing kunne påvirke folks fysiske og mentale helse. For å ivareta gangmulighetene og legge til rette for fysisk aktivitet i dagliglivet, bør legges til rette for gågater og mer parkering i utkanten av sentrum (Risør kommune, 2018). Flere av mine informanter påpekte at de ved en omgjøring til gågate i større grad vil være tilbøyelige til å gå til sentrum dersom de ikke vil ha muligheten til å parkere langs gatene. En av informantene mine mente også at dersom det blir et parkeringsanlegg i utkanten av sentrum, vil det ikke være noen problem for folk å måtte gå til sentrums handlegater. I *kommuneplan 2019-2030* (Risør kommune, 2019b) kommer det frem at det å prioritere fotgjengere i sentrum vil føre til lite støy og gode luftkvaliteter, noe som er viktige punkter som kan styrke folkehelsen. Dette la flere av mine informanter vekt på når det kom til prioritering av fotgjengere fremfor bilen i sentrum. De beboerne og besøkende jeg snakket med mente at det å fjerne biltrafikken og ha gågate i enkelte gater, vil føre til at de kan være i et byrom uten å bli forstyrret av støy fra biltrafikken. Tidligere erfaringer med gågatene i Risør viser at folk setter pris på disse byrommene, fordi de her har hatt muligheten til å trekke seg bort fra en hektisk biltrafikk og støyen som følger med.

Ved å legge til rette for gående og innføre gågater kan en dermed oppnå alle de fire hovedmålene som Gehl (2010) gjør rede for. En gågate vil trekke til seg flere folk og gjøre gatene mer livlige, samtidig som det vil føre til at flere må gå til fots da de ikke lenger vil ha muligheten til å parkere gatelangs. Dette vil gjøre byen mer trafikksikker og bærekraftig. Som vist her blir alle disse fire punktene satt i fokus for byutviklingen av Risør sentrum. Ved å øke fokuset på fotgjengere kan en utvikle Risør til å bli en enda mer livlig, trygg, bærekraftig og sunn by.

6.5 Faktorer som vil fremme gange

Hass-Klau (2015) gjør rede for fire ulike faktorer som kan være med på å fremme gåing i byene. Den første faktoren hun gjør rede for er befolkningstetthet. Jo flere mennesker som bor i samme område, jo høyere vil antallet gående være fordi butikker og andre tjenester vil ligge i nærheten. Som vist i delkapittel 6.2, er Risør sentrum svært kompakt med korte avstander mellom sentrums ulike funksjoner. Ifølge Hass-Klau (2015) sin teori vil Risør

derfor ha gode muligheter for et vellykket arbeid når det kommer til å redusere bilbruken i sentrum og øke fokuset på fotgjengere.

Strukturen på gatene og dens fasader blir påpekt som den andre faktorer som er en viktig for å fremme gange (Hass-Klau, 2015). Hass-Klau (2015) mener det er viktig at gatene er virtuelt attraktive. Gater som har fasader hvor det er noe å se og oppdage, vil kunne få flere folk til å gå. Bygninger i historiske sentrum vil ofte ha slike fasader, noe Risør også har. Trehusbyen i Risør er et unikt kulturminne, og har typiske sørlandskarakterer med store patrisiergårder langs havnen, og trange bratte gater med småhusbebyggelse innenfor (Thorsnæs, 2020). Disse trange gatene og ferdselsveger fra før bybrannen i 1861, bidrar ifølge Risør kommune (2018) til at gåing blir mer effektivt. Teorien til Hass-Klau (2015) legger dermed opp til at Risør sentrum, med sine unike fasader og bygninger, vil kunne bidra til mer gange.

Den tredje faktoren Hass-Klau (2015) gjør rede for er *trær*. Trær, sammen med interessante bygninger, vil fremme gange i byene. Langs gatene i Risør var det plantet svært få trær den dagen jeg foretok observasjoner der. Av de sentrale handlegatene var det kun Kragsgate og ved Torvet det fantes trær. Ved en omgjøring til gågate i byens handlegater, ser både innbyggere og besøkende for seg en gågate hvor det er plantet flere trær og blomster. Ifølge en av de besøkende jeg snakket med gjør planter at byrom vil se mer attraktive og hyggelig ut. Det er dermed et ønske fra flere av mine informanter at en kommende gågate består av mer beplantning, noe som Hass-Klau (2015) også mener vil føre til mer interessante byrom, og gi en større andel av gående.

Den siste faktoren Hass-Klau (2015) mener kan fremme gange er bilfrie eller bilbegrensede gater. I kombinasjon med gode og brede fortau eller gater, er dette en av de viktigste ingrediensene til et godt fotgjengermiljø. Gatene i Risør sentrum, spesielt rundt de sentrale handlegatene, er svært brede. Ifølge Hass-Klau (2015) sin teori vil en gågate, i kombinasjon med Risør sentrum sine brede gater, være et godt tiltak for å fremme mer gåing i byen. Risør har som nevnt omgjort gater til gågater om sommeren. Erfaring har vist at dette har ført til et bedre fotgjengermiljø, hvor folk ikke måtte ta hensyn til biltrafikk og parkerte biler. Samtidig som det også førte til gode og trivelige byrom hvor en opplevde mindre støy, og hadde muligheten til å trekke seg til et roligere sted. Under de store festivalene og ved andre arrangementer blir gater ofte gjort om til bilfrie områder.

Gehl og Gemzøe (1996) fant i sin undersøkelse av sentrumsbrukere i København at lite trafikk, mange trær og fine bygninger er avgjørende for et sentrum med gode kvaliteter. Disse er de samme kvalitetene som Hass-Klau (2015) mener vil kunne fremme gange i byen. For at Risør sentrum, ifølge teorien til Gehl og Gemzøe (1996) skal bli gode byrom, må biltrafikken reduseres samtidig som det bør bli plantet flere trær. En gågate hvor det er mange trær vil kunne føre til at Risør sentrum blir et sentrum med gode kvaliteter.

Forholdene for å kunne øke gange i Risør sentrum, er som vist i dette delkapittelet, svært gode. Det er korte avstander mellom sentrums mange funksjoner, bygningene har interessante fasader, og om sommeren når noen av gatene har blitt gjort om til gågater, har det blitt tilrettelagt for gående i Risør sentrum. Ifølge Hass-Klau (2015) sin teori mangler en bare beplantning i også Storgata og Havnegata, slik at også disse gatene kan bli mer sjarmerende og attraktive. I studien til Dovwy of Pafka (2020) vises det til at en tett, blandet og tilgjengelig by vil gi korte avstander, men at faktorer som biltilgjengelighet kan gjøre byer, hvor forholdene for fotgjengere er gode, til byer med lave nivåer av gående. Risør sentrum har om sommeren svært mange gående turister i gatene, men som vist i delkapittel 6.2, bruker mange av innbyggerne bilen når de skal handle i de sentrale handlegatene. De velger å bruke bilen fordi de har muligheten til det, og fordi sentrum legger til rette for det. Så selv om forholdene for fotgjengere er svært gode i byen, virker det som om byen har lave nivåer av gående innbyggere. På grunn av sentrums gode biltilgjengelighet, velger flere heller å bruke bilen enn å måtte gå.

6.6 Tilgjengelighet, handel og bymiljø

Hass-Klau (1993) argumenterer for at tiltak som bidrar til bedre gåmiljøer vil være omstridte, da de kan gå på bekostning av tilgjengelighet for biltrafikken. Dette er også tilfelle i diskusjonen rundt gågater i Risør sentrum. På den ene siden ønsker Risør kommune å redusere biltrafikk og gateparkeringsplassene i sentrum. Ved å rette fokuset på de myke trafikantene ønsker Risør kommune (2018) at byen skal bli mer grønnere og trivelig slik at attraktiviteten øker for både beboerne, næringsdrivende og besøkende. På den annen side ønsker flere i handelsstanden at det ikke skal innføres slike tiltak. Dette vil gi kundene dårlig

tilgjengelighet til deres butikker, og på grunn av en betydelig handelslekkasje bør en holde på kundene så godt en kan (Jensen, 2014). Dette viser til Tennøy et al (2014) sin teori om at det ofte er ønskelig med lite biltrafikk og parkering i de mest sentrale gatene i sentrum, fordi bilen tar plass, skaper støy og bidrar til at sentrum blir et mindre attraktivt sted. Videre viser det til Hass-Klau (2015) sitt argument om at det ofte er de lokale handelsaktørene som vanligvis er skeptiske til gjennomføringen av slike fotgjengertiltak.

6.6.1 Bedre gater for gående og økt handel

Dersom gateparkeringen forsvinner, mente en av mine informanter at også tilgjengeligheten for kundene ville forsvinne. Denne informanten påpekte at det er viktig for både kundene og butikkene at kunder har muligheten til å parkere så nær butikkene som mulig. Flesteparten i Handelsstanden mente i 2014 det samme (Jensen, 2014). Det var svært viktig at kundene har en lett tilgjengelighet til butikkene og muligheten til å parkere langs gatene. Den ene informanten min så for seg at antallet kunder ville kunne synke drastisk dersom noen av parkeringsplassene i sentrum blir fjernet. Dette vil igjen kunne påvirke butikkens omsetning på en negativ måte, mente han. Tidligere forskning viser derimot, at parkeringsdekning ikke er særlig viktig for sentrumshandelen og omsetningen for butikkene (Tennøy et al 2014, Mingardo & Meerkerk 2011, Mardsen, 2006). Parkeringskapasitet har heller ingen direkte innflytelse på omsetningen til et handleområde som er orientert mot et lokalt kundegrunnlag (Mingardo & Meerkerk, 2011), noe butikkene i Risør sentrum er. Ifølge Olimstad og Ghellebær (2015) vil behovet for parkeringsplasser variere etter hvilke typer næring som finnes i handleområdene. Siden ulike virksomheter vil ha ulike kundegrupper, er ikke alle like avhengige av et godt parkeringstilbud. I Risør sentrum sine handlegater finnes det som tidligere nevnt i oppgaven, mange små nisjebutikker. Ut ifra Olimstad og Gjellbæk (2015) sin teori skal disse i liten grad være avhengige av et godt parkeringstilbud, siden de ikke selger større varer eller er basert på en regional kundegruppe.

Andreu, Bigné og Swaen (2006) mener at kunders oppfatning av parkeringstilgjengelighet vil påvirke deres holdninger til handelsområdet og hvorvidt de ønsker å bruke tid der. Tre av fire intervjuede påpekte hvor liten betydning parkeringstilgjengeligheten til butikkene i sentrums handlegater hadde på deres valg om å handle der. Fra før av er det kun 36,8 % av

innbyggerne, som ifølge Christenson og Telnes (2016) ofte handler i sentrum. Av mine informanter var det kun de som ikke hadde bil som ofte handler i sentrum. De som har bil, gjør det sjeldnere. Tre av innbyggerne jeg intervjuet, som bruker bil som transportmiddel, mente at det ikke ville være noe hinder for deres handel, dersom gateparkeringsplasser langs handlegatene blir fjernet med etablering av en sommergågate. Sentrums korte avstander blir også av innbyggerne trukket frem som et av argumentene for å fjerne disse parkeringsplassene, siden det finnes andre parkeringsplasser rundt og i utkanten av sentrum hvor en heller kan parkere. To av informantene jeg intervjuet mente at det ikke ville være et problem dersom gateparkeringsplasser blir midlertidig fjernet, siden det uansett er vanskelig å få parkert på disse plassene om sommeren. En av informantene mente at en gågate, på grunn av dette, ikke ville påvirke tilgjengeligheten til butikkene i en så stor grad som mange skal ha det til.. Dette viser til at kunders oppfatning av parkeringstilgjengelighet i liten grad vil påvirke deres holdninger til handelsområdet, slik Andreu, Bigné og Swaen (2006) gjør rede for.

En av mine informanter mente at dersom kundene ikke lengre har muligheten til å parkere utenfor butikkene, ville de bruke lengre tid der når de handler. Er parkeringstilgjengeligheten god langs gatene, vil kundene ifølge denne informanten ikke bruke mye tid på å handle. Informanten mente også, slik Lawlor (2012) sin studie viser, at det å ankomme butikkene uten bil, fører til at en bruker mer penger enn en ellers ville ha gjort. Dette viser også til Andreu, Bigné og Swaen (2006) sin teori om at parkeringstilgjengelighet vil ha en betydning for om kunder ønsker å bruke mer tid i butikkene eller ikke.

Totalt sett var flesteparten av de intervjuede innbyggerne relativt positive til en omgjøring til gågate i sentrums handlegater. Selv om parkeringsplasser kan forsvinne med innføringen av et slikt tiltak, mente de intervjuede at det ikke ville være noe problem for dem å måtte gå hjemmefra eller fra andre parkeringsplasser hvis de skal handle i de aktuelle butikkene, noe de sjeldent gjør fra før av. Dette viser at parkeringstilgjengelighet ikke er en like stor faktor når det kommer til hvor folk ønsker å handle i Risør, slik Clulow og Reimers (2009) påpeker. På grunn av Risør sentrum sine korte avstander, har kundene en nærhet til butikkene selv om noen av parkeringsplassene blir fjernet. Noe som viser til Clulow og Reimers (2009) sin teori om at nærhet fortsatt er en aktuell faktor.

En av mine informanter er, som nevnt ovenfor, redd for at en dårligere parkeringstilgjengelighet vil gi en negativ virkning på omsetningen til butikkene i Risør sentrum. Dette er også noe som kommer frem i Gustavson (2000) sin studie, hvor flere mente at en nedgang i parkeringsplasser ville redusere forretningsinntektene betydelig. Ifølge Andreu, Bigné og Swaen (2006), Clulow og Reimers (2009), Tennøy et al (2015) og Madsen (1992) sine studier, vises det lite til om hvordan en reduksjon i parkeringsplasser kan påvirke handelen. Ut ifra Olimstad og Gjellebæk (2015) sin teori vil en kunne oppleve nedgang i antall bilkunder dersom en fjerner gateparkering, men samtidig vil en få en økning i kunder som kommer til butikken med andre transportmidler. Ved å redusere biltilgjengeligheten, og tilrettelegge for fotgjengere og syklende, kan butikkene i Risør sentrum forvente å oppleve en større gående og syklende kundebase (Meisel, 2010). Mingardo og Meerkerk (2011), Olimstad og Gjellebæk 2015 og Meisel (2010) fant i sine studier om at lavere biltilgjengelighet vil påvirke hvilke kundegrupper som velger å handle i sentrum og på grunn av dette kan en øke både kundebasen og butikkens inntekt. Noe butikkene også opplevde da både Storgata og Strandgata ble omgjort til gågater sommeren 2020.

Parajuli og Pojani (2017) påpeker at det å la fotgjengere ta over enkelte gater kan øke turismen og sikre økonomisk levedyktighet for butikkene i byen. Gehl (2010) legger også vekt på dette, og mener det å investere i gåing kan øke turismen. I Christenson og Telnes (2016) sin undersøkelse ble det påpekt hvor viktig de besøkende er for næringslivet i Risør sentrum. En økning av turismen vil dermed ha en stor betydning for næringslivet. En av mine informanter mente at dersom folk kan få gå rundt i gatene i Risør uten å måtte ta hensyn til biltrafikken, vil dette kunne øke sentrums attraktivitet. Noe som igjen vil bety at sommerturismen kan øke ytterligere. Hvis flere velger å besøke sentrum, vil det kunne slå positivt ut på omsetningen til butikkene. Dette kom også frem i intervjuet til Bjerva (2020), hvor utestedsdriver fortalte at gågaten i Strandgata har blitt en attraksjon som har bidratt til flere besøkende til byen. Det å ha en god parkeringstilgjengelighet langs gatene i Risør, er for de besøkende ikke særlig viktig. De besøkende jeg intervjuet mente at det gikk fint for dem å gå fra parkeringsplassen på Tjenna og inn til handlegatene i sentrum. De blir dermed i liten grad påvirket dersom parkeringsplassene langs handlegatene skulle bli fjernet. Parkeringstilgjengeligheten i sentrum vil dermed ikke påvirke hvorvidt de besøkende kommer til å bruke tid i butikkene eller ikke, slik Andreu, Bigné og Swaen (2006) mener.

Gågater er det tiltaket som viser seg å ha størst effekt på omsetningen for handel (Tennøy et al, 2015). Hass-Klau (1993) og Whithead, Simmonds & Preston (2006) viser i sine studier at det å gjøre gater om til gågater kan øke butikkens omsetning. Lawlor (2012) og Burden og Litman (2011) sine teorier viser at denne kan øke med opptil 30%. Ved tidligere etablering av gågater i Risør sentrum, har de fleste butikkene og utestedene opplevd et større kundegrunnlag. En av mine informanter fortalte at på grunn av Covid-19 situasjonen opplevde butikken at det var færre turister som kom innom, selv om gaten var omgjort til en gågate. En annen informant fortalte at butikkene opplevde at flere kunder var innom da Storgata ble omgjort til gågate, noe som også ble tilfelle for bakeriet i den samme gaten (Liane, 2020b). Risør kommune (2019a) påpeker hvordan gågate om sommeren i Strandgata vil kunne påvirke næringslivet på en positiv måte. Det at flere av gatens restauranteiere har søkt om å få gaten til å bli en permanent gågate (Sandmo, 2020), viser at omsetningene har blitt påvirket av et slikt tiltak. Dette viser at Risør sine butikker og restauranter har, med en etablering av gågater og redusert biltilgjengelighet, fått en positiv effekt på omsetningen sin.

6.6.2 Bilfrie byrom gir bedre byliv

Gehl (2010) påpeker at ved å bedre forholdene for fotgjengere styrker en ikke bare fotgjengertrafikken, men også bylivet. Ved å redusere parkeringsplasser og biltrafikk i Risør sentrum kan en legge til rette for gående, samtidig som dette også vil føre til et bedre bymiljø. Risør kommune sitt fokus på den menneskelige dimensjonen innenfor byplanleggingen, vil ifølge Gehl (2010) sin teori, legge til rette for at det kan skapes gode byrom for menneskelige interaksjoner i sentrum. Ifølge Gehl (2010) bør byrommene være lett tilgjengelige, behagelige og ha korte avstander mellom ulike funksjoner, slik at en større masse av mennesker og hendelser blir å finne i byen. Som nevnt tidligere har Risør sentrum en høy tetthet av urbane miljøer. Gatene i Risør består av flere butikker og caféer, noe som gir folk en god mulighet til å møte andre mennesker. Dette bidrar til at flere mennesker bruker byrommene og det vil åpne for en større konsentrasjon av fotgjengere, slik Gehl (2010) påpeker. Sirowy (2015) mener sosiale og gode offentlige rom bør være i fokus i ethvert byutviklingsprosjekt. Sentrumsutvalget (2018) legger også vekt på dette, og mener at færre biler og etablering av gågater vil være en strategi for å kunne utvikle gode byrom og møteplasser i Risør sentrum.

Midlertidige byrom og installasjoner skal gi byens borgere økt livskvaliteter, bedre bylivet og bidra til liv og aktiviteter på arealer som er i lite bruk (Jørgensen, 2011). Det å gjøre om Storgata og Strandgata til midlertidige gågater sommeren 2020 viste seg, ifølge de intervjuede næringsdrivende, beboere og besøkende, å være et positivt tiltak for bymiljøet i Risør sentrum. De næringsdrivende i Storgata mente at det å gjøre denne gaten om til en gågate gav kundene og turistene en bedre opplevelse når de besøkte byen (Liane, 2020a). En av de næringsdrivende jeg snakket med erfarte at kundene synes det var positivt med en slik gågate, noe han også selv mente. Han mente at det å ha en gågate i Risør sentrum påvirket trafikkbildet på en positiv måte. For kundene i byen bidro en gågate til et tryggere og mindre stressende miljø, noe som førte til at de synes det ble enda hyggeligere å vandre rundt i sentrum sine gater.

For at folk skal velge å bruke sentrum, er gode bymiljøer og gaterom svært viktig (Tennøy et al., 2015). I undersøkelsen til Gehl Architects (2014) kommer det frem at folkeliv er et av de aspektene som folk anser som viktig ved gode bymiljø. Dette var noe flere av de intervjuede innbyggerne i Risør påpekte. De mente at det var trivelig å se mange andre mennesker i gågatene, spesielt på uteserveringsstedene. Ifølge Nieuwenhuijsen et al (2014) og Currie and Stanley (2008) sine teorier vil en ved å begrense trafikk i offentlige rom, kunne gi flere muligheter for sosial interaksjon mellom mennesker. Det å være sosiale sammen med andre ble trukket frem av både innbyggerne og de besøkende, som en av fordelene med å ha gågater. Det å omgjøre bil trafikkerte gater til gågater, vil dermed gi folk en større mulighet for sosial interaksjon med andre mennesker.

Flere av informantene i undersøkelsen til Christenson og Telnes (2016) påpekte at et bilfritt sentrum på sommeren, vil gjøre byen enda mer trivelig og trygg å være i. Både innbyggerne og de besøkende jeg intervjuet mente dette. En gågate vil være et positivt tiltak for folkene som oppholder seg i Risør sentrum, spesielt om sommeren. Folk trenger da i mindre grad å ta hensyn til den betydelige biltrafikken og det vil bli hyggeligere for dem å gå rundt i gatene. Informanten som arbeider med byutvikling i Risør sentrum vektla hvor viktig det er for folk å kunne ha et byrom hvor det ikke ferdes biler. Med innføring av gågater vil Risør få slike byrom, og ifølge denne informanten er det i disse bilfrie byrommene folk helst ønsker å sette seg ned og tilbringe tid i. Dette kommer også frem i bylivsundersøkelsen til Gehl Architects (2014), hvor det vises til at folk velger å oppholde seg i bilfrie byrom med aktive fasader, fremfor andre byrom. Ifølge en av informantene mine som bor i sentrum, har tidligere

omgjøringer til gågater vært et vellykket tiltak, nettopp fordi folk har kunnet oppholde seg på steder hvor biler ikke ferdes. Det å ha muligheten til å nyte en kopp kaffe og være sosial i lag med andre, uten å oppleve støy fra biltrafikk, er essensielt for en god opplevelse og en følelse av avslapping og ro. To av de besøkende jeg intervjuet påpekte det samme. Det å kunne nyte god mat og snakke sammen uten å bli forstyrret av trafikkstøy, var for dem en fin opplevelse da Strandgata sommeren 2020 ble gjort om til en gågate. Dette viser til Gehl (2010) sin teori om at folk verdsetter lave hastigheter, uhindret utsikt og miljøer som det er lett å orientere seg i. Ved en omgjøring til gågater vil folk kunne oppleve alle disse tre faktorene. Siden det blir trangt på fortauene om sommeren, vil en ved redusert biltrafikk og innføringen av gågater, gjøre det enklere for folk å orientere seg i handlegatene i sentrum. Siden disse preferansene blir satt i fokus i arbeidet rundt gågater i Risør, vil en ifølge Gehl (2010), kunne skape byrom som virkelig fungerer.

Tidligere forskning (Gehl Architects 2014, Whitehead et al 2006 & Lawlor 2012) viser at det å omgjøre gater til gågater vil kunne øke bruken av gaten betraktelig. Ved å etablere gågater og gjøre gater mer tilrettelagt for gående, kan en øke besøkende i handleområdet med inntil 40% (Whitehead et al 2006 & Lawlor 2012). Innføring av gågater vil dermed kunne bidra til enda mer folkeliv i gatene, samtidig som det vil kunne styrke sentrums attraktivitet (Robertson, 1991). Ved etablering av gågater oppholdt flere mennesker seg i de aktuelle gatene enn det normalt ville ha gjort, selv om det er mange mennesker rundt om i sentrum på sommerstid. Tidligere erfaringer viser at flere oppholdt seg i Strandgata og Storgata de var omgjorte til gågater. Det var i disse byrommene folk hadde muligheten til å sette seg ned, spise mat og ha det hyggelig sammen med andre mennesker. Ifølge Tennøy et al (2015) vil gater med lite trafikk også kunne gi gater med større ferdsel og flere gatekryssninger, noe som kan ha en positiv effekt på sentrumshandelen. Ut ifra denne teorien oppfattes det som om at det å innføre gågater som bedrer bylivet i Risør, vil kunne føre til at butikkene i sentrum kan oppleve en økning i handelen. Ved å bedre bylivet, bedrer en dermed også sentrumshandelen.

Informanten jeg intervjuet som arbeider med byutvikling i Risør sentrum, mente at en omgjøring til gågate vil bety mye for kulturlivet i Risør. Blant annet vil det føre til at en har et større og tryggere areal til arrangementer og pop-up begivenheter. Ut ifra Green, Heywood og Navarro (2014) sin teori vil tiltak som en gågate kunne redusere antallet bilulykker i byen. Selv om det har vært få antall ulykker i Risør sentrum sine gater, vil en ved innføring av gågater kunne gi mennesker et tryggere området som de kan oppholde seg på. Informanten

påpekte videre at det på sikt, fra hennes side, vil være ønskelig med en permanent gågate. Ved å ha en permanent gågate i byen vil det ikke være behov for å måtte søke om midlertidige gågater når det gjelder kulturlivet. Det vil da alltid være et sted hvor en kan ha ulike arrangementer og aktiviteter. Det å fokusere på fotgjengere og ha bilfrie byrom, vil som vist i dette delkapittelet, bedre både by- og kulturlivet.

6.7 Prioritering av fotgjengere, bilister eller begge?

Når en skal redusere biltrafikk i enkelte gater må en ofte gjøre avveininger mellom hvilke trafikantgrupper en skal prioritere i sentrum (Tennøy et al., 2015). Diskusjonen rundt gågater i Risør sentrum dreier seg i stor grad om hvem som skal prioriteres av fotgjengere eller bilister. Selv om de fleste av mine informanter ønsker gågater velkommen, mener også noen av dem at det er viktig at tilgjengeligheten med bil fortsatt er god. Spesielt gjelder dette for eldre og funksjonshemmede, men også for besøkende og personer som bor utenfor sentrum. Disse er i stor grad avhengige av å kunne kjøre og parkere i eller nærheten av sentrum. Dette viser til Gustavson (200) sin teori om at folk flest ønsker en reduksjon i biltrafikken, men at det fortsatt er viktig med tilgjengelighet for biler i sentrum. Det vil være vanskelig å få til både god tilgjengelighet med bil, og samtidig få et godt bymiljø. Gustavson (2000) mener derfor at løsningen på denne utfordringen er til en viss grad å begrense tilgjengeligheten for bil, slik at miljøet i sentrum kan bli bedre. Selv om en reduserer antallet parkeringsplasser i sentrum, er det fortsatt viktig at det er parkeringsplasser slik at eldre og funksjonshemmede får parkert så nærme butikkene som mulig. Hvis det skulle bli en gågate i Risør sentrum sine handlegater, da for eksempel i Havnegata som flere av mine informanter kunne se for seg, er det ikke mer enn 10 parkeringsplasser som vil forsvinne. En vil fortsatt ha muligheten til å ha parkeringsplasser i nærheten av denne gaten som kan brukes som HC-parkering.

Ifølge Tennøy et al (2014) vil små byer ofte tape på å ikke ha god parkeringsdekning siden tilgjengeligheten med andre transportmidler enn bil vil være dårligere i disse byene. På grunn av Risør sentrum sine korte avstander vil ikke dette være tilfellet her, da fotgjengere og syklister har en svært god tilgjengelighet til sentrums butikker selv om de går hjemmefra eller parkerer ved parkeringsplassene i ytre sone. Det eneste er det kollektive transporttilbudet som

blir ansett som dårlig i byen, noe som fører til at flere må kjøre bil når de skal besøke sentrum. Ut ifra Tennøy et al (2014) sin teori er det dermed viktig at Risør har en god parkeringsdekning for disse kundene, hvis ikke vil sentrum kunne tape på det. Denne parkeringsdekningen trenger ikke nødvendigvis å være i den indre sonen av sentrum. Slik en av mine informanter påpekte, er han avhengig av å måtte kjøre til sentrum, men han gjør ikke noe av å måtte parkere på parkeringsplasser lengre unna.

For å løse denne utfordringer er det viktig at en har en bevisst parkeringsstrategi (Tennøy et al., 2014). For å kompensere for bilbegrensninger er det viktig at en får flere parkeringsplasser i for eksempel utkanten av bykjernen (Parajuli og Pojani (2017). Risør kommune (2018) viser til at det er blitt gjort flere utredninger om etablering av et parkeringsanlegg som kan løse dagens trafikk- og parkeringssituasjon. Dette vil kunne muliggjøre en reduksjon av gateparkeringsplasser, samt at et slikt anlegg vil føre til at en har bedre kapasitet til å håndtere den økte belastningen om sommeren og ved arrangementer. Et parkeringsanlegg vil derfor føre til at Risør sentrum kan ha en gågate i handlegatene, uten at det vil gå på bekostning av bilers tilgjengelighet.

Det er viktig at Risør kommune arbeider videre med å ruste opp både det kollektive tilbudet og tilgjengeligheten for fotgjengere og syklende. På denne måten, sammen med et parkeringsanlegg, vil de kunne sikre god tilgjengelighet for alle sentrums kunder slik Tennøy et al (2015) gjør rede for. Ved å innføre gågater og prioritere gående i de mest sentrale handlegatene, samtidig som en sikrer en god tilgjengelighet utenfor sentrumskjernen for dem som kommer med bil, vil Risør sentrum kunne lykkes i en enda større grad med å skape trivelige og gode byrom.

7.0 Konklusjon

I denne oppgaven har jeg sett nærmere på hvordan det å tilrettelegge for gående ved innføring av gågater, kan være med på å endre Risør sentrum for næringslivet, befolkningen og besøkende. De fleste jeg intervjuet stilte seg positive til innføringen av sommergågater i byen, og det har blitt vist til gode erfaringer med de gågatene som tidligere har vært i Risør sentrum. Ved å intervjuer både næringsdrivende, befolkningen, besøkende og en person som arbeider med byutvikling i Risør, har jeg klart å finne svar på oppgavens problemstilling og forskningsspørsmål. I det følgende vil jeg ta for meg de ulike forskningsspørsmålene, før jeg videre vil gi et konkluderende svar på oppgavens problemstilling. Til slutt vil jeg komme med forslag til en ny potensiell gågate.

7.1 Hva er fordelene med å tilrettelegge for fotgjengere, og hvordan kan en best mulig fremme gange i byen?

I lang tid har byplanleggingen i Risør favorisert bilen og lagt til rette for bruken av den. De siste årene har det derimot skjedd en vending innenfor planleggingen og utviklingen av Risør sentrum. Byen planlegges ikke lengre rundt biler, men rundt mennesker. For å øke sentrums attraktivitet for både næringsdrivende, beboere og besøkende, ønsker byen i større grad å legge til rette for gående/syklende, etablerer trafikk sikre veier, fjerne spredt gateparkering og bruker frigjort trafikkareal til miljøtiltak, fotgjengere og sykkelprioriteringer (Risør kommune, 2018). Ved å innføre gågater tilrettelegger en for fotgjengere, og et slikt tiltak vil kunne bringe med seg flere fordeler for byen og de menneskene som bor og oppholder seg der. Det å styrke fotgange fører blant annet til at en kan utvikle livlige, trygge, bærekraftige og sunne byer (Gehl, 2010). Tidligere erfaringer med gågater i Risør sentrum har vist at ved å øke fokuset på fotgjengere har en klart å styrke alle disse hovedmålene. En gågate vil trekke til seg flere folk og gjøre gatene mer livlige, samtidig som det vil føre til at flere må gå til fots til sentrum da de ikke lenger vil ha en like stor mulighet til å få parkert med bil langs gatene. Dette vil gjøre byen mer trafikk sikker og bærekraftig. Samtidig vil en invitere flere til å gå, noe som bidrar til flere folkehelsegevinster. Ved å øke fokuset på fotgjengere og innføre

gågater, kan en utvikle Risør til å bli en enda mer livligere, tryggere, bærekraftig og sunnere by.

Hass-Klau (2015) gjør rede for hvordan en best mulig kan fremme gange i byer. Ifølge hennes teorier er forholdene for å kunne øke fotgange i Risør sentrum, svært gode. For det første er det korte avstander mellom flere av sentrums mange funksjoner, og flere av bygningene har historiske fasader. Dette vil føre til at flere vil gå siden butikker og tjenester ligger i nærheten, og gatene har fasader som folk kan finne interessante. Risør har ingen helårige gågater, men ved å innføre midlertidige sommergågater vil en i sentrum i enda større grad kunne øke gange. Bilfrie gater i kombinasjon med Risør sine brede gater, vil ifølge Hass-Klau (2015) sin teori, være en av de viktigste faktorene for et godt fotgjengermiljø i byen. Det eneste sentrum mangler for å få mer interessante byrom og sjarmerende og attraktive gater, er flere trær og beplantninger. Spesielt i Storgata og Havnegata vil dette være relevant. Alt i alt er forholdene i Risør sentrum gode for å kunne øke fotgange, og byen vil derfor ha gode muligheter for et vellykket arbeid når det kommer til å redusere bilbruken i sentrum og tilrettelegge for fotgjengere. Gågater vil være et tiltak som både reduserer bilbruken og tilrettelegger for fotgjengere i byen. For å få flere til å gå i og til sentrum, vil dette tiltaket dermed kunne bli svært vellykket i en by som Risør.

7.2 Hvordan kan et bedre gåmiljø påvirke handelen?

Diskusjonen rundt gågater i Risør sentrum har i stor grad handlet om hvilken betydning et slik tiltak vil ha for biltilgjengeligheten og handelen. Ifølge tidligere forskning vil ikke en god tilgjengelighet med bil være en faktor som vil ha en innflytelse på omsetningen til handleområder. Parkeringstilgjengeligheten vil ikke påvirke hvorvidt kunder kommer til å handle i butikken eller ikke. Dette var noe flere av mine informanter la vekt på, og de mente at det ikke ville være noe hinder for deres handel i sentrum dersom gateparkeringsplasser blir fjernet med etablering av en sommergågate. Normalt sett er det vanskelig å få parkert på disse plassene om sommeren, noe som gjør at en midlertidig fjerning av disse i liten grad vil påvirke folks tilgjengelighet til butikkene.

Som vist i denne oppgaven vil innføring av gågater føre til mer handel og høyere omsetning for næringslivet. For det første vil kunder bruke lengre tid i butikker dersom en fjerner parkeringsplasser og innfører en gågate. Dette vil føre til at de bruker mer penger enn det de ellers ville ha gjort dersom de hadde hatt bilen parkert utenfor. For det andre vil det å redusere biltilgjengeligheten og heller tilrettelegge for fotgjengere, kunne gi butikkene i Risør sentrum et større antall gående kunder. For det tredje vil det å innføre gågater og la fotgjengere ta over enkelte gater kunne øke byens turisme. Ved å fjerne biltrafikken fra gatene kan byen bli enda mer attraktiv. Dette vil kunne føre til en økning av turismen, noe som igjen vil ha en stor betydning for næringslivet.

7.3 På hvilken måte vil et bedre gåmiljø bedre bylivet?

Det å legge til rette for fotgjengere med innføring av gågater, vil være med på å styrke by- og kulturlivet i Risør sentrum. Siden gågater bidrar til et tryggere og mindre stressende miljø, vil det å innføre gågater gi innbyggere og besøkende en bedre opplevelse når de besøker byen. En gågate vil bidra til at byen blir enda mer trivelige og trygg å være i. Folk vil ikke lengre trenge å ta hensyn til en betydelig sommertrafikk og parkerte biler, noe som kan føre til at det blir hyggeligere for dem å vandre rundt i sentrum sine gater.

Det å begrense biltrafikk i offentlige rom, vil gi muligheter for sosial interaksjon mellom mennesker. Tidligere forskning viser at ved å omgjøre en gate til gågate vil en kunne øke bruken av gaten betraktelig. Dette var en av fordelene flere av mine informanter trakk frem med en innføring av gågater. Flere informanter påpekte hvor hyggelig det var i de tidligere etablerte gågatene, hvor folk hadde muligheten til å sette seg ned, spise mat og ha det hyggelig sammen med andre mennesker. Innføring av gågater vil bidra til enda mer folkeliv i gatene, samtidig som det vil styrke sentrums attraktivitet. Grunnen til dette er at mennesker gjerne ønsker å oppholde seg i byrom hvor det er lite eller ingen biltrafikk. Det er i disse bilfrie byrommene folk helst ønsker å sette seg ned og tilbringe tid i.

7.4 Hvordan kan gågater endre Risør sentrum for næringsliv, befolkningen og besøkende?

For å svare på oppgavens problemstilling så vil gågater endre Risør sentrum for det bedre, for både næringslivet, befolkningen og de besøkende. For næringslivet vil innføringen av gågater bety at de kan få flere gående kunder, samtidig som det vil øke omsetningen ettersom gående kunder bruker lengre tid og mer penger i butikkene. For befolkningen og de besøkende vil gågater bidra til et bedre by- og kulturliv. Gågater vil gi Risør sentrum et byrom hvor folk kan trekke seg bort fra en betydelig biltrafikk, slappe av og være sosiale sammen med andre. En gågate vil gi folk en trygg og trivelig gate å oppholde seg i. I tillegg vil dette medføre til mindre støy og forurensning i sentrum. Innføring av sommergågater vil derfor være et effektivt og verdifullt tiltak om sommeren. Som vist fra tidligere erfaringer har det å omgjøre gater til gågater, vært en stor suksess for både næringsdrivende, befolkningen og besøkende.

7.5 En ny potensiell gågate

Risør sentrum er absolutt konstruert for en etablering av gågater i de sentrale handlegatene. Som flere av mine informanter påpekte, og informantene i undersøkelsen til Christenson og Telnes (2016), mener også jeg at Havnegata vil være den gaten som er best egnet som en gågate. Denne gaten er i dag allerede enveiskjørt, og består av rundt seks parkeringsplasser. En gågate i denne gaten vil derfor påvirke trafikkmønsteret i byen minst, og det finnes flere parkeringsplasser i nærheten for dem som måtte ha behov for å parkere nær butikkene. Havnegata vil med litt mer beplantning og omgjøring til en midlertidig sommergågate, bli en gate som kan bidra til økt gange og mindre biltrafikk i sentrum. Det er viktig at en tar lærdom fra tidligere gågater, og at det i en ny gågate også kan bli uteservering, flere benker og beplantning. Dette er faktorer som flere av mine informanter satt pris på, og som jeg også mener er viktige i en ny gågate.

Jeg håper denne oppgaven kan være med på å belyse sammenhengen mellom tilgjengelighet, handel og bymiljø i små norske byer, og at mine funn kan være til hjelp i den videre diskusjonen rundt gågater i Risør sentrum.

Litteraturliste

- Alvesson, M. & Sköldbberg, K. (2018). *Reflexive methodology: new vistas for qualitative research* (3.utg). Los Angeles California: SAGE
- Andreu, L., Bigné, E., Chumpitaz, R. og Swaen, V. (2006) How does the perceived retail environment influence consumers' emotional experience? evidence from two retail settings, *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, Vol. 16, No. 5, 559 – 578.
- Bjerva, H.P. (2020, 30. september). Terje Henriksen vil ha omkamp i gågatespørsmålet. *Austagderblad*. Hentet fra: <https://www.austagderblad.no/terje-henriksen-vil-ha-omkamp-i-gagatesporsmalet/s/5-6-303170>
- Blaikie, N. (2010). *Designing social research* (2. utg.). Cambridge: Polity Press
- Blaikie, N. & Priest, J. (2019). *Designing Social Research - The Logic of Anticipation*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Boquet, D. (2019). *Bilfritt byliv*. I OsloBiennalen, Oktober 2019 (s. 110-113). Hentet (10.01.21) fra <https://www.oslobiennalen.no/app/uploads/2019/11/Denis-Bocquet-BILFRITT-BYLIV.pdf>
- Bryman, A. (2016). *Social Research Methods*. (5.utg.). Oxford University Press: UK
- Bugge, C & Bjordal, K.N. (2019). Planlegging og utforming av sentrumsgater for byliv og sosial bærekraft. (Masteroppgave). Norges miljø- og biovitenskapelig universitet, Ås.
- Burden, D. og Litman, T. (2011) America Needs Complete Streets. *ITE Journal*, 81 (4): 36–43.
- Butenschøn, P. (2013). Den norske gaten. *Plan 04-05/2013 (Volum 45)*. Hentet (17.01.21) fra https://www.idunn.no/plan/2013/04-05/den_norske_gaten
- Cervero, R., Guerra, E. & Al, S. (2017). *Beyond mobility: planning cities for people and places*. Washington, Covelo, London: Island Press

- Christensen, A. (2014, 28. juni). Velkommen til de døde byer, hvis vi lar bilene dominere. Hentet (08.02.21) fra <https://forskning.no/politikk-samfunnsgeografi-arkitektur/velkommen-til-de-dode-byer-hvis-vi-lar-bilene-dominere/553909>
- Christenson, G.M & Telnes, T. (2016). *Risør sentrum: Boligundersøkelse 2016*. Hentet fra <https://www.risor.kommune.no/f/p1/i033dcfe3-109c-444f-ada4-8e6504917e53/boligundersokelse-risor-sentrum.gpdf>
- Clulow, V. og Reimers, V. (2009) How do consumers define retail centre convenience? *Australasian Marketing Journal*, 17, 125–132.
- Currie, G., Stanley, J. (2008). Investigating links between social capital and public transport. *Transport Reviews*, 28 (4), 529-547.
- Danermark, et al. (2002). *Explaining Society: An Introduction to Critical Realism in the Social Sciences*. Routledge.
- Dey, I. (2004). “Grounded Theory”. In: C. Seale et al. (eds.), *Qualitative Research Practice*. London: Sage Publications.
- Dowwy, K & Pafka, E. (.2020). What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*, Vol. 57(1), 93–108
- Eikland, O., Sandberg, S-L., Theisen, L-D., Rønningen, Ø., Pedersen G-H., & Helgesen, K-E. (2000). *Miljøetisk plan Risør sentrum- delrapport trafikk og parkering*. Hentet fra <https://www.risor.kommune.no/f/iaa5bd56b-402e-4d01-a948-e3b590ad640d/rapport-trafikk-og-parkering-asplan-viak-2001.pdf>
- Eriksen, U. (2020). Et land på fire hjul. Hvordan bilen eurobredt Norge. RES PUBLICA forlag, København
- Gehl Architects (2014) *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Hentet (11.02.21) fra https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsunders_kelse
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. London: Island Press
- Gehl, J. og Gemzøe, L. (1996) *Byens rum – byens liv*. Arkitektens forlag og kunstakademiets

- Green, C.P., Heywood, J.S, Navarro, M. (2014). Traffic Accidents and the London Congestion Charge. Hentet (11.02.21) fra <https://www.lancaster.ac.uk/media/lancaster-university/content-assets/documents/lums/economics/working-papers/LondonCongestionCharge.pdf>
- Hagen, H.O., Tønnesen, A & Fossheim, K. (2017). *Bilfrie sentrumsløsninger i tre nordiske byer*. (TØI rapport 1552/2017). Hentet (03.02.21) fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44357>
- Halvorsen, K. (2018). *Å forske på samfunnet: en innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Cappelens Forlag AS.
- Hanssen, G. S., Hofstad, H.,m.fl. (2015). Hvorfor studere den kompakte byen? I Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer*.(s. 13-25). Oslo: Universitetsforlaget.
- Hart, J & Parkhus, G. (2011). Driven to Excess: Impacts of Motor Vehicles on the Quality of Life of Residents of Three Streets in Bristol UK. *World Transport, Policy & Practice*, 17(2), 12-30
- Hass-Klau, C. (1993). Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing. A review of the evidence from Germany and the UK. *Transport Policy*, 1 (1), 21-31.
- Hass-Klau, C. (2015). *The Pedestrian and the City*. New York; London: Routledge, Taylor & Francis Group
- Hausenberg (2008) Midlertidige aktiviteter som værktøj i byudviklingen - Århus Kommune Tænketanken for infrastruktur og byudvikling 2037. Hentet (08.03.21) fra https://www.byplanlab.dk/plan09/www.plan09.dk/NR/ronlyres/8FD8DB97-2465-4115-B9F4-158EBE770601/0/Midlertidige_aktiviteter_Hausenberg.pdf
- Jacobs, A & Appleyard, D. (1987). Toward an Urban Design Manifesto. *Journal of the American Planning Association* 53, no. 1 (1987): 112–20.
- Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House

- Jensen, A.B. (2014, 11. juli). Handelsstanden sier nei. *Austagderblad*. Hentet fra <https://www.austagderblad.no/lokale-nyheter/handelsstanden-sier-nei/s/1-39-7471699>
- Jørgensen, K. F. (2011). Temporære byrom - og midlertidighet som strategi i byplanlegging. Hentet (02.03.21) fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/subnettsteder/framtidens_byer/byrom/studentoppgave2011_kristina_jorgenden/temporare_byrom_oppdater13092011.pdf
- Kåstrup, M. (2013). Are Cyclists Good Customers? Velo-City 2013. The sound of cycling. Urban cycling cultures, Vienna.
- Kovács, G. & Spens, K. M. (2005). “*Abductive reasoning in logistics research.*” *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 35, Iss. 2, s. 132 – 144.
- Kristiansand kommune. (2017). La Rampa, et midlertidig byrom i Gyldensløves gate mellom Markensgate og Kirkegata. Sluttrapport og evaluering. Hentet (02.03.21) fra <https://docplayer.me/70217872-La-rampa-et-midlertidig-byrom-i-gyldenloves-gate-mellom-markens-gate-og-kirkegata.html>
- Kumar, S & Ross, W. (2006). Effects of Pedestrianisation on the Commercial and Retail Areas: Study in Khao San Road, Bangkok. Hentet (15.02.21) fra <http://ecoplan.org/library/wt13-1.pdf#page=37>
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2018). Det kvalitative forskningsintervju (3.utg). Oslo: Gyldendal.
- Larsen, K. & Hvinden-Haug, L-J. (2014). *Kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE) for kvartalet: Risør Kommune* (NIKU OPPDRAGSRAPPORT 43/2014). Hentet (15.03.21) fra https://www.risor.kommune.no/_f/p1/ia18e9a9f-6330-4427-8fbe-e5a21827ccbb/dive-analyse-2014.pdf
- Lawlor, E. (2012). The pedestrian pound: the business case for better streets and places. JustEconomics for LivingStreets. Hentet (15.02.21) fra http://www.livingstreets.org.uk/sites/default/files/content/library/Reports/PedestrianPound_fu_lreport_web.pdf

- Liane, K.E. (2020b, 21.juli). Aldri sett så mange kunder her før. *I Risør*. Hentet fra <https://www.irisor.no/2020/07/21/aldri-sett-sa-mange-kunder-her-for/>
- Liane, K.E. (2020a, 2.juli). Storgata er gågate ut juli. *I Risør*. Hentet fra <https://www.irisor.no/2020/07/02/storgata-er-gagate-ut-juli/>
- Litman, T. (2020). Evaluating Active Transport Benefits and Costs. Guide to Valuing Walking and Cycling Improvements and Encouragement Programs 5. June 2020. Hentet (16.02.21) fra <https://trid.trb.org/view/1262285>
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change*. Washington DC: Island Press
- Madsen, J. (1992). *Parkering i København*. Stads- og havneingeniøren, nr. 8, 38-41.
- Marsden, G. (2006). The evidence base for parking policies – a review. *Transport Policy* 13, 447-457
- Matan, A & Newman, P. (2016). *People Cities : The Life and Legacy of Jan Gehl*. Island Press.
- Meisel, D. (2010). *Bike Corrals: Local Business Impacts, Benefits, and Attitudes*. Portland State University School of Urban Studies and Planning.
- Mingardo, G & Meerkerk, J-V. (2011). Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 19(2), 195-201.
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Cole-Hunter, T., de Nazelle, A., Dons, E., Gerike, R., Götschi, T., Panis, L.I., Kahlmeier, S., Nieuwenhuijsen, M., (2015). Health impact assessment of active transportation: a systematic review. *PrevMed*, 76, 103–114.
- Mumford, L. (1964). *The highway and the city* (Vol. MT 568, A Mentor book). New York: New American Library.

Norgeskart. (2021a). Oversiktskart over Risør. Hentet fra

<https://norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=10&lat=6524380.75&lon=161921.48&markerLat=6523195.04989062&markerLon=165022.61016166158&panel=searchOptionsPanel&sok=Ris%C3%B8r%20kommune>

Norgeskart. (2021b). Oversiktskart over hovedgatene i Risør sentrum. Hentet fra

https://norgeskart.no/#!?project=dekning&layers=1004&zoom=15&lat=6523332.37&lon=166284.08&markerLat=6523383.485341982&markerLon=166062.70018010057&panel=searchOptionsPanel&sok=Sykehusgata&drawing=6D_0NngBCAND1TRBlo_E

Nieuwenhuijsen, M. J & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, 251–262

Nieuwenhuijsen, M.J., Kruize, H., Gidlow, C., Andrusaityte, S., Antó, J.M., Basagaña, X., Cirach, M., Davdand, P., Danileviciute, A., Donaire-Gonzalez, D., Garcia, J., Jerrett, M., Jones, M., Julvez, J., van Kempen, E., van Kamp, I., Maas, J., Seto, E., Smith, G., Triguero, M., Wendel-Vos, W., Wright, J., Zufferey, J., van den Hazel, P.J., Lawrence, R., Grazuleviciene, R. (2014). Positive health effects of the natural outdoor environment in typical populations in different regions in Europe (PHENOTYPE): a study programme protocol. *BMJ Journals*, 4(4). Hentet (17.02. 21) fra <https://bmjopen.bmj.com/content/4/4/e004951>

Næss, P. (2015). Kompaktbyen og bærekraftig transport. I Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer*. (s. 134-146). Oslo: Universitetsforlaget.

Næss, P., Sandberg, S.L & Thorén, A-K.H. (1996). Bærekraftig byutvikling: Mål og prinsipper. (NIBR-notat 1996:102)

Olimstad, M og Gjellebæk, I. (2015). *Hva betyr gateparkering for handelen? En oppsummering av norske og internasjonale studier* (Statens veivesen rapport 440).

Hentet (10.02.21) fra <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2670406>

Parajuli, A & Pojani, D. (2017). Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the Global North and the Global South. *Journal of Urban Design* 23(3), 1-19

Qu, S. & Dumay, J. (2011). "The qualitative research interview". *Qualitative Research in Accounting & Management*, Vol. 8 No. 3, s. 238-264.

IRisor. (2020). Midlertidig gågate i Storgata, sommeren 2020. Hentet fra <https://www.isor.no/2020/07/07/risor-pa-en-helt-vanlig-tirsdag-sommeren-2020/gagate-2/>

Risorby. (2021). Risør sentrum. Hentet fra <https://booking.risorby.no/#produkter>

Risør kommune, (2020, 28.mai). *Møteprotokoll: Bystyret (2019-2023)*. Hentet fra <https://sru.risor.kommune.no/api/utvalg/202611/moter/230655/dokumenter/0>

Risør kommune, (2021). Parkering i Risør kommune. Hentet (20.04.21) fra <https://www.risor.kommune.no/tjenester/vei-parkering-gjestehavn-og-batplasser/parkering/parkering-i-risor-kommune/>

Risør kommune. (2016). *Utredning: Steds- og boligutvikling i Risør kommune*. Hentet fra <https://www.risor.kommune.no/f/p1/i2772cebc-b109-438b-9c3b-236fe219871a/steds-og-boligutvikling-2016.pdf>

Risør Kommune. (2018). *Parkeringsplan for Risør sentrum*. Hentet fra <https://www.risor.kommune.no/f/p1/i9631c17a-2433-4804-945f-f484906aeabe/parkeringsplan-for-risor-sentrum.pdf>

Risør kommune. (2019a). *Sentrumspanen: Detaljreguleringsplan for Risør sentrum*. Hentet fra <https://www.risor.kommune.no/f/i8f99951e-f30b-4023-a606-f70fc9ae74bd/planbeskrivelse-031219.pdf>

- Risør kommune. (2019b). *Kommuneplan 2019-2030: Samfunnsdelen*. Hentet fra <https://www.risor.kommune.no/f/p1/i50c6ddf5-d969-482f-970d-61766260af09/samfunnsdel.pdf>
- Robertson, K. A. (1991). Pedestrian streets in Sweden's city centres. *CITIES*, November 1991.
- Røe, G.P (2017). Byplanleggingens idealer og motsetninger. I Jordhus-Lier, D. & Stokke, K (red.), *Samfunnsgeografi: en innføring* (s. 233-250). Oslo: Cappelen Damm Akademisk
- Rossini, F. (2019). Temporary urban intervention in the vertical city: a place-making project to re-activate the public spaces in Hong Kong. *Journal of Urban Design* 24 (2), 305-323
- Ryan, G. W., & Bernard, H. R. (2003). Techniques to identify themes. *Field methods*, 15(1), 85-109.
- Sandmo, S. (2020, 1.oktober). Nå er det slutt på gågate i Strandgata. *Austagderblad*. Hentet fra <https://www.austagderblad.no/na-er-det-slutt-pa-gagate-i-strandgata/s/5-6-303570?access=granted>
- Sentrumsutvalget. (2018). *Rapport: Sentrumsutvalget, Risør kommune 2018*. Hentet fra <https://www.risor.kommune.no/f/p1/i5c391861-83b5-432d-a3ea-cccb0c89c72f/sentrumsutvalgets-rapport-2018.pdf>
- Sirowy, B. (2015). Offentlige rom i en kompakt by. I Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer*. (s. 193- 206). Oslo: Universitetsforlaget.
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt, K.V. og Nore, N. (2014). *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* (TØI rapport 1334/2014). Hentet fra <https://www.toi.no/publikasjoner/hva-kan-gjores-for-a-styrke-sentrums-attraktivitet-som-etableringsarena-for-handel-og-service-article32589-8.html>

- Tennøy, A., Tønnesen, A & Øksenholt K.V. (2015). *Kunnskapsstatus: Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum* (TØI rapport 1400/2015). Hentet fra <https://www.toi.no/publikasjoner/kunnskapsstatus-handel-tilgjengelighet-og-bymiljo-i-sentrum-article33134-8.html>
- Thagaard, Tove. (2013). *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. (4. utg.). Bergen: Fagbokforlaget.
- Thorsnæs, G. (2020). Risør. Hentet (15.03. 2021) fra <https://snl.no/Ris%C3%B8r>
- Tonne, C., Beevers, S., Armstrong, B., Kelly, F., Wilkinson, P. (2008). Air pollution and mortality benefits of the London congestion charge: spatial and socioeconomic inequalities. *Occup Environn Med*, 65 (9), 620-627. Hentet fra <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/18308748/>
- Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet (2016). *Bytopia: Små verdner, store ideer. Om midlertidige byrum og byens liveability*. Hentet (10.03.21) fra https://35111f10-2d57-4531-9ffe-7c59213586a4.filesusr.com/ugd/04bfa0_073ee6fa341c4a1bb3616bf0f2223585.pdf
- Villani, C & Talami, G. (2021). Pedestrianised streets in the global neoliberal city: A battleground between hegemonic strategies of commodification and informal tactics of commoning. *Cities*, 108 (2021), 1-16
- Visitorslandet. (2021a). Kunst og Kulturbyen Risør. Hentet fra: <https://www.visitorslandet.com/risor/aktiviteter-attraksjoner/kunst-og-kulturbyen/>
- Visitorslandet. (2021b). Shopping i Risør er god, gammeldags handel. Hentet fra <https://www.visitorslandet.com/risor/aktiviteter-attraksjoner/shopping/>
- Whitehead, T., Simmonds, D. og Preston, J. (2006). The effect of urban quality improvements on economic activity. *Journal of Environmental Management*, 80, 1-12
- Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, D.C.: The Conservation Foundation

Willsher, K. (2015, 3. Oktober). Paris's first attempt at car-free day brings big drop in air and noise pollution. *The Guardian*. Hentet (10.02.21) fra <https://www.theguardian.com/world/2015/oct/03/pariss-first-attempt-at-car-free-day-brings-big-drop-in-air-and-noise-pollution>

Yassin, H-H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal* 58 (3), 251-259

Vedlegg 1. Informasjonsskriv

Vil du delta i forskningsprosjektet

«Gågater i Risør– en studie av hvordan gågater kan endre Risør sentrum for næringsliv, befolkningen og besøkende»

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å kartlegge hvilke effekter en omgjøring til gågater kan medføre for næringslivet, befolkningen og besøkende i Risør sentrum. I dette skrivet gir jeg deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Formålet med prosjektet er å kartlegge hvilke konsekvenser en omgjøring av gågate i Risør sentrum kan ha for aktører som holder til, bruker og ferdes i sentrum. Det er mange aktører som vil kunne bli berørt av en innføring av gågater. I min masteroppgave ønsker jeg å fokusere på hvordan næringslivet, befolkningen og besøkende kan bli påvirket. For å kunne få til dette er jeg nødt til å analysere forskningsspørsmål om hvordan gågater kan påvirke ulike aktører, og hvilke konsekvenser som kan oppstå dersom en innfører gågater i Risør sentrum.

Prosjektet vil bli sendt til Risør kommune ved prosjektslutt. De kommer til å bruke mine funn i den videre diskusjonen om gågater i Risør sentrum.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Universitetet i Agder er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Utvalget i mitt prosjekt består av personer jeg mener kan ha relevant informasjon om hvordan en omgjøring til gågater kan endre Risør sentrum. Personer og næringsvirksomhet som jeg mener vil bli påvirket av en slik omgjøring er også en del av utvalget.

Hva innebærer det for deg å delta?

Hvis du velger å delta i prosjektet, innebærer det at du stiller opp til et intervju. Intervjuet vil inneholde spørsmål om dine erfaringer/tanker rundt en omgjøring til gågater og hvilke konsekvenser dette vil kunne ha. Jeg tar notater fra intervjuet. Hvis ønskelig kan du få se intervjuguiden på forhånd ved å ta kontakt.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke

Samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

- Ved behandlingsansvarlig institusjon vil kun student og veileder har tilgang til dine opplysninger
- For å sikre at ingen uvedkommende får tilgang til personopplysningene vil datamaterialet lagres på maskinvare tilhørende behandlingsansvarlig institusjon.

Deltakerne vil indirekte kunne gjenkjennes i publikasjon. Bakgrunnsopplysninger som bostedskommune og hvilken rolle en har vil bli publisert.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Opplysningene anonymiseres når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er juni 2021. Eventuelle personopplysninger og lydopptak vil da bli slettet.

Dine rettigheter

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

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

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

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

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- Universitetet i Agder ved Paulina Emilia Nordström, paulina.e.nordstrom@uia.no
- Lena Arntsen, lenaarntsen@hotmail.com

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Paulina E. Nordstrom
(Forsker/veileder)

Lena Arntsen
(Student)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «Gågater i Risør - hvordan dette kan endre Risør sentrum for næringsliv, befolkningen og besøkende» og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i *intervju*
- at bakgrunnsopplysninger om meg publiseres slik at jeg indirekte kan gjenkjennes

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

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 2. Intervjuguide - Aktør innenfor byutvikling

1. Hvordan kan en best mulig legge til rette for fotgjengere i sentrum?
2. Hva er dine tanker rundt en mulig gågate i Risør sentrum på sommertid?
3. Hva er erfaringene rundt de midlertidige gågatene som tidligere har vært i Risør sentrum? (Ved for eksempel Trebåtfestivalen og Storgata sommeren 2020).
4. Hvilke konsekvenser tror du gågater vil kunne ha for næringslivet i sentrum?
5. Hvilke konsekvenser tror du det vil kunne ha for bylivet i sentrum? På hvilken måte vil kulturlivet kunne bli påvirket?
6. Tror du en gågate kan øke Risørs attraktivitet? Hvis ja, på hvilken måte?
7. Tror du det vill funke med en permanent gågate, hvordan er det på vinterhalvåret i Risør sentrum?
8. Vil en gågate kunne øke besøks antallet gjennom vinterhalvåret?

Vedlegg 3. Intervjuguide- innbyggere

1. Hva er din tanke rundt en potensiell gågate i Risør sentrum på sommerstid?
2. Hva er dine erfaringer rundt de midlertidige gågatene som tidligere har vært i Risør sentrum? (Ved for eksempel Trebåtfestivalen og Storgata sommeren 2020)
3. Hvordan opplevde du det å gå rundt i disse gågatene i forhold til resten av sentrum?
4. Hvordan er det med biltrafikken/parkeringsbehovet om sommeren? Bør den reduseres? Og hvordan kan en best mulig gjøre dette?
5. Hvilke fordeler vil dette ha for deg som innbygger i Risør?
6. Hvis det blir innført midlertidig gågate om sommeren, hvilke konsekvenser ser du for deg at et slikt tiltak kan medføre?
7. Hvilke faktorer mener du det er viktig å legge vekt på i en potensiell gågate?
8. Hvordan mener du Risør kommune kan bedre tilrettelegge for fotgjengere i sentrum?
9. Kommer du til å ferdes mer i sentrum dersom en av gatene blir omgjort til gågate?
10. Bruker du ofte bilen når du handler i sentrum?
11. Hva kan gjøres for at flere skal ønske å gå isteden for å bruke bilen til sentrum?
12. Hvordan er den kollektive transporten i og til sentrum?
13. Hvilke faktorer mener du det er viktig å legge vekt på i en potensiell gågate?

Vedlegg 4. Intervjuguide- besøkende

1. Er det viktig for deg å parkere så nærmere sentrum som mulig?
2. Ville du bli påvirket dersom flere av parkeringsplassene langs sentrum sine handlegater blir fjernet?
3. Hva tenker dere rundt en midlertidig gågate om sommeren?
4. Hvilke fordeler ser du for deg at et slikt tiltak kan føre til for byen?
5. Hvilke fordeler vil dette ha for deg som besøkende i Risør sentrum?
6. Hvilke faktorer mener du det er viktig å legge vekt på i en potensiell gågate?

Vedlegg 5. Intervjuguide- næringsdrivende

1. Hva er dine erfaringer rundt de midlertidige gågatene som tidligere har vært i Risør sentrum?
2. Hva er dine tanker rundt en potensiell ny gågate i Risør sentrum på sommerstid?
3. Tror du innføring av gågater vil kunne påvirke butikken sin omsetning? I så fall, på hvilken måte?
4. Er kundene avhengige av å kunne parkere langs gatene, eller vil det gå fint for dem å måtte gå fra andre parkeringsplasser?
5. Hvilke fordeler ser du for deg at en gågate kan ha for menneskene i som oppholder seg i byen om sommeren?