

Hvordan få folk til å gå mer?

Perspektiver på planlegging og sted i arbeidet med
gåstrategier i Haugesund og Trondheim kommune

CAROLINE BROBERG

VEILEDER

Jørn Cruickshank

Universitetet i Agder, 2022

Fakultet for samfunnsvitenskap

Institutt for global utvikling og samfunnsplanlegging

Master

Forord

Denne masteroppgaven markerer slutten på mitt masterstudie i Global utvikling og samfunnsplanlegging ved Universitetet i Agder. Det har vært noen krevende og intense, men samtidig spennende og utviklende år.

Jeg har vært så heldig å kunne skrive min masteroppgave om to av mine største interesseområder, nemlig folkehelse og by- og stedsutvikling. Siden jeg begynte å studere i 2017 har jeg hatt et sterkt ønske om å kunne bidra inn i folkehelsearbeidet på en eller annen måte. Som samfunnsplanlegger berører man folks hverdagsliv hver eneste dag. Jeg håper med det at jeg gjennom denne oppgaven, har tilegnet meg kunnskap og bevissthet, som gjør meg i stand til å ta bedre avgjørelser på vegne av menneskene som berøres av omgivelsene jeg vil være med å forme.

Takk til min veileder, Jørn Cruickshank for god hjelp, konstruktiv feedback og faglige innspill gjennom skriveprosessen. Videre vil jeg takke mine informanter i Haugesund- og Trondheim kommune, som har bidratt med viktig kunnskap og betraktninger.

Jeg vil rette en spesiell stor takk til Gunnar Ridderstrøm. Tusentakk for at du har tatt deg tid til å hjelpe meg i en hverdag som er travel nok fra før. Du har vært en god støttespiller som har fulgt meg opp med trygghet, motivasjon og gode faglige innspill gjennom hele denne prosessen. Jeg har lært mye av deg som jeg vil ta med meg videre.

Tusentakk til min gode venninne Magnhild Mæland for korrekturlesning, innspill og gode råd på veien.

Den aller hjerteligste takken går til mine medstudenter. Takk for gode diskusjoner, frustrasjoner, utallige lunsjer i kantinen, og et vennskap som jeg håper består i mange år fremover.

Til slutt en stor takk til min kjære samboer som tålmodig og støttende har stått der både under mine gleder og frustrasjoner, og alltid heiet på meg.

Tusentakk til dere alle!

Kristiansand, juni 2022

Caroline Broberg

*“First life, then spaces, then buildings –
the other way around never works”*

Jan Gehl, 2010

Sammendrag

Dagens samfunn står ovenfor betydelige folkehelseutfordringer knyttet til en fysisk inaktiv livsstil. Folk flest er for lite fysisk aktive, hvor kun tre av ti voksne og eldre er aktive nok. Noe av årsaken til dette kan tilskrives det faktum at samfunnet historisk sett har tilrettelagt for inaktivitet, hvor bilen har vært det dominante transportmiddelet, og dette på bekostning av gåing og sykling. Dette har ført til lange avstander, som flere steder gjør det vanskelig og lite attraktivt å velge gåing som transportform for å nå daglige gjøremål. I lys av dette er det nå på tide at planleggere prioriterer å utvikle byer og tettsteder slik de blir mer egnet for gåing. Det er følgelig et behov for å gjøre gåing som transportform til det enkle og naturlige valget i hverdagen, slik at folkehelsen på sikt kan bedres.

Intensjonen bak studien har vært å kartlegge hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier i to utvalgte kommuner, og undersøke hvordan de jobber for å øke andelen som går. Formålet har vært å komme fram til en forståelse om gåstrategier kan være et virkemiddel inn i folkehelsearbeidet. Denne casestudien skal følgelig bidra til økt bevissthet rundt sammenhengen mellom de fysiske omgivelsene og folkehelsen. Studien er basert på data innsamlet gjennom kvalitative intervjuer med mobilitetsplanleggere og folkehelsekoordinatorer i Haugesund- og Trondheim kommune. Informantene er, eller har vært, ansatt i kommunal sektor, og er utvalgt basert på deres erfaringer og kunnskaper knyttet til planlegging for gående i sin kommune.

Studien viser at planleggere i norske kommuner bør benytte en kommunikativ tilnærming til arbeidet for gående. Den kommunikative planleggingsteorien er prosessorientert, og bygger på et bottom-up-perspektiv. Ved bruk av kommunikativ tilnærming kan det dannes nye forståelser, samtidig som kommunen får kartlagt befolkningens ønsker og behov. Likevel er det først når planleggere vektlegger relasjonen mellom mennesket og de fysiske strukturene på stedet, at man oppnår gode byrom, attraktive ferdselsårer og gater som inviterer til bevegelse. Dette underbygger viktigheten av at planleggere har en stedsforståelse som tar hensyn til de tre nivåene av helsekartet; både menneskers helseatferd, den fysiske strukturen og klima og miljø. På denne måten forstås steder som noe mer enn bare styring av arealbruken, men som omgivelser hvor stedets sosiale dynamikk, mangfold og kompleksitet inngår. Alt i alt må de fysiske strukturene ses i sammenheng med mennesket og hverdagslivet det planlegges for.

Abstract

Today's society is faced with significant challenges concerning public health which is tied to a physically inactive lifestyle. Most people are inadequately physically active, with only three out of ten adults and elders are active enough. Some of the causes of that can be attributed to the fact that society historically accommodated an inactive lifestyle, where the car has been the dominant means of transport, at the expense of walking and bicycling. This has led to great distances, which makes it difficult and unattractive to choose walking as a preferred choice of transport to do daily tasks. Considering this, it is about time planners prioritize developing cities and local communities more eligible for walking. It's time to make walking as a means of transport the simple and natural choice in everyday life to improve Norwegian public health.

The intention behind the study has been to map what characterizes work with walking strategies in two selected municipalities and examine how they work to increase the proportion who walk. The purpose has been to arrive at an understanding of whether walking strategies can be a tool in public health work. This case study will consequently contribute to increased awareness of the connection between the physical environment and public health. The study is based on empirical data collected through qualitative interviews with mobility planners and public health coordinators in Haugesund and Trondheim municipalities. The informants are, or have been, employed in the municipal sector, and consequently been chosen based on their experiences and knowledge about planning for walkers in their municipality.

The study shows that planners in Norwegian municipalities should utilize a communicative approach to the work of developing the surroundings and availability for walkers. The communicative planning theory focuses on process and builds upon a bottom-up thinking. Therefore, it can create new understandings, and the municipality can at the same time map out the people's needs and desires. Yet, it is first when planners emphasize the relation between people and the physical structures that we achieve good urban spaces, attractive thoroughfares, and streets that invite the public to move and reside in. So, in that context, it is necessary that planners have a good sense of space and take the three levels on the health map into account: human health behavior, the physical structure, and the environment. According to this, space must be understood as something more than just control of the use of space, but also as surroundings where the space inhabits social dynamics, diversity, and complexity. All in all, the planning of physical structure must be seen in connection with the people and their everyday lives.

Innholdsfortegnelse

Forord	i
Sammendrag.....	iii
Abstract.....	iv
1.0 Introduksjon.....	1
1.1 Gåing som byggestein for god helse.....	1
1.2 Avgrensning.....	3
1.3 Begrepsavklaring og definisjoner.....	4
1.4 Problemstilling og forskningsspørsmål.....	5
1.5 Oppgavens struktur.....	6
2.0 Aktualisering av tema.....	8
2.1 Gåing i et folkehelseperspektiv.....	8
2.2 Kommunens rolle i tverrsektorielt arbeid.....	10
2.3 Lokale gåstrategier.....	12
3.0 Presentasjon av case-kommunene	15
3.1 Haugesund.....	15
3.1.1 Gåstrategi for Haugesund	16
3.2 Trondheim	18
3.2.1 Gåstrategi for Trondheim	19
4.0 Teoretisk forankring.....	22
4.1 Instrumentell versus kommunikativ planlegging	22
4.2 Ulike perspektiver på sted	24
4.2.1 Behov for et relasjonelt perspektiv	26
4.3 Omsorg for stedets kompleksitet.....	27
4.4 Påvirkningsfaktorer i det fysiske miljøet	29
4.5 Menneskesentrert planlegging.....	30
4.5.1 Kan eller vil gå	32
4.5.2 Trygghet, komfort og nytelse som verktøy for gode byrom	34
4.5.3 En helhetlig kommunikasjonsprosess	35
4.6 Oppsummering	36
5.0 Metode.....	39
5.1 Valg av metode.....	39
5.1.1 Casestudie.....	39
5.1.2 Semi- strukturerde intervjuer.....	40
5.2 Prosess for datainnsamling	41
5.2.1 Utvalg og rekruttering av informanter	41
5.2.2 Intervjuprosessen	43

5.3 Bearbeiding av datamaterialet	44
5.4 Metodisk kvalitetssikring	44
5.4.1 Relabilitet og validitet	44
5.4.2 Etisk og juridisk ansvar	45
6.0 Analysemodellen.....	48
7.0 Planteoretiske perspektiver	49
Funn fra Haugesund.....	49
Funn fra Trondheim.....	51
7.1 Analyse tema I.....	52
7.1.1 Kunnskap om befolkningens reisevaner	53
7.1.2 Medvirkningsprosessen	54
7.1.3 Kommunikasjon gjennom tverrsektorielt arbeid	56
7.1.4 «Utenfra-inn» og «innenfra-ut»	57
7.1.5 Oppsummering tema I	59
8.0 Fysiske strukturer eller hverdagslivet	61
Funn fra Haugesund.....	61
Funn fra Trondheim.....	62
8.1 Analyse tema II.....	63
8.1.1 Tilrettelegge de fysiske omgivelsene etter menneskenes behov	64
8.1.2 Finnes det en rett-frem-rekkefølge?.....	65
8.1.3 Utgangspunkt i menneskers behov som et viktig aspekt	66
8.1.4 Oppsummering tema II.....	67
9.0 Relasjoner mellom steder og mennesker	69
Funn fra Haugesund.....	69
Funn fra Trondheim.....	70
9.1 Analyse tema III	71
9.1.1 Forbindelser mellom de fysiske omgivelsene og mennesket.....	72
9.1.2 Kvalitetskriterier, stedstilmæringer og et relasjonelt perspektiv.....	73
9.1.3 Oppsummering tema III.....	75
10.0 Oppsummering av funn fra case-kommunene.....	76
11.0 Konklusjon.....	78
11.1 Avsluttende tanker	80
Referanser.....	81
Vedlegg 1. Informasjonsskriv og samtykkeskjema	85
Vedlegg 2. Intervjuguide. Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategien	88
Vedlegg 3. Intervjuguide. Mobilitetsplanlegger i kommunen i dag	90
Vedlegg 4. Intervjuguide. Folkehelsekoordinator	92

Figuroversikt

Figur 1. Kobling mellom folkehelseloven og plan- og bygningsloven (Kommunetorget, u.å.) ...	11
Figur 2. Helsekartet (Barton & Grant, 2006)	28
Figur 3. Helsekartet, stedstilmæringer og et relasjonelt perspektiv (egenprodusert)	29
Figur 4. Kvalitetskriterier for gode byrom (Gehl, 2010).....	35
Figur 5. Oppgavens analysemodell	48
Figur 6. Planlegging som en sirkulær prosess (egenprodusert).....	68
Figur 7. Kobling mellom kvalitetskriterier (Gehl), stedstilmæringer (Massey) og helsekartet (Barton & Grant) (egenprodusert)	75

Tabelloversikt

Tabell 1. Oversikt over informanter i Haugesund og Trondheim	43
Tabell 2. Fire-felts-tabell som plasserer Haugesund og Trondheim innenfor to ulike dimensjoner i arbeidet med gåstrategien	60
Tabell 3. Punktvis oppsummering av funn fra Haugesund og Trondheim.....	76

Illustrasjonsoversikt

Illustrasjon 1. Kart over Haugesund (Kartverket, u.å.)	15
Illustrasjon 2. Kart over Trondheim (Kartverket, u.å.).....	18



1.0 Introduksjon

1.1 Gåing som byggestein for god helse

Det norske samfunnet står ovenfor store utfordringer når det gjelder høy befolkningsvekst, økt transportbehov, arealknapphet og dårlig luftkvalitet i byene (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). I tillegg er det en betydelig økning i folkehelseutfordringer knyttet til en fysisk inaktiv livsstil. Flere og flere av oss bor i byer og forskning peker på at tre av fem mennesker av verdens befolkning vil bo i et urbant område innen 2030 (Grigoletto et al., 2021). Med bakgrunn i dette vil det være essensielt å skape folkevennlige byer som ivaretar rekreative arealer, og muligheter til lek og fysisk utfoldelse, fordi de bygde omgivelsene legger fysiske rammer som gir både muligheter og begrensninger for samfunnsutviklingen. Ettersom samfunnet investerer enorme summer i offentlige byggeprosjekter vil det være viktig at planleggere er klar over denne påvirkningskraften (Helsedirektoratet, 2019). I den sammenheng har Aaron Wildavsky pekt på at helsetjenesten kun kan gjøre noe med 10% av folkets helseproblemer, hvor de resterende 90 % påvirkes av de fysiske rammene for hvor og hvordan vi lever (Wildavsky, 1977). Dette tyder følgelig på at hvordan planleggere utvikler byer, tettsteder og nærmiljøer har stor betydning for folks helse (Gehl Insitute, 2018).

Å ivareta folkehelsehensyn i planlegging er en lovpålagt oppgave etter plan- og bygningsloven fra 2008 og folkehelseloven fra 2011. Gjeldende lovverk skal «fremme befolkningens helse og motvirke ulikheter i sosial helse», og dette skjer blant annet gjennom fysisk planlegging (Folkehelseloven, 2011; Plan og bygningsloven, 2008). Planlegging etter plan- og bygningsloven er et av de viktigste virkemidlene folkevalgte organer i kommuner og fylker har for å fremme en ønsket samfunnsutvikling med utgangspunkt i kommunens muligheter og utfordringer (Helsedirektoratet, 2019). I den sammenheng foreligger det mye kunnskap om tiltak som kan bidra til miljøvennlig og grønn byutvikling og til utviklingen av et nullutslipp-samfunn. På lik linje finnes det en del forskning og politikk med fokus på å skape menneskevennlige og helsefremmende byer og tettsteder (Corburn, 2015; Hofstad, 2016). Likevel understrekes det at det er en noe svakere prioritering i praksis og en lavere økonomisk fordeling av ressurser til det sistnevnte (Fuller-Gee, 2015).

Med utgangspunkt i helsefremmende byer og tettsteder, tar denne studien utgangspunkt i at menneskers behov for å bevege seg bør ligge som et premiss i planarbeidet. Historisk er det

bilen som har vært det dominante transportmiddelet i bybildet, gjerne på bekostning av gåing, sykling og kollektivtransport. Dette har ført til lange avstander, som flere steder gjør det vanskelig å velge gåing som transportform til daglige gjøremål (Berge et al., 2012). Vegsystemet i Norge er i tillegg bygget ut med en trafikkdifferensiering og trafikkseparering som ofte resulterer i mange omveier for gående og omgivelser det er vanskelig å orientere seg i (Berge et al., 2012, s. 15). Gåing er med andre ord et transportmiddel som i mange sammenhenger har blitt oversett i planlegging. Som et verktøy for å forandre på dette, utarbeidet Statens vegvesen i 2012 en Nasjonal gå-strategi. Strategien har to hovedmål; «det skal være attraktivt å gå for alle» og «flere skal gå mer» (Berge et al., 2012, s. 7). Et konkret resultatmål er at det skal lages minst 50 lokale gåstrategier før 2023. Dette med bakgrunn i at det vil være nødvendig med målrettede tiltak som er tilpasset lokale forhold og utfordringer, for å oppnå relevant og vedvarende effekt av strategien.

Før moderne tid foregikk nesten all persontrafikken i byene til fots. Det var måten å komme seg rundt på og måten å oppleve samfunnet og mennesker på i hverdagen. Byens rom var møteplass, markeds plass og bevegelsesrom mellom byens funksjoner. Fellesnevneren var ferden til fots (Gehl, 2010). Her har det derimot skjedd en ending. I dagens samfunn er folk flest for lite fysisk aktive, hvor kun tre av ti voksne og eldre oppfyller minimumsanbefalingene fra Helsedirektoratet om 150 minutter med fysisk aktivitet i uken (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). Dette til tross for at forskning peker på at all fysisk aktivitet, også gåing med lav intensitet og kort varighet, teller og er viktig for helsen (Helsedirektoratet, 2022).

Med bakgrunn i dette og en forventning om en betydelig befolkningsøkning i byene de neste 50 årene, foreligger det muligheter for forandring. Det foreligger et potensial for å utvikle byene og tettstedene slik at de blir mer egnet for gåing, noe som kan bidra til en økning av aktivitetsnivået til nordmenn. Forskningen viser til at endringen bør skje gjennom en høyere befolkningstetthet, kortere gangavstand mellom daglige gjøremål, en hensiktsmessig infrastruktur og et stort fokus på attraktive omgivelser for gående (Berge et al., 2012). Statens vegvesen presiserer i den Nasjonale gåstrategien (2012) at det overordnet ser ut som at hensyn til gående er tilstrekkelig ivarettatt i lover, retningslinjer og håndbøker knyttet til areal- og transportplanlegging. Mål om bærekraftig byutvikling og mer miljøvennlig transport legger også føringer som styrker forholdene for gående. Likevel kan det se ut til at arealutviklingen mange steder ikke følger de statlige føringene i tilstrekkelig grad. En ny rapport fra Oxford

Research peker på at det generelle problemet er at arealutviklingen ikke styres av samfunnshensyn (Oxford Research, 2021). Den faktiske utviklingen går ofte på tvers av ambisjonene for bærekraftig by- og tettstedsutvikling.

Sammenlignet med andre transportformer finnes det lite systematisk og forskningsbasert kunnskap om gående. Statens vegvesen (2012) presiserer i den sammenheng at det bør gjennomføres en systematisk og målrettet satsing på dette feltet for å bedre kunnskap om gående, forhold for gående og hva som har effekt for å få flere til å gå mer. Det belyses med andre ord behov for mer kunnskap rundt hvordan planleggere kan utvikle byene og tettstedene slik at de blir mer egnet for gåing. Temaet jeg ønsker å belyse i min oppgave har bakgrunn i det overnevnte, med et spesifikt fokus på hvordan norske kommuner jobber med lokale gåstrategier. Bedre planlegging for gående kan være med på å gjøre det enklere og mer attraktivt for folk å velge å gå, fremfor å ta bilen. Alt i alt kan en slik planlegging være et lite bidrag inn i å gjøre det enklere for nordmenn å ta gode valg for helsen sin i hverdagen.

1.2 Avgrensning

Utgangspunkt for studien er lokale gåstrategier i tråd med Nasjonal gåstrategi, vedtatt av Stortinget i 2012 (Berge et al., 2012). Det er ønskelig å undersøke hva som blir gjort for gående som trafikantgruppe og hvordan man kan legge til rette for gående i kommunalt planarbeid. Oppgaven skal belyse faktorer som kommunene bør vektlegge i arbeidet med gåstrategier. Jeg har valgt å bruke Trondheim og Haugesund kommuner som case. Trondheim har en høyere gå-andel enn landsgjennomsnittet, mens Haugesund har en lavere gå-andel enn landsgjennomsnittet. Begge kommunene har utarbeidet lokale gåstrategier og er byer med relativt korte avstander hvor flere faktorer ligger til rette for at folk skal gå mer. Hovedtemaet for oppgaven er folkehelse, og koblingen mellom fysiske omgivelser og helsen. I denne studien velges kommunalt nivå og det lokale folkehelse- og planleggingsarbeidet, og det vil derfor ikke bli lagt noe særlig vekt på statlig og regionalt nivå. Jeg har avgrenset studien til en kartlegging av arbeidet med lokale gåstrategier i to utvalgte kommuner.

1.3 Begrepsavklaring og definisjoner

Studien tar utgangspunkt i Nasjonal gåstrategi (2012) sitt fokus på hverdagsgåing. Med dette vektlegges gåing som et transportmiddel for å utføre daglige gjøremål, eller som rekreasjon i nærmiljøet. Gåing i forbindelse med bruk av kollektivtransport kommer også inn under definisjonen av hverdagsgåing. Gåing i fjellet, skog og mark havner derimot ikke under denne definisjonen. I den Nasjonale gåstrategien (2012) er fokuset på byer og tettsteder hvor folk bor. Dette fordi det er der de fleste reisene til fots finner sted og dermed det stedet med størst potensial for økt gåing.

Det finnes flere definisjoner på begrepet folkehelse, men denne studien tar utgangspunkt i slik det fremgår i folkehelseloven fra 2011. Folkehelse defineres følgelig som: «befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning» (Folkehelseloven, 2011 § 3a).

Denne studien ser først og fremt på offentlig rom, forstått som de offentlige tilgjengelige uterommene som vi møter i hverdagen og som tilbyr fysiske og mentale helse- og velværefordeler til enkeltpersoner og lokalsamfunn. Disse inkluderer gater, fortau, parker, torg og deler av våre transportnettverk (Sirowy, 2015). Dette er områder som kan legge til rette for rekreasjon, fysisk aktivitet, lek og aktiv transport. Offentlige rom gir oss muligheter til å møte og se andre i våre lokalsamfunn og gir oss tilgang til natur og grøntområder. Alle har tilgang eller eksponering til en eller annen form for offentlig rom.

Fysisk aktivitet er et overordnet begrep og blir i denne oppgaven definert som «alle kroppslige bevegelser som resulterer i økt energiforbruk, og inkluderer alle former for fysisk utfoldelse, eksempelvis arbeid, idrett, mosjon, friluftsliv, lek, trening, trim, kroppsøving og fysisk fostring» (Caspersen et al., 1985). Med utgangspunkt i denne definisjon er gåing en form for fysisk aktivitet, og *fysisk aktivitet* og *gåing* vil derfor bli referert som synonymer gjennomgående i oppgaven.

1.4 Problemstilling og forskningsspørsmål

Intensjonen bak studien er å undersøke hvordan to utvalgte kommuner jobber med lokale gåstrategier. Helt konkret skal studien undersøke hvordan gåstrategier kan bli brukt som et virkemiddel inn i folkehelsearbeidet, gjennom å tilrettelegge for at flere går i hverdagen. Studien vil bruke Haugesund og Trondheim kommune som case. Ut ifra kommunens forståelse og erfaringer vil det være et mål å fremlegge forslag til tilnærminger og perspektiver som bør ligge til grunn i planprosessen for at flere skal gå mer.

Problemstilling:

«Hva kjennetegner arbeidet med gåstrategier i Haugesund og Trondheim kommune?»

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

Forskningsspørsmål:

1. Dominerer den instrumentelle eller kommunikative tilnærmingen i kommunene?
2. Starter kommunene med fysiske strukturer eller mennesket i arbeidet med gåstrategier?
3. Har kommunene et absolutt eller relasjonelt perspektiv på sted?

1.5 Oppgavens struktur

Kapittel 1 INNLEDNING; redegjørelse for studiens tematikk, problemstilling, forskningsspørsmål og avgrensning.

Kapittel 2 FORANKRING; aktualisering av tematikk.

Kapittel 3 CASE-KOMMUNER; presentasjon av Haugesund og Trondheim kommune, samt sentrale momenter i gåstrategien, dens prioriteringer og tiltak.

Kapittel 4 TEORI; presentasjon av faglitteratur og forskningsresultater knyttet til kommunikativ og instrumentell tilnærming, relasjonell stedsforståelse og menneskesentrert planlegging.

Kapittel 5 METODISK RAMMEVERK; Begrunnelser for valg av forskningsopplegg og metode, samt momenter knyttet til personvern og etikk i datainnsamlingen.

Kapittel 6-10 ANALYSE; av studiens forskningsspørsmål med bakgrunn i empiriske funn.

Kapittel 11 KONKLUSJON; bringer sammen trådene og konkluderer oppgavens viktigste funn.



2.0 Aktualisering av tema

2.1 Gåing i et folkehelseperspektiv

Den fysiske planleggingen skal bidra til folkehelsearbeidet gjennom å legge til rette for, og fremme befolkningens helse og trivsel, og redusere faktorer som har negativ innvirkning på helse og trivsel (Hofstad, 2011). Kravet om å ivareta folkehelsen i planleggingen er lovhjemlet i plan og bygningsloven §3-1 (Plan- og bygningsloven, 2008). Målet er å utvikle et samfunn som legger til rette for positive helsevalg og sunn livsstil, fremmer trygghet, medvirkning, gode oppvekstvilkår for barn og ungdom og forebygger sykdommer og skader. Dagens samfunn legger derimot i stor grad opp til en passiv livsstil der vi sitter foran PC og TV både på kontoret og hjemme, setter oss i bilen for å komme rundt, tar heisen på arbeidsplassen og bestiller mat og klær via internett som leveres på døren. Resultatet er at vi aldri før i historien har hatt en befolkning som på verdensbasis er mindre fysisk aktiv (Myers et al., 2014). Kun tre av ti voksne og eldre er aktive nok, og bare halvparten av 15-åringene (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). En slik livsstil gjør at det kreves et bevisst valg av hver enkelt av oss for å opprettholde et ønskelig aktivitetsnivå. Fysisk aktive blir i denne sammenhengen definert som alle som oppnår Verdens Helseorganisasjons (WHO) minimumsanbefalinger for fysisk aktivitet. Dette er tilsvarende 150 minutter moderat aktivitet eller 75 minutter med høy aktivitet per uke for den voksne befolkningen (World Health Organization, 2020).

Det er i dag godt dokumentert at fysisk aktivitet fremmer helse, og kan medvirke til å forebygge over 30 ulike sykdommer og tilstander (Pedersen, 2015). Forskning peker på at fysisk aktivitet i form av gange reduserer risikoen for hjerte- og karsykdom, hjerneslag, høyt blodtrykk, type 2-diabetes og flere former for kreft (Barnett et al., 2017). Videre har fysisk aktivitet positiv effekt på mental helse og kognisjon, og forbereder søvnen (Nystad, 2021). Alt i alt er det sterke indikasjoner som tyder på at innsats for å øke fysisk aktivitet som en del av dagliglivet, vil ha en gunstig effekt for helsen. Et eksempel er Jerry Morris som for 60 år siden gjennomførte en omfattende studie på bussjåfører og konduktører på de «røde bussene» i London (Morris, 1953). Forskjellen på forsøksgruppene var at bussjåførene satt og kjørte hele dagen, mens konduktørene brukte arbeidsdagen på å gå frem og tilbake i bussen og klatre opp og ned trappene. Konduktørene gikk 500-750 skritt per arbeidsdag. Funnene fra studien viser at bussjåførene hadde dobbelt så stor risiko for å dø av hjertesykdommer som konduktørene (Morris, 1953). Seks tiår senere er Morris banebrytende funn ansett som medisinske sannheter.

Funnene bekreftes i nyere forskning som peker på at bare litt mer aktivitet, gjør mye for helsen. Studien understreker at en økning på 2200 skritt (tilsvarende forskjellen mellom forsøksgruppe med 4.500 skritt per dag, og den andre forsøksgruppen på 7.000 skritt per dag), fører til at risikoen for dødelighet nesten blir halvert (Hansen et al., 2020). Helsedirektoratet lanserte så nye råd om fysisk aktivitet og stillesitting 9. mai 2022 (Helsedirektoratet, 2022). Aktivitetsrådene er nå oppdatert med et nytt råd for voksne og eldre om at *absolutt all aktivitet* teller. Tidligere måtte aktiviteten vare i minimum ti minutter og litt anstrengende for at den skulle telle med i regnskapet. Nå er det vist at all fysisk aktivitet, også med lav intensitet og kort varighet, teller og er viktig for helsen. Med andre ord så trenger man ikke å trene for å få effekt. Bare noen få minutters daglig fysisk aktivitet, tilsvarende gange, har stor helsegevinst (Helsedirektoratet, 2022).

Dessuten er det ikke bare levetid i seg selv som øker, men Helsedirektoratet viser til at personer som er fysisk aktive vinner i gjennomsnitt åtte kvalitetsjusterte leveår (QALY) i et livsløpsperspektiv sammenlignet med personer som er inaktive (Helsedirektoratet, 2014). Dette innebærer ikke bare at vi lever lenger, men også at vi er friske lengre og har en høyere livskvalitet. I tillegg til de individuelle fordelene som følge av økt aktivitetsnivå, har Helsedirektoratet beregnet at Norge kan spare 239 milliarder kroner årlig, gitt at alle som ikke tilfredsstillere anbefalingene øker sitt aktivitetsnivå til aktiv (Helsedirektoratet, 2014). Norge har sluttet seg til WHO's mål om å redusere for tidlig død av ikke-smittsomme sykdommer med 25 prosent innen 2025 og med 30 prosent innen 2030, hvilket også er i tråd med FNs bærekraftsmål. For fysisk aktivitet innebærer dette 10 prosent reduksjon i fysisk inaktivitet i befolkningen innen 2025 og 15 prosent reduksjon innen 2030 (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). For å nå dette målet må den norske befolkningen gå mer.

I ett sosialt bærekraftperspektiv kan alle gå. Gåing er en universell form for fysisk aktivitet som er passende for alle uavhengig av kjønn, etnisk gruppe, alder, utdanning eller inntektsnivå. Å gå krever ikke dyrt utstyr, spesielle ferdigheter eller spesielle fasiliteter (Grigoletto et al., 2021). I lys av dette perspektivet er gåturer noe alle kan drive med, uavhengig av sosial klasse. Turgåing er i seg selv den enkleste måten å forbli aktiv. Blant mennesker som oppfyller de fysiske aktivitetsanbefalingene er gange den mest rapporterte aktiviteten. Dette er trolig på grunn av tilgjengeligheten (Grigoletto et al., 2021). Gange er også den mest utbredte og foretrukne formen for fysisk aktivitet hos eldre voksne. Dette er fordi gåing har lav risiko og

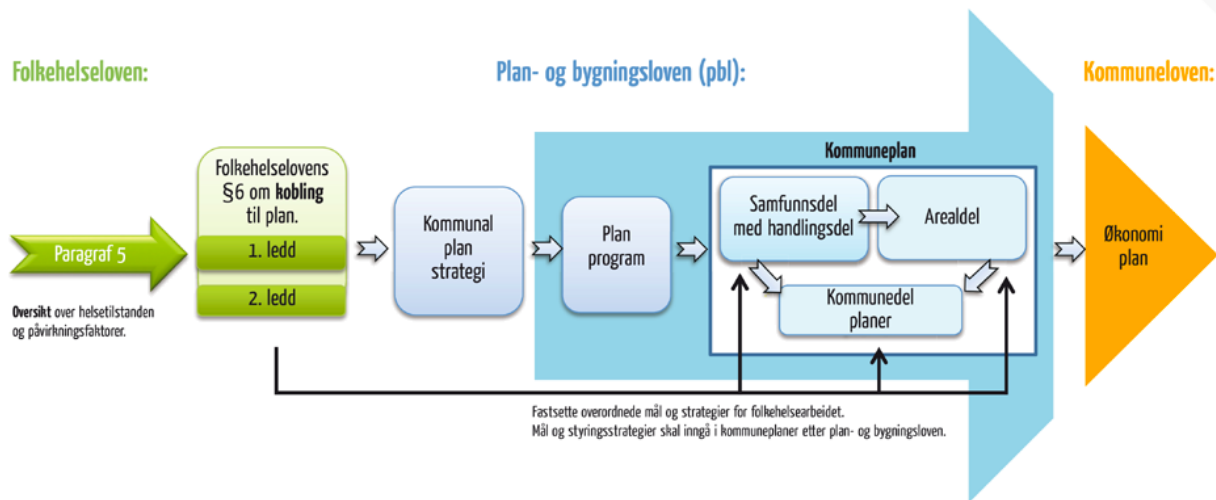
kan bidra vesentlig til det daglige energiforbruket (Barnett et al., 2017). Dermed er det viktig å understreke at for å oppnå helseeffekter av gåing behøver man ikke å jogge, svette eller sykle hurtig, man kan *bare* gå. Man kan gå til jobben, skolen, butikken, luften hunden eller gå en tur i nabolaget. Men skal folk gå, må de ha lyst til å gå.

2.2 Kommunens rolle i tverrsektorielt arbeid

Kommunal planlegging legger rammene for byutviklingen og definerer hvor det skal bygges og hvor tett det kan bygges, og den legger føringer for utvikling av sosial og teknisk infrastruktur. Hvordan byen planlegges og utformes har betydning for sosial ulikhet og rettferdighet, for lokalsamfunnets bærekraft og i siste instans for folks helse (Hofstad, 2015). Gjennom å innlemme folkehelsemål i kommunal planlegging er tanken at nettopp slike hensyn skal legges til grunn for prioriteringer i underliggende planer, i politiske vedtak og i den faktiske arealutviklingen (Hofstad, 2015).

Folkehelse er ikke et nytt arbeidsområde for kommunene, dette har de arbeidet med på ulikt vis lenge. Men det er likevel grunnlag for å si at det siden 2000-tallet har skjedd en vitalisering av folkehelsepolitikken som følge av en institusjonalisering på feltet (Hofstad, 2015). Videre var utformingen og iverksettingen av folkehelseloven fra 2011 en viktig milepæl. Her ble forventningene til kommunenes folkehelsearbeid formalisert. I etterkant av folkehelseloven har norske kommuner blitt lovpålagt til å etablere en oversikt over kommunens helsetilstand, samtidig som de skal kartlegge de viktigste positive og negative påvirkningsfaktorene - det såkalte systematiske folkehelsearbeidet. Dette oversiktsarbeidet skal danne grunnlaget for formulering av mål og prioriteringer i kommunens planstrategi og kommuneplan, samt i andre løpende planer. Tilsvarende finnes det en kobling mellom folkehelse og planlegging i plan- og bygningsloven (PBL), der kommunens oppgave er å «fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet» (PBL 2008 § 3-1). Videre legitimerer folkehelseloven økt oppmerksomhet om folkehelse på tvers av kommunens mange avdelinger og etater, i planlegging og hos politikere. Folkehelse er definert som et kommuneansvar, ikke et spesifikt ansvar for helsesektoren (Folkehelseloven, 2011). I korte trekk er koblingen mellom folkehelse og planlegging blitt aktualisert gjennom lovgivning (Folkehelseloven, 2011; Plan- og bygningsloven, 2008) og forskning (Helgesen & Herlofson, 2017; Hofstad, 2016; Synnevåg et al., 2018). Videre kan det settes i system gjennom en prosessmodell (figur 1) som illustrerer hvordan folkehelse kan forankres på ulike plannivåer.

Koblingsprosessen mellom plan og folkehelse er utarbeidet som et verktøy for kommunene når de skal sette folkehelse inn i det kommunale planarbeidet. Dette kan illustreres i følgende modell:



Figur 1. Kobling mellom folkehelsesloven og plan- og bygningsloven (Kommunetorget, u.å.)

I *Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020–2029 – Sammen om aktive liv*, fremgår det at regjeringen vil løfte frem og støtte utvikling av aktivitetsvennlige bo- og nærmiljøer og lokalsamfunn. Handlingsplanen markerer hensynet til fysisk aktivitet som nasjonalt viktig på folkehelseområdet. Hensynet skal ivaretas i samfunns- og arealplanlegging etter plan- og bygningsloven, på ulike nivåer og i ulike sektorer i samspill med privat og frivillig sektor (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). I tråd med formålet i folkehelsesloven om et helsefremmende samfunn og plan- og bygningsloven, fremgår det klare forventninger om tilrettelegging av aktivitetsvennlige lokalsamfunn i «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» (Helse- og omsorgsdepartementet, 2020). Plan- og bygningsloven (2008) adresserer ikke hensynet til gående og gangtrafikk konkret, men det stilles et krav om at planer etter denne loven (§ 3-1) blant annet skal «legge til rette for god utforming av bygde omgivelser, gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår i alle deler av landet» (Plan- og bygningsloven, 2008). Folkehelsesloven (2011) legger videre viktige premisser for det offentlige ansvar og prioriteringer av oppgaver og virkemidler for å fremme gåing.

Kommuneplanlegging, med de ulike planene som inngår i denne, er kommunens sentrale styringsverktøy for å samordne utviklingen innenfor ulike områder i kommunen. Derfor er kommuneplanleggingen sentral for å ivareta hensyn til gående i all planlegging på lokalt nivå (Haug, 2014). Hvordan kommunen tilrettelegger for gang-, sykkelveger og grøntområder,

samarbeider med idretts- og friluftsansjasjoner, og skole- og arbeidsliv, vil utgjøre en forskjell på innbyggeres fysiske aktivitetsnivå og helsetilstand (Helsedirektoratet, 2020). Alt i alt vil det være viktig at hensynet til gående innarbeides i all planlegging (Berge et al., 2012).

2.3 Lokale gåstrategier

I 2012 ble «Nasjonal gåstrategi; strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet» vedtatt av Stortinget (Berge et al., 2012). Strategiens hovedmål er: (1) *det skal være attraktivt å gå for alle* og (2) *flere skal gå mer* (Berge et al., 2012, s. 7). En forutsetning for å nå målsetningene i strategien er kunnskap om hva som skaper attraktive gangforbindelser og hvem man tilrettelegger for. Ett konkret resultatmål er at kommunene til sammen skal lage minst 50 lokale gåstrategier før 2023.

Det er variasjoner mellom byer og tettsteder og det vil derfor være nødvendig med lokal innsats for å nå de nasjonale målene. Helsedirektoratet (2020) har i den sammenheng også kommet med råd om at lokal oppfølging av den Nasjonale gåstrategien og utforming av lokale gåstrategier vil være viktig. Lokal gåstrategi er en overordnet strategi som bør inneholde: begrunnelse, visjon og mål, statusbeskrivelse, innsatsområder med mål/strategier, virkemidler og tiltak, ansvar og samarbeid samt kobling til annen planlegging (Berge & Kolbenstvedt, 2021). Et første skritt i arbeidet for en lokal gåstrategi er å få fram kunnskap om dagens situasjon, om utfordringer og mulige tiltak for forbedring. Både fysiske forhold og atferd bør kartlegges og analyseres (Berge & Kolbenstvedt, 2021). I den sammenheng vil medvirkning være viktig for selve innholdet i strategien, da det er avhengig av kunnskap som ikke er kartlagt på et relativt detaljert nivå. En lokal gåstrategi kan videre være en del av kommunenes strategier for folkehelsearbeid. Gåstrategien bør med andre ord sees i sammenheng med øvrig folkehelsearbeid og kan inngå i kommuneplanens samfunnsdel med handlingsdel og arealdel, jft plan- og bygningsloven §§ 11-1 til 11-6.

Statens vegvesen har utarbeidet en veileder til kommuner som skal følge opp den Nasjonale gåstrategien (Haug, 2014). Hensikten er å lette arbeidet med lokale gåstrategier ved å skissere hvordan de kan utarbeides og hvilke tema og innsatsområder som bør tas med (Haug, 2014, s. 2). Etersom gåstrategier må tilpasses til ordinært arbeid i kommuner og hos regionale aktører, presenterer veilederen til Statens vegvesen hvordan hensynet til gående kan innarbeides i andre kommunale planer etter plan- og bygningsloven.

Flere kommuner arbeider med lokale gåstrategier, men det finnes ingen prosedyrer som gjør at kommunene rapporterer at de har en lokal gåstrategi og dermed ingen samlet oversikt (Berge & Kolbenstvedt, 2021). Det er heller ikke foretatt en samlet evaluering av arbeid med gåstrategier, verken når det gjelder deres innvirkning på andre planer, om tiltak blir gjennomført, om flere går eller om opplevelsen av å gå blir bedre. Rynning og Knapskog (2018) har understreket i en rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) et behov for en bedre forståelse av gående og gangmønstre. Det er et behov for synliggjøring av hva som bidrar til økt gange, samt et behov for å øke bevisstheten og kunnskapen til lokalpolitikere med flere om hva det å fremme gange og gangvennlighet betyr i ulike fora og kontekster, og hvorfor det er en viktig prioritering for en by (Rynning & Knapskog, 2018). Dersom vi ønsker mer gåing, er det behov for å gjøre byer, områder og gater mer gangvennlige, og i den forbindelse er det behov for mer innsikt og forskning. I den sammenheng søker denne masteroppgaven å kartlegge hvordan to norske bykommuner har arbeidet med deres lokale gåstrategi.



3.0 Presentasjon av case-kommunene

I dette kapittelet vil case-kommunene bli presentert. Delkapitlene vil starte med å gi en generell presentasjon av kommunene, for deretter beskrive sentrale momenter i deres lokale gåstrategi, samt prioriteringer og tiltak. Haugesund og Trondheim er valgt ut på bakgrunn av at de har begge utarbeidet en lokal gåstrategi med anbefaling fra Statens Vegvesen. Videre representerer kommunene to spennende ytterpunkter når det gjelder gåandel. Trondheim har en høyere gåandel enn landsgjennomsnittet, mens Haugesund har en lavere gåandel enn landsgjennomsnittet. Med det som utgangspunkt er det interessant å kartlegge hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategien i Haugesund og Trondheim kommune. Studien skal med det identifisere forskjellige tilnærminger og perspektiver på arbeidet for gående i Haugesund og Trondheim.

3.1 Haugesund

Haugesund er en liten kommune på kun 72 km² i Nord-Rogaland på vestkysten av Norge. Kommunen grenser blant annet til Karmøy som er den største kommunen i Nord-Rogaland (som i mange sammenhenger omtales som Haugalandet), der Haugesund er regionssenteret. Folketallet i Haugesund er i overkant av 37 000 innbyggere (ssb, 2021). Det er en tett befolket bykommune. Haugesund sentrum er preget av sin kvadratur, basert på reguleringsplan som ble utarbeidet i forbindelse med byens etablering i 1854 (Haugesund kommune, 2021). Byen har et meget variert tilbud av utesteder som kafeer, diskotek og restauranter, som besøkes av gjester både fra byen og nabokommunene.



Illustrasjon 1. Kart over Haugesund (Kartverket, u.å.)

3.1.1 Gåstrategi for Haugesund

Om strategien

Gåstrategi for Haugesund ble ferdigstilt i 2014. Strategien ble strukturert ved Enhet for byutvikling i Haugesund kommune, men andre fagavdelinger har også vært medvirkende (Haugesund kommune, 2014). Gåstrategien skal inngå som underlagsdokument til kommuneplanen. Den Nasjonale gåstrategien til Statens vegvesen (2012) har vært retningsgivende for den lokale gåstrategien, hvor kommunen har etterstrebet å lage strategien mest mulig tilpasset lokale forhold.

Status i kommunen

Da gåstrategien i Haugesund ble utarbeidet i 2014 hadde kommunen en reisemiddelfordeling som ikke var bærekraftig. Kommunen hadde en høyere bilandel, og en lavere gåandel og kollektivreisende enn landsgjennomsnittet. Reiseandelen til fots var omtrent 14,5%, mens tilsvarende tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen var på 22%. Bilførerandelen i Haugesund var på hele 63,4%, mens den nasjonalt lå på 52%. Gåstrategien peker i den sammenheng på at det er ingen åpenbare grunner til at haugalendingene skal kjøre mer bil og gå mindre enn gjennomsnittsbefolkningen i Norge (Haugesund kommune, 2014). Det vises til at byen er relativt kompakt og avstandene er korte, samt at topografien og klimaforholdene taler for en større andel gående. Alt i alt har Haugesund et stort potensiale for å øke andelen gående, forutsatt at den overordnede samfunns- og arealutviklingen fremmer en slik utvikling (Haugesund kommune, 2014, s. 8).

Strategiens mål

Haugesund ønsker å legge til rette for at flere skal gå mest mulig i hverdagen. På den måten vil gåstrategien bidra til en bærekraftig utvikling med utgangspunkt i å tilrettelegge for gående. Strategien har definert fire overordnede mål for gåstrategien.

(1) *En aktiv hverdag.* Gjennom en bevisst samfunns- og arealplanlegging skal kommunen legge til rette for at flest mulig kan leve et aktivt liv. Dette skal skje gjennom å tilrettelegge for fortetting, bevare arbeidsplasser og offentlig institusjoner i sentrum, ivareta myke trafikanter i all infrastrukturplanlegging, samt tilrettelegge for gange i kombinasjon med kollektivtransport.

(2) *Et livskraftig bysentrum.* Viktige virkemidler for å nå dette målet er å opparbeide gode og sammenhengende ganglinjer inn til og gjennom byen, og ved å ha fokus på gode uteområder i byen. En levende og folkerik by vil igjen stimulere til at flere går i byen.

(3) *Attraktive gangarealer.* Dette innebærer at gangarealet skal være tilgjengelig, trygt og ha en høy stedsverdi. Universell utforming skal ligge som premiss for utforming av alle sentrale gangakser.

(4) *Holdninger og gåkultur.* Kommunen skal bidra til å øke kunnskapen om gange og formidle denne kunnskapen videre til planleggere, politikere og beslutningstakere. Kommunen skal jobbe aktivt ut mot befolkningen for å skape en god gåkultur i Haugesund.

Målgruppen for tiltakene i strategien er hele befolkningen i Haugesund. Deriblant ønsker kommunen å gjøre det mer attraktivt for alle å ta seg frem til fots i Haugesund. Ettersom ulike grupper har ulike behov, fokuserer kommunen på å ivareta de med et spesielt behov for tilrettelegging. Eksempelvis har kvinner gjerne større behov i forhold til trafikksikkerhet og opplevelser langs veien, og et behov for å oppleve at gangveier er trygge å ferdes langs (Haugesund kommune, 2014, s. 14). Ved å tilrettelegge for grupper med spesielle behov vil kommunen sørge for gode gangarealer for hele befolkningen.

Gåstrategien til Haugesund har et bredt folkehelseperspektiv da den belyser hvordan en økning i andel turer til fots vil ha positiv effekt både for den enkelte som oppnår bedre helse, og for samfunnet som helhet, fordi det resulterer i en friskere og mer arbeidsfør befolkning (Haugesund kommune, 2014, s. 10). Strategien understreker at gjennom å legge til rette for en økning i korte gåturer som et alternativ til bilen, vil flere mennesker oppnå anbefalt aktivitetsnivå. En slik tilrettelegging er også i tråd med folkehelsemeldingen som fremhever areal- og transportplanleggingens betydning for muligheten til å velge en livsstil som fremmer fysisk aktivitet.

3.2 Trondheim

Trondheim, er en bykommune i Trøndelag, og den tredje mest folkerike kommunen i Norge med 210 496 innbyggere per 1. januar 2022 (Trondheim kommune, 2022). Trondheim er en av storbyene i Norge som vokser mest. Trondheim er knutepunkt mellom jernbane, skipstrafikk og veitransport. Byen har til alle tider vært et viktig knutepunkt i Midt-Norge. Tilstrekkelig med gode boliger, skoler og barnehager, korte transportavstander, lett tilgang til rekreasjon og friluftsliv i nærheten er områder som kommunen jobber mot å realisere i den voksende byen. Kommunen er på god vei til å bli en bærekraftig by det er lett å leve miljøvennlig i (Trondheim kommune, 2021). Den økende befolkningen i og rundt Trondheim medfører derimot økt trafikk, lengre køer og dårligere luftkvalitet. I den sammenheng er Miljøpakken blitt etablert. Miljøpakken er et samarbeidsprosjekt mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Statens vegvesen. Miljøpakken jobber blant annet mot å få flere til å sykle, gå eller ta buss, og på denne måten skape et bedre byområde for alle.



Illustrasjon 2. Kart over Trondheim (Kartverket, u.å.)

3.2.1 Gåstrategi for Trondheim

Om strategien

Gåstrategien til Trondheim ble vedtatt av bystyret i 2016. Miljøpakken står bak strategien og skal finansiere tiltak. Gjennom en helhetlig plan skal Miljøpakken bidra til en bedre standard og mer sammenheng i gånettet. Følgende føringer legges til grunn: «gåstrategien skal legges til grunn ved all arealplanlegging» (Trondheim kommune, 2016, s. 27). Under planbehandlingen skal det svares ut hvordan hensynet til gående er ivaretatt. Gåstrategien setter søkelys på konkrete strekninger; arbeids/skolereiser, sosiale reiser og fritidsreiser. I oppfølging av gåstrategien skal det legges vekt på å øke andel gående mellom 30 og 60 minutter (Trondheim kommune, 2016).

Status i kommunen

Da gåstrategien i Trondheim ble utarbeidet i 2016 var reiseandelen til fots på 27 % (Den nasjonale Reisevaneundersøkelsen, RVU2013/14). Når det kommer til avstand, var 75% av alle gåturene under 2 km. Trondheim har med andre ord en relativ høy gå-andel i befolkningen.

Til tross for en gå-andel høyere enn landsgjennomsnittet påpeker strategien enkelte faktorer som gjør at Trondheim har gode forutsetninger for å bli en enda bedre gåby:

- 30% av alle reiser under 1 km er med bil (utgjør ca. 32 000 korte bilturer hver dag)
- 40 000 personer bor mindre enn 30 minutters gange fra Torvet
- 60% av innbyggerne har mindre enn 15 minutter å gå til lokalsenter/sentrum

Strategiens mål

Målet frem til 2025 er å øke gå-andelen av alle reiser fra 27% til 30%. Gåstrategien beskriver to grunnleggende virkemidler; kommunikasjon og holdningsskapende arbeid og fysisk tilrettelegging. I den sammenheng har kommunen definert åtte satsningsområder som det knyttes utdypende tiltak til:

(1) *Kommunikasjonstiltakene* skal oppmuntre til mer gåing ved å informere om fordelene ved å gå, og følgelig øke bevisstheten om at det å gå er et valg du selv kan ta. Målet er å appellere både til fornuft og følelser. Viktige målgrupper er skoleelever, arbeidsplasser og bydeler.

(2) *Helhetlig gangnett* skal sikre fremkommelighet for gående hele veien fra startsted til bestemmelsessted. Ved utbygging av vei, kollektiv og sykkel-infrastruktur må det tas spesielt hensyn til gående, slik at de får gode og trygge overganger og unngår lange omveier.

(3) *Korte avstander* skal bidra til at det er enkelt å velge å gå. Her kan snarveier fungere som et supplement til resten av gånettet. Snarveier bidrar til effektive og raske gangforbindelser.

(4) *Eget gånnett* vil sikre gåenes behov, preferanser og hindre konflikter og trafikkfarlige situasjoner. Eget gånnett skal oppnås gjennom å bygge trygge krysningspunkter med opphøyde gangfelt, egne sykkelfelt og tydelig oppmerking som skiller syklist og gående.

(5) Det skal være *lett å orientere seg* og enkelt å finne informasjon om gånettet, uansett om det er gånnett med spesiell tilrettelegging, spesielle opplevelseskvaliteter, snarveier eller sikreste skolevei.

(6) *Trygge gåtraséer* skal utformes slik at det føles trygt å bruke gånettet hele døgnet og til alle årstider. Spesielt fokus på belysning og vegetasjonsrydding vil gi bedre sikt og sosial kontroll.

(7) *Attraktive omgivelser* bidrar til at gående oppnår en tilstrekkelig opplevelsesrikdom gjennom omgivelsene. Byrom og møtesteder må ha gode kvaliteter, være inviterende og oppleves som meningsfylte steder.

(8) *God drift og vedlikehold* skal bidra til å få flere til å gå. Målet er at arealene for gående skal være farbare og attraktive for å få folk til å gå der, og ikke i kjørebanelen.

Tiltakene skal tilpasses i størst mulig grad de enkelte målgrupper. Trondheim kommune har i den sammenheng inkludert to perspektiver: befolkningsgrupper og geografi. Viktige målgrupper er: skoleelever, arbeidsplasser og bydeler.

Trondheim kommune presenterer et folkehelseperspektiv gjennom å vektlegge hvordan flere fotgjengere vil føre til mindre sykefravær, bedre byliv og tryggere og mer levende nærmiljø. Etter Helsedirektoratets anbefaling kan en bidra positivt til egen helse ved å gå istedenfor å sitte (Trondheim kommune, 2016).



4.0 Teoretisk forankring

Steder kan studeres på utallige måter, og mange ulike teoretiske perspektiver og analytiske redskaper kan brukes til å forstå bestemte sider ved et sted. I denne oppgaven tar jeg som utgangspunkt at stedsbegrepet er svært mangfoldig og mangedimensjonert, og det vil være mange ulike tilnærminger til stedsbegrepet som kan trekkes inn i tematikken. Teorikapitlene presenterer tre ulike dimensjoner av hvordan det kan arbeides med å få flere til å gå og hvordan dette fører til en kompleksitet som dagens planleggere står ovenfor. De utvalgte teoriene er relevante for oppgavens problemstilling da de belyser viktige aspekter ved å planlegge for gode byrom, som i sin tur kan brukes inn i arbeidet med gåstrategier.

4.1 Instrumentell versus kommunikativ planlegging

Planlegging kan tolkes og forstås på ulike måter, avhengig av hvilken kontekst det settes inn i. I et overordnet perspektiv kan planlegging sies å handle om organisering av det offentlige rom, og kan med utgangspunkt i John Friedmann (1987) defineres som «å knytte vitenskapelig og teknisk kunnskap til handlinger i det offentlig rom med henblikk på samfunnsmessig styring eller samfunnsmessig forandring» (Jensen et al., 2007, s. 13). Patsy Healey (1997), som har ett større fokus på «stedsplanlegging», forklarer planlegging som «A continual effort to interrelate conceptions of the qualities and social dynamics of places with notions of the social processes of "shaping places" through the articulation and implementation of policies» (Healey, 2012, s. 2014-2215).

To dominerende teoretiske perspektiver innenfor planleggingsfeltet er instrumentell og kommunikativ planleggingsteori (Adam, 2018). Den instrumentelle planleggingsteorien viser til hvordan planleggingen lenge har vært fastlåst til et modernistisk rasjonelt paradigme. I korte trekk baserer planleggingen seg på objektiv kunnskap som er uavhengig av tid og rom. Det blir tatt utgangspunkt i fakta og evidensbasert kunnskap om sammenhenger mellom årsak og virkning, og blir i den sammenheng ofte omtalt som ekspertdrevet planlegging (Adam, 2018, s. 249). Dette planleggingsidealet beskrives ofte i forskningslitteraturen som top-down (Aure et al., 2015). Idealmønsteret for samfunnsplanlegging har lenge vært basert på en slik instrumentell rasjonalitet. Planleggingen har vært ekspertdrevet for å finne årsak til problemer og deretter identifisere og sette inn løsninger basert på vitenskapelig teori om årsak/virkning. Imidlertid har mange pekt på at dette mønsteret i praksis ikke holder mål i forhold til idealet (Farner, u.å.). Vi vet ikke nok om årsak/virkning. Situasjonene er så komplekse og ustabile at

de må møtes av flere tiltak samtidig og vi har ikke kunnskap om hvordan disse i kombinasjon påvirker hverandre.

Den kommunikative planleggingsteorien har deretter vokst frem som et resultat av kritikken som oppstod mot instrumentell planlegging (Adam, 2018). Kjernen i kommunikativ planlegging er åpen dialog og kommunikasjon *før* makt og politikk. Tanken er at en vellykket fremgangsmåte i en kontekst ikke uten videre kan overføres til en annen kontekst. Formålet med planleggingen blir da endret fra å være en samordnet plan som et *produkt*, til en planlegging som en meningsdannende *prosess* med vekt på bred deltakelse og omfattende læring (Adam, 2018, s. 250). I den sammenheng blir planlegging og handling vektet i en samlet prosess. De kommunikative teoretikerne Innes & Booher belyser hvordan konkrete planleggingsprosesser, med hovedfokus på å nå konsensus gjennom dialog, kan produsere ny kunnskap (Agger, 2014). Patsy Healey er, i tillegg til sine bidrag i forhold til sted i planlegging, en annen sentral kommunikativ teoretiker, som fokuserer på hensikten med inkluderende planleggingsprosesser, hvor man inkluderer vanlige samfunnsborgere og legger til rette for åpen dialog.

Sett under ett, finnes det en lang rekke med kommunikative teoretikere, men de har alle en felles oppfatning om at man må erkjenne at beslutninger som fattes i ulike prosesser, i stor grad påvirkes av sosiale prosesser som foregår utenfor selve planprosessen (Agger, 2014). Videre spiller innbyggermedvirkning en sentral rolle i kommunikativ planleggingsteori, da medvirkning forventes å bidra til dannelse av nye forståelser og gjensidig respekt mellom involverte aktører. Innbyggermedvirkning bidrar også til innbyggernes kunnskap om hvordan de skal opptre i nærmiljøet og i forhold til det offentlige systemet. I dette perspektivet handler innbyggermedvirkning ikke bare om å gi innspill til en gitt planprosess, men er også en del av opplæringen av innbyggere til demokratiske medborgere. Derfor blir lokale planprosesser ikke bare en øvelse i å skape konsensus mellom ulike aktører, men også en del av en prosess som bidrar til å bygge handlingskompetanse i sivilsamfunnet (Agger, 2014). I en slik dialogform blir ikke innbyggerne passive mottakere av planlegging, men aktive deltakere i en utveksling om framtidig utvikling. Den kommunikative tilnærmingen handler med andre ord om at alle interesser og aktører bør forholde seg til den samme helhetlige prosessen, hvor veien til mål er; kommunikasjon. Alt i alt må planleggingsoppgaver skje i en sterkere medvirkningskontekst og der bottom-up perspektivet synliggjøres og tilrettelegges på en bedre og mer aktiv måte.

Når det gjelder planlegging for gående gir dette to innfallsvinkler til å planlegge for at flere skal gå mer. For det første kan man velge prinsipper basert på forskning eller tidligere erfaringer (instrumentell). For det andre kan man gjennom dialog med innbyggerne kartlegge hva som er behovet og hva som kan gjøres for at flere begynner å gå (kommunikativ). Med andre ord er det to måter planleggere kan tilnærme seg en oppgave på – ved å bruke generelle prinsipper, eller ved å starte en prosess med beboere og de berørte for å avklare hva som er utfordringene og hvordan de kan løses.

4.2 Ulike perspektiver på sted

Planlegging er med andre ord et komplekst begrep som kan defineres og forstås på ulike måter. Som en planlegger vil det videre være forskjellige måter å forstå begrepet «sted» på, som igjen vil være avgjørende for hvordan man planlegger for et sted. Steder er komplekse og omfatter langt mer enn bare den fysiske strukturen. Et sted er nemlig ikke bare noe som *er* eller *forstås*, det *skapes*, og vil derfor alltid være i utvikling (Nyseth et al., 2018). Det vil i den forbindelse være aktuelt å gjøre rede for Agnew (1987) sine tre tilnærminger til hvordan steder kan forstås; (1) en fysisk-materiell (lokalisering), (2) en subjektivt (sense of place) og (3) en kontekstuell (locale). Agnew understreker at disse tre begrepene tradisjonelt har blitt sett på som konkurrerende, men Nina G. Berg fremhever at det er flytende overganger mellom dem og ikke klare skillelinjer, med andre ord er de komplementære dimensjoner ved sted (Berg & Dale, 2004).

Nærmere forklaringer om de tre begrepene følger under:

- Location → Sted som geografisk beskrivelse og lokalisering
- Sense of place → Sted som individuell opplevelse
- Locale → Sted som sosial kontekst

Location

Den første er sted som en lokalisering, altså som et geografisk avgrenset område. Sted som «location» refererer til de fysiske og materielle sidene ved steder. Det fokuseres på det fysiske stedet som materielt utgangspunkt som fungerer som en forutsetning for de aktiviteter og relasjonene som utspiller seg der. Berg og Dale (2004) poengterer at steder i dette perspektivet betraktes utenfra og objektivt. Tradisjonelt la samfunnsplanleggingen sterk vekt på location som et fundament for utvikling av steder, der det handlet om selve formen på stedet, som

vegforbindelser, parker, offentlige bygg, sentrum og lignende. Det var viktig at ulike funksjoner som bolig, arbeidsplasser, handel og fritidsaktiviteter var plassert slik at folk i størst mulig grad kunne bevege seg raskt og trygt gjennom hverdagen. I dag ses utviklingen på som et mer sammensatt fenomen, som presiseres i de neste to stedsforståelsene.

Sense of place

Den andre stedstilnærmingen oppfatter et «sted med mening» som det kan knyttes emosjonelle følelser til («sense of place»). Når et sted har en fysisk og materiell lokalisering, trenger de et forhold med mennesker, for at mennesker skal kunne skape betydning og mening i tilknytning til dem. I denne tilnærmingen legges det vekt på en mer personlig dimensjon av stedet og de subjektive og følelsesmessige tilknytningene som mennesker har til stedet (Cresswell, 2015). I motsetning til location-forståelsen inneholder denne forståelsen et subjektivt og innenfra-perspektiv. Det er ikke nok å forstå hvilke egenskaper og muligheter som objektivt sett finnes på et sted, men derimot hvordan disse egenskapene oppleves av mennesker. Deres egen subjektive opplevelse er det som avgjør hvordan de forholder seg til det fysiske stedet (Berg & Dale, 2004).

Locale

Den tredje forståelsen, sted som «locale», handler om at et sted kan oppfattes som en bestemt kontekst for samhandling. Den sosiale konteksten formes gjennom sosial aktivitet som hverdagsliv, arbeid, institusjoner, relasjoner mellom mennesker osv. Steder blir som en møteplass hvor ulike individers aktiviteter krysser hverandre og stedets kontekst blir dannet ut ifra dette. Med locale menes med andre ord menneskets produksjon av stedet, fysisk og sosialt, og motsatt. Ved å se på sted som locale snakker en om sted som sosial kontekst. Ettersom menneskets aktivitet endres hele tiden, vil dette igjen si at stedene forandres. Dette betyr at struktur og menneskelig aktivitet påvirker hverandre gjensidig.

Som tidligere nevnt er steder komplekse og omfatter langt mer enn fysiske strukturer. Steder forstås ikke bare som der vi bor eller beveger oss fysisk, men der vi lever våre liv (Nyseth et al., 2018). I den sammenheng har geografen Doreen Massey (1991) vært sentral i utviklingen av et relasjonelt stedsbegrep. Massey inkluderer de tre overnevnte dimensjonene, men inkluderer også viktigheten av å erkjenne at steder er «åpne, dynamiske og gjensidig konstruerende» (Aure et al., 2015). Med dette avviser Massey forståelsen av sted som avgrenset, og utviklet heller ideer om sted som relasjonelle, progressive og til og med globale

(Cresswell, 2015). Hennes bidrag handler i hovedsak om at steder er særegne nettopp på grunn av sine tilknytninger til andre steder. «Steder er ikke noe som er, *de blir til*, de er alltid i utvikling» (Nyseth & Pløger, 2015, s. 278). Masseys forståelse av sted innebærer å se på stedet som den lokale skala der handling utspilles. Et steds kjennetegn skapes kontinuerlig gjennom ulike forbindelser mellom mennesker, og mellom mennesker og materielle strukturer (Nyseth et al., 2018).

4.2.1 Behov for et relasjonelt perspektiv

Med utgangspunkt i Masseys (1991) forståelse av sted, vil det være viktig med et helhetlig og dynamisk blikk på planleggingen, for å kunne håndtere kompleksiteten et sted har. I den sammenheng har Patsy Healey (2010) snarere kritisert planleggingen for å være stedsblind (Nyseth et al., 2018). Hun hevder at noe av utfordringen er den modernistiske velferdsstatens sektorisering av samfunnet, som bidrar til at det lokale glipper ut av syne. For eksempel i den norske plan og bygningsloven (PBL) opereres det med mange romlige begreper, men ikke «sted». Det romlige begrepet som først og fremst anvendes er «areal», noe som forstås som det geografiske området en plan skal dekke. Healey hevder at for at planlegging skal skape gode steder, må sted forstås som noe mer enn styring av arealbruken (Graham & Healey, 1999 i Nyseth et al., 2018). Det vil dermed være viktig at stedets sosiale dynamikk, mangfold og kompleksitet tas hensyn til. Healey argumenterer følgelig i boken *Urban Complexity and Spatial Strategy* (2007), for en relasjonell planlegging tilpasset byers kompleksitet og dynamikk.

Det siste tiåret har det i den sammenheng dominert en forståelse av sted som noe relasjonelt. Men hensyn til stedsperspektiver henger den relasjonell stedsforståelse sammen med «locale-forståelsen» og kjennetegnes av at steder blir sett på som åpne, uten klare grenser og formet av relasjoner. I lys av Masseys forståelse av sted, vil planleggere gjennom en relasjonell stedsforståelse se steder som dynamiske, gjensidig avhengig av hverandre og få en forståelse for at mennesker og steder er gjensidig konstituerende (Berg & Dale, 2015). Ved et relasjonelt perspektiv fokuserer man med andre ord på hvordan stedet oppleves og hvordan det blir et resultat av menneskene som lever der. Gjennom et relasjonelt perspektiv vil planleggere i større grad vektlegge relasjonen mellom sted og mennesker. Etersom folk har ulike oppfatninger av et sted, og ulike grad av tilknytning til det, vil et sted ha ulike betydninger for forskjellige mennesker.

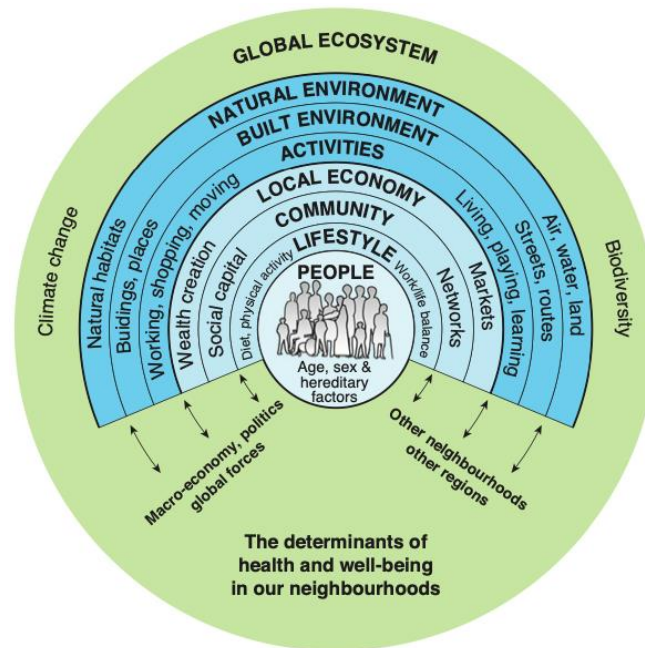
I praktisk planlegging handler det om å stille følgende spørsmål: Hva er det egentlig vi foretar oss her, i denne plankonteksten, i denne plansituasjonen? I slike tilfeller må et relasjonelt stedsperspektiv benyttes, og Healey og Massey har argumentert for at et slikt stedsperspektiv må være et grunnleggende utgangspunkt for planleggingsteori og praksis (Nyseth et al., 2018). Et konkret eksempel er bruk av medvirkning med innbyggerne på stedet. Målet er ikke bare kartlegge den fysiske strukturen, men mer konkret tilegne seg kunnskap om de sosiale og kulturelle aspektene ved stedet. Hvordan vi planlegger og videreutvikler stedene vil i sin tur virke inn på disse stedene, på hvordan vi forstår dem og hva de blir til (Berg et al., 2013 i Nyseth et al., 2018, s. 280). Stedet og forståelsene av det blir derfor kontinuerlig dannet som et resultat av hvilke prosesser og aktiviteter som påvirker og former det. Med andre ord betyr det at hvordan planleggere legger opp planprosessen kan være med på å påvirke hvordan stedet oppleves og oppfattes. Når det gjelder arbeidet med gåstrategier illustrerer dette delkapittelet viktigheten av å ta utgangspunkt i relasjonene mellom mennesket og stedet.

4.3 Omsorg for stedets kompleksitet

Som det fremgår i redegjørelsen for sted som «locale» i kapittel 4.2, fungerer steder som en møteplass for individers aktiviteter, og preges av den aktiviteten som foregår, samtidig som stedet som sosial setting setter preg på aktivitetene. Også Cresswell påpeker at steder skapes gjennom sosial praksis, og at de på denne måten kontinuerlig dannes (Cresswell, 2015). Hvordan de fysiske omgivelsene på et sted er utformet vil ha betydning for hvordan mennesker oppfatter omgivelsene og hvordan man tar omgivelsene i bruk. I denne sammenheng legges det til grunn en forståelse om at fysiske omgivelser kan bidra til å både å fremme og hemme fysisk aktivitet i befolkningen. Det vil da være viktig å anerkjenne kompleksiteten i samspillet mellom mennesker, omgivelser og aktivitet. For å illustrere denne kompleksiteten, og for å sette folkehelseperspektivet inn i planleggingspraksisen benyttes en humanøkologisk modell som er vist i figur 2.

Miljøet vi lever i er en viktig helsedeterminant. I den sammenheng understreker Barton og Grant (2006) viktigheten av å ta i bruk et humanøkologisk perspektiv i planleggingen. Å forstå årsakene til hvorfor noen oppfører seg på enkelte måter, eller hvorfor noen tar spesifikke valg, er helt avgjørende for effektiv planlegging. Herunder vil det være essensielt å se kompleksiteten i samfunnet og i planleggingsarbeidet. Helsekartet (figur 2) illustrerer Barton og Grant (2006) sin modell «Health map for the local human habitat», og skal bidra til forståelse av

kompleksiteten i faktorene som finnes i lokalmiljøet som påvirker helsen. Mer konkret illustrerer modellen sammenhengen mellom de fysiske, sosiale og økonomiske miljøfaktorene som har betydning for helsen. Modellen har tydelig inspirasjon fra Whitehead og Dahlgrens (1991) modell, samt fra bærekraftperspektivet og ulike økosystem- modeller, og bidrar til å nyansere bildet av hvilke faktorer i nærmiljøet som påvirker helse og livskvalitet.

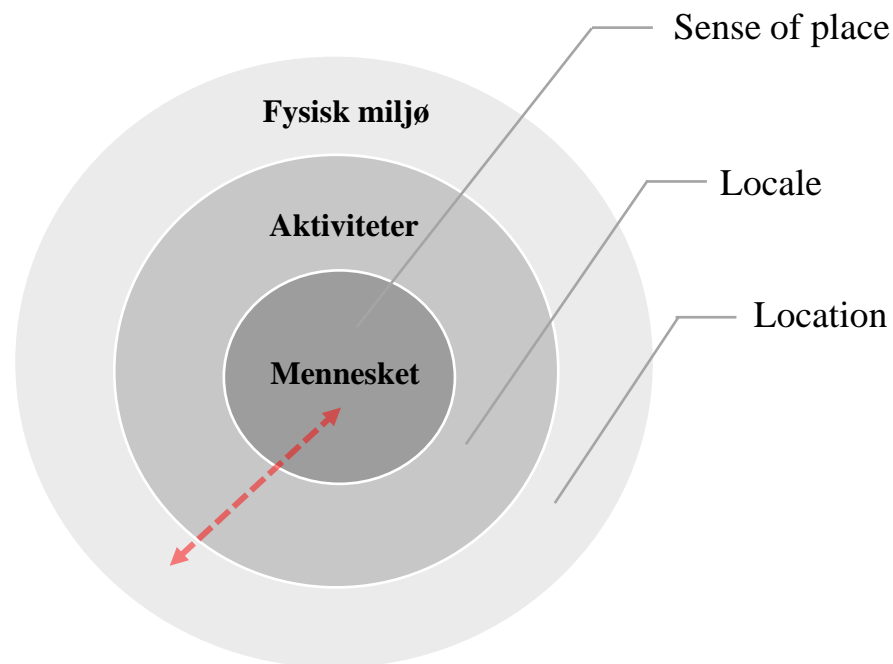


Figur 2. Helsekartet (Barton & Grant, 2006)

Helsekartet er delt i fire nivåer, men i denne oppgaven arbeides det med tre nivåer; (1) mennesket, (2) det fysiske miljøet, (3) miljø og klima. Helseatferden henger sammen med utformingen av de fysiske omgivelsene, og de fysiske omgivelsene henger sammen med miljø- og klimastrategiene. I et overordnet blikk illustrerer helsekartet hvordan jo lenger ut en kommer fra midten, desto lengre bort vil faktorene også komme fra mennesket det gjelder, og illustrerer en svakere påvirkningsmulighet (Larsen et al., 2018). Samtidig kan Agnew (1987) sine tre tilnærminger til sted kobles på modellen. Mennesket og helseatferden kan ses i tråd med stedstilknytning som «sense of place». Det inkluderer de subjektive opplevelsene av et sted og de følelsesmessige tilknytningene som mennesker har til stedet. Videre kan stedstilknytningen «locale» ses i sammenheng med settingen og de konkrete aktivitetene som oppstår på stedet. Helt til slutt vil det fysiske miljøet og det globale (miljø og klima) representere stedsforståelsen som «location», da det inkluderer de fysiske og materielle sidene ved et sted.

I henhold til presentert teori inkluderer helsekartet alle tre stedsdimensjonene. Det som mangler er imidlertid Masseys relasjonelle stedsforståelse (Massey, 1991). I et relasjonelt

stedsperspektiv er det konteksten og samspillet mellom faktorene som bestemmer hva som fungerer og ikke. Sett under ett kommer det ikke tydelig frem i helsekartet hvordan det er relasjonene mellom de ulike faktorene som er av betydning. Det vil derfor være viktig at planleggere tar i bruk forståelsen fra helsekartet, samtidig som de ser de tre nivåene i modellen i en relasjon og i et samspill. Relasjonen mellom tiltak og plankonteksten må med andre ord innbakes i et relasjonelt perspektiv. Sammenhengene illustreres i en egenprodusert modell (figur 3).



Figur 3. Helsekartet, stedstilnæringer og et relasjonelt perspektiv (egenprodusert)

4.4 Påvirkningsfaktorer i det fysiske miljøet

Når det gjelder den fysiske planleggingen er det flere studier som viser klare sammenhenger mellom det fysiske miljøet og fysisk atferd (Foster et al., 2018; Grigoletto et al., 2021; Smith et al., 2017; Tcymbal et al., 2020). Mer spesifikt har systematiske gjennomganger av litteraturen vist at miljøer karakterisert som mer attraktive er assosiert med økt gange hos barn og voksne, og er en bærekraftig strategi som kan øke det fysiske aktivitetsnivået i befolkningen (McCormack & Shiell, 2011). Noen sentrale faktorer som trekkes frem er nærhet til ulike destinasjoner, trygghet, trafiksikkerhet og gode gangforbindelser (Barnett et al., 2017; Marzi et al., 2018; Smith et al., 2017; Tcymbal et al., 2020). En litteraturgjennomgang gjennomført av Smith med kollegaer (2017) viser at forbedringer av fortau, kvalitet på parker og lekeplasser, tilstrekkelig aktiv transportinfrastruktur, rekreasjonstetthet og økt arealbruksblanding vil

genere positive effekter på gange hos barn og voksne. Barnett, et al. (2017) påpeker at for eldre mennesker er det fotgjengervennlig infrastruktur, gatebelysning og estetisk tiltalende natur som øker aktivitetsnivået. Studien fremhever viktigheten av grønne, rene og attraktive nabolag for å legge til rette for økt gange (Barnett et al., 2017). Videre har en fersk studie påpekt at grønne byrom kan være løsningen på folkehelseutfordringene knyttet til fysisk inaktivitet, fordi eksponering for et naturlig grønt miljø er knyttet til en høyere mengde fysisk aktivitet og en lavere dødelighetsrate (Grigoletto et al., 2021). Resultatene fra studien viser at tilstedeværelse av mange grøntområder kan øke gåandelen. Attraktive og gåvennlige omgivelser kan med andre ord bidra til at flere velger å bevege seg i eget nærmiljø. På den måten kan gåvennlige nærmiljø, i tillegg til å styrke folks fysiske helse, også bidra til å styrke menneskers sosiale kapital og dermed bidra til bedring av sosial bærekraft (Grigoletto et al., 2021).

Forskningen ovenfor viser en sammenheng mellom den fysiske strukturen og effekten på gange. En slik fremstilling illustrerer en stedstilmærking som ser på sted som noe *absolutt*. Å se et sted som noe absolutt omfatter beskrivelser av enkeltfaktorer alene. For eksempel inkluderer det beskrivelser av hvordan et sted ser ut, hva som fungerer og hvordan folk beveger seg. Forskningen er på mange måter konkret, beskrivende og kan ses i tråd med stedstilmærkingen som «location». Det er med andre ord fokus på det fysiske stedet som utgangspunkt for at aktiviteter, som gange, kan oppstå. Først og fremst vil slik kunnskap være viktig for å kunne peke på grunnleggende påvirkningsfaktorer som er sentrale i planleggingsarbeidet. Men med utgangspunkt i presentert teori vil det være nødvendig at planleggere i tillegg inkluderer et mer helhetlig og relasjonelt perspektiv på arbeidet for gående. Forskningsbasert kunnskap om sammenhenger mellom det fysiske miljøet og fysisk aktivitet er med andre ord ikke nok. En slik ekspertdreven kunnskap representerer den instrumentelle tilnærmingen som er basert på ekspertdreven planlegging. Som et resultat av at steder er komplekse og dynamiske klarer ikke forskningen å belyse kunnskap om hvordan disse sammenhengene i kombinasjon påvirker hverandre. Det er dermed behov for en kommunikativ tilnærming som ser på sted som noe relasjonelt, og ikke som noe absolutt.

4.5 Menneskesentrert planlegging

Som tidligere nevnt er det mulig å se elementer fra Agnew (1987) sine tre stedstilmærkinger i helsekartet. Forskningen på fysisk tilrettelegging for gange kan videre ses i sammenheng med stedsforståelser som «location» og «locale». Den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl

og den amerikansk-kanadiske stedsaktivisten Jane Jacobs, er derimot mer opptatt av det subjektive og «sense of place». Gehl (2010) har gjennom tidene tilført teori omkring livet i byene og om hvordan hensynet til mennesker må ha en sentral plass i planleggingsarbeidet. Tilsvarende har Jacobs (1961) anbefalt at byplanleggingen bør ta utgangspunkt i de mennesker som bor i byene, og hvordan livet fungerer i den lille skala. I korte trekk var budskapet hennes at planleggere skulle; «get out there and see how it works» (Jacobs, 1961). I den sammenheng kan man gjennom byformingsteori fra Gehl og Jacobs se likhetstrekk med elementene fra «sense of place», som vektlegger de subjektive og følelsesmessige tilknytningene som mennesker har til et sted.

Gehl (2010) argumenterer i tråd med Jacobs (1961) for at de dominerende teoriene innenfor byplanlegging, spesielt modernismen, ikke tar for seg de faktorene som er viktige for menneskene som bor og ferdes i byen. Modernistiske byer fokuserte på bygninger og veier, ikke på folk og steder. Planleggingen innenfor modernismen hadde likevel et mål om å gi folk et bedre liv. Men planprinsippene som ble brukt var rettet mot de fysiske omgivelsene (instrumentelt), og ikke basert på en aktiv dialog med brukere og innbyggerne (kommunikativt). Det var med andre ord lite kunnskap rundt hvordan fysiske strukturer kunne påvirke måten byene ble brukt på. Jacobs (1961) hevdet i den sammenheng at modernismen avviste menneskets plass i byen ved å legge til rette for en økning i bilismen og den påkrevde infrastrukturen. Tilsvarende mente Gehl (2010) at det var et behov for kunnskap rundt hvordan lage en menneskevennlig by, som inviterer mennesker til å gå og sykle. Gehl hevder at dersom planleggere sørger for gode invitasjoner i byrommene, vil man få flere folk til å gå og sykle, noe som vil resultere i et bedre byliv. Tilsvarende argumenterer Jacobs for at enhver plan for utvikling og transport i byene bør sette fotgjengeren i sentrum (Jacobs, 1961).

Jacobs (1961) angrep på modernismen var et angrep på prinsippene og målene som har formet moderne byplanlegging i USA. Kort sagt ville Jacobs belyse hvordan byer fungerer i det virkelige liv, da hun mente at dette var den eneste måten å lære sentrale prinsipper for planlegging og hvilke praksiser som kan fremme sosial og økonomisk vitalitet i byer. Jacobs hevder at byer er et enormt laboratorium, hvor planleggere burde lære, utforme og testet sine teorier (Jacobs, 2016, s. 63). Jacobs teori hadde med dette en empirisk innfallsvinkel til planlegging, noe som ses i tråd med den kommunikative planleggingen. På mange måter er det åpenbart at de enkle behovene til biler er lettere å forstå og tilfredsstillende enn de komplekse behovene til byer. Jacobs hevdet at et økende antall planleggere og arkitekter trodde at dersom

de bare fikk løst trafikkproblemene, vil de dermed ha løst det store problemet med byer. Men sannheten er at byer har mye mer intrikate økonomiske og sosiale bekymringer enn biltrafikk (Jacobs, 2016). Hun satte spørsmålsteget bak hvordan en planlegger kunne vite hva de skal gjøre med trafikken, når de ikke vet hvordan selve byen fungerer og hva den faktisk trenger? Svaret hennes er at det ikke er mulig (Jacobs, 2016). Ved å heller fokusere på den menneskelige dimensjonen innenfor byplanlegging, samtidig som en tilrettelegger for fotgjengere, kan en ifølge Jacobs (1961) og Gehl (2010) skape gode byrom for menneskelig interaksjon.

Gehl (2010) indikerer at dersom planleggingsarbeidet blir tatt på et overordnet nivå, er det så og si umulig å oppfylle en målsetning om å sikre gode vilkår for bylivet. Med bakgrunn i dette hevder han at rekkefølgen; «bygg, rom, liv», ikke vil gi bylivet en sjanse. Den utbredte praksisen med byplanlegging ovenfra og utenfra, må erstattes med en arbeidsmetodikk hvor planleggingen skjer nedenfra og innenfra. Først *liv, så rom, og til slutt hus* (Gehl, 2010). Gjennom en slik rekkefølge vil det være verdifulle muligheter for tidlig i prosessen kunne formulere krav til at de nye bygningene eller stedene, og sikre at de imøtekommer de funksjoner og utforminger som beriker byens rom og byens liv (Gehl, 2010). Det vil si at den eneste måten å jobbe målrettet for å forme gode byer for mennesker på, er ved å starte med byliv og byrom. Det er det viktigste – og det vanskeligste, men det kan ikke gjøres i en senere prosess. Dette kan igjen ses i sammenheng med stedstilmærkingen til Agnew (1987) som det knyttes emosjonelle følelser til («sense of place»), nettopp fordi det krever et subjektivt og innenfra-perspektiv.

Når det gjelder planleggingsteori kan det derimot hevedes at teorien til Gehl (2010) inneholder elementer fra en instrumentell planprosess, da det forstås som et mer rettlinjert mål-middelprodukt. Teorien hans indikerer at så lenge man starter med mennesket så vil det bli bra. Gehl argumenterer med andre ord for at planleggere skal studere hvordan livet i byene faktisk utfolder seg, men han nevner verken medvirkning eller dialog som en faktor for å skaffe denne kunnskapen. Teorien til Gehl blir derfor i kontrast til den kommunikative tilnærmingen som ser arbeidet for gående som en prosess med vekt på deltakelse og gjensidig forståelse.

4.5.1 Kan eller vil gå

Når det gjelder relasjonen mellom den gående og et sted, vil det være hvordan mennesket tolker byrommet, som avgjør hvorvidt byrommet inviterer til det skal være fysisk mulig å gå eller lystbetont å gå. I den sammenheng har Gehl (2010) plassert aktivitetskategorier på en skala

etter graden av nødvendighet. I den ene enden av skalaen finnes de målrettede, *nødvendige* aktivitetene (Gehl, 2010, s. 30). Dette er aktiviteter som den enkelte mer eller mindre er nødt til å utføre. Det kan innebære å gå til skole eller jobb, vente på bussen eller handle matvarer. I den andre enden av skalaen finnes de overveiende rekreative, *valgfrie* aktivitetene. Dette er aktiviteter som den enkelte må ha lyst til å gjøre. Det kan være å gå for å se noe i byen eller gå en tur langs en hyggelig strandpromenade. Videre vil de nødvendige og de valgfrie aktivitetene være en forutsetning for *sosiale* aktiviteter (Gehl, 2010, s. 32). De sosiale aktivitetene omfatter alle former for kommunikasjon mellom mennesker i byens rom, og har som forutsetning at det er mennesker til stede. Når det gjelder planlegging for gående handler dette om hvorvidt det er mulig å påvirke aktiviteten i byrommet. Dersom forholdene utendørs er helt umulige, for eksempel under en snøstorm, så foregår det stort sett ingen aktivitet utendørs. Men dersom forholdene er noenlunde bra, vokser omfanget av nødvendige aktiviteter. Dersom planleggere videre klarer å tilrettelegge for gode betingelser utendørs, for eksempel gjennom attraktive gangveier, vil også antall valgfrie aktiviteter øke. Sett under ett handler det om at planleggere må tilrettelegge og invitere mennesker til å foreta de nødvendige og valgfrie aktivitetene til fots.

Selv om mange virkemidler ligger utenfor planmyndighetenes mandat og myndighet, legger de fysiske omgivelsene premisser for hva som kan, eller ikke kan, etableres av virksomhet i områdene (Norconsult AS & Citiplan AS, 2019). Med en bevisst utforming av de fysiske omgivelsene kan effekten av andre virkemidler forsterkes, og det kan legges til rette for økonomisk, sosial og kulturell aktivitet som kommer befolkningen til gode i form av bedre helse og trivsel. I den sammenheng skiller Gehl (2010) mellom forhold som gjør det *fysisk mulig å gå* og forhold som gjør det *lystbetont å gå*. Nødvendige krav er at det er fysisk mulig å gå. Dette innebærer fremkommelighet, tilgjengelighet, trafiksikkerhet og at turen oppleves trygg. Motiverende kvaliteter som videre gjør det lystbetont å gå er; opplevelser og mulighet for andre aktiviteter underveis, at gåturen oppleves komfortabel og individuell valgfrihet. Skillet mellom å tilrettelegge for at folk *kan* og at folk har *lyst* til å gå, illustrerer igjen behovet for et relasjonelt perspektiv på helsekartet (figur 2).

De fysiske omgivelsene, funksjonene i et område og befolkningen kan ikke analyseres uavhengig av hverandre (Norconsult AS & Citiplan AS, 2019). Herunder gjør det komplekse samvirket mellom faktorene det vanskelig å identifisere klare sammenhenger mellom årsaker og virkninger. Det er begrensende muligheter for å påvirke folkehelsen bare gjennom den fysiske planleggingen. Både befolkningsrettede tiltak og planlegging i et samfunnsperspektiv,

ser ut til å være nødvendig for å påvirke befolkningens helse og aktivtetsnivå. Dette betyr at det krever en eller annen form for dialog med de som berøres av planleggingen, noe som igjen underbygger behovet for en kommunikative tilnærming.

4.5.2 Trygghet, komfort og nytelse som verktøy for gode byrom

Liv i byene forutsetter en kombinasjon av gode, inviterende byrom og en viss kritisk masse av mennesker som har lyst til å bruke rommene. Det vil i sin tur være viktig å arbeide konkret med livet som en prosess og som hovedattraksjon i byene (Gehl, 2010). Gehl (2010) mener byplanleggere og arkitekter bør fokusere på en integrert bypolitikk som styrker gange, 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). I den sammenheng har Gehl i samarbeid med Lars Gemzøe utviklet 12 kvalitetskriterier for byrom som er prinsipper for å skape byer for mennesker (2010, s. 248-249). Verktøyet består av 12 kriterier for gode byrom, gruppert etter trygghet, komfort og nytelse (se figur 4). Kvalitetskriteriene er utviklet og etterprøvd ved Center for Byromsforskning gjennom en lengre årrekke. Gehl (2010) poengterer at kvalitetene også er gjeldene for gode fotgjengermiljø.

Den første kvalitetsgrupperingen handler om trygghet. Det vil først og fremst være viktig at planleggere prioriterer å sikre rimelig beskyttelse mot risiko, fysisk skade, usikkerhet samt ubehagelige effekter, samt negative aspekter av klimaet. Dersom trygghetsfølelsen ikke er til stede, kan det være meningsløst å sikre de andre kvalitetene ellers. Neste steg blir å sørge for god komfort og et rom som inviterer til hovedaktivitetene som ligger til grunn for folks bruk av byrommene; gå, stå, sitte, se, snakke, høre og utfolde seg. Dette er faktorer som er knyttet til den fysiske strukturen i byrommet. Siste steg er knyttet til trivselsverdier og omfatter i første rekke å sikre en god menneskelig skala, muligheter for å kunne nyte de positive sidene ved byens omgivelser, samt tilby estetiske opplevelser og sanseintrykk. God arkitektur og design er en del av den tolvte og siste rubrikken. Imidlertid er det her viktig å understreke at en prioritering på arkitektur og design ikke kan behandles isolert fra de øvrige kriteriene. Gehl (2010) mener at de beste og mest velfungerende byrommene rundt om i verden inkluderer en helhetlig behandling av alle de nevnte kvalitetskriteriene. Det handler alt i alt om at alle faktorene må inkluderes.



Figur 4. Kvalitetskriterier for gode byrom (Gehl, 2010)

4.5.3 En helhetlig kommunikasjonsprosess

Når det gjelder de teoretiske perspektivene innenfor planleggingsfeltet skiller byformingsteoriene til Gehl (2010) og Jacobs (1961) seg noe fra hverandre. Til tross for Gehl (2010) sin sympatiske tilnærming til å ta utgangspunkt i mennesket først, så henger teorien hans noe mer sammen med en instrumentell forståelse av sted. For selv om teoriene til Gehl er preget av forskningsbasert kunnskap om hva som er gode byrom for fotgjengeren, er det ikke nødvendigvis nok å bare starte med mennesket, for så å jobbe seg utover. På bakgrunn av presentert teori vil det ideelle være å se mennesket og de fysiske omgivelsene sammen, og i den sammenheng vektlegge relasjonene mellom dem. I tillegg kan man med utgangspunkt i presentert teori påstå at Gehl ser på sted som noe mer absolutt. Han har tanker om kausaliteter og årsak/virkning, hvor teorien hans presenterer modeller som skal være oppskrifter på gode byrom for mennesker. I kontrast tilfører Jacobs (1961) en mer kommunikativ og relasjonell tilnærming til arbeidet. Hun argumenter i den sammenheng for at planleggere må ut på stedet for å se hva som faktisk fungerer, og dermed gjennom en helhetlig kommunikasjonsprosess finne ut hva som er bra og hva som er mangelfullt.

Sett under ett ser det ut som at Gehl har et deterministisk syn på forholdet mellom de fysiske omgivelsene og helseatferd. Når det gjelder helsekartet og Agnew (1987) sine stedsforståelser kan det argumenteres for at Gehls teori har likhetstrekk med «sense of place», hvor teoriene hans vektlegger menneskets subjektive forståelse av et sted. I motsetning ser Jacobs steder som dynamiske i forholdet mellom menneskene og de fysiske omgivelsene. I den forbindelse vektlegger hun en stedsforståelse som «locale», der hun argumenterer for sted som en sosial kontekst, hvor mennesker og steder er i kontinuerlig forandring. På bakgrunn av studiens teoretiske forankring kan det dermed argumenteres for at istedenfor å utelukkende ta utgangspunkt i mennesket først, må planleggere heller konsentrere seg om den unike miksen som oppstår i møtet mellom ulike faktorer.

4.6 Oppsummering

Sett under ett er det tre dimensjoner som kommer frem i det teoretiske bidraget i denne studien. Den første dimensjonen handler om planprosessen og hvorvidt den gjennomføres som en instrumentell prosess basert på årsak og virkning, eller som en kommunikativ prosess hvor forståelse av utfordringene og utvikling av løsninger skjer som en kommunikativ prosess. I den sammenheng bør planleggere inkludere et bottom-up-perspektiv, hvor veien til mål er kommunikasjon. Gjennom kommunikasjon kan planleggere identifisere problemer og utfordringer, utvikle løsninger og vurdere hvilke tiltak som skal velges. Dette betyr at man ikke jobber «utenfra og inn» gjennom en modell, men istedenfor jobber kommunikativt, «innenfra og ut» og inkluderer blant annet innbyggermedvirkning. Det hele handler om at man gjennom kommunikasjon og observasjon skaffer seg kunnskap om hva som fungerer, for deretter lage et strategisk opplegg for gående.

Den andre dimensjonen handler om hvordan man ser stedet og hvordan man håndterer kompleksiteten til et sted. Ifølge Berg og Dale er det særlig det relasjonelle stedsbegrepet som ble utviklet av Doreen Massey på 1990-tallet, som er blitt stående som den dominerende forståelsen av begrepet. Masseys relasjonelle stedsbegrep innebærer at steder blir sett på som åpne, dynamiske og gjensidig avhengig av hverandre. Et annet aspekt ved denne forståelsen av begrepet, er at steder og mennesker utfyller hverandre gjensidig.

Den tredje dimensjonen handler om hvordan man tilnærmer et sted med utgangspunkt i menneskene som er der. Jacobs (1961) og Gehl (2010) presiserer viktigheten av å planlegge

med utgangspunkt i mennesket og hverdagslivet på stedet. Arbeidsmetodikken «liv, rom, hus» er i den sammenheng viktig. Dette innebærer at planleggere starter med å definere hvor de ønsker byliv og hvilket byliv de ønsker. Deretter utformer de byrommene i forhold til dette, og tar til slutt for seg selve bebyggelsen. Gehls 12 kvalitetskriterier er deretter et godt utgangspunkt for hvordan planleggere kan tilrettelegge for byrom som er attraktive for fotgjengeren. Kvalitetskriteriene er laget for å vurdere byrom og planleggere kan i den sammenheng ta utgangspunkt i dette når de skal tilrettelegge for at folk skal ha *lyst* til å gå. Men med bakgrunn i den teoretiske forankringen er dette alene ikke nok i seg selv. Det finnes ikke en generell fasit på hvordan planleggere skal jobbe med kompleksiteten rundt det å planlegge for mennesker.

Når det gjelder inkludering av folkehelseperspektivet inn i planleggingen er helsekartet (figur 2) sentralt. I korte trekk sier helsekartet noe om de ulike faktorene i nærmiljøet som påvirker helsen vår. Det relasjonelle stedsperspektivet kommer derimot ikke helt til uttrykk i modellen, nettopp fordi helsekartet er opptatt av ulike nivåer individuelt, men ikke relasjonene mellom dem. Det handler om mennesket, fysiske omgivelser og det globale miljøet. Stedsutviklingen påvirker derimot alle de tre nivåene knyttet til helsekartet samtidig. Det teoretiske bidraget i denne studien skal dermed illustrere hvordan det er relasjonene mellom de ulike faktorene, som legger grunnlag for beslutninger om hvordan et sted oppfattes, hvordan det brukes og hvordan de fysiske omgivelsene gjør det lettere – eller vanskeligere – å bruke omgivelsene på en helsefremmende måte. I den sammenheng er det et behov for at planleggere inkluderer en kommunikativ og relasjonell tilnærming til arbeidet for gående.

Med bakgrunn i dette teoretiske rammeverket skal det være mulig å svare på hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier i Haugesund og Trondheim kommune. Gjennom de teoretiske kapitlene er det forsøkt å koble de teoretiske perspektivene sammen. Utgangspunktet har nemlig vært å drøfte ulike tilnærminger, perspektiver og teorier rundt planlegging og utvikling av gode byrom. Gjennom å se de ulike dimensjonene i en sammenheng er det blitt belyst viktigheten av å inkludere et relasjonelt stedsperspektiv. For å kartlegge hvordan Haugesund og Trondheim kommune jobber med gåstrategiene skal det videre i oppgaven analyseres hvorvidt kommunene klarer å se kompleksiteten i planleggingspraksisen, og tar utgangspunkt i mennesket - i relasjon med stedet. Det teoretiske rammeverket har lagt grunnlag for å kunne si at alle kommuner, byer og lokalsamfunn er forskjellige med ulike behov.



5.0 Metode

Metode er en systematisk måte å undersøke virkeligheten på (Halvorsen, 2008). Svært vidt definert er metode en fremgangsmåte for å komme fram til ny kunnskap (Tranøy 1986 i Halvorsen, 2008). Dette kapittelet beskriver hvordan datamaterialet til studien er hentet inn, hva slags data som er skaffet og hvorfor det er relevant. Metoden skal være et bindeledd mellom problemstillingen og resultatet i oppgaven, og skal bidra til å gjøre studien etterprøvbare. I denne oppgaven er det brukt casestudie som den overordna tilnærmingen, og intervjuer og dokumentstudier for å innhente empiri.

5.1 Valg av metode

Studiens forskningstilnærming ble valgt med bakgrunn i studiens karakter og mengden av eksisterende teori om temaet. Det skilles hovedsakelig mellom deduktiv og induktiv tilnærming, og forskjellen ligger i forholdet mellom teori og empiri (Johannessen et al., 2016, s. 47). Innen induktiv tilnærming vil man forsøke å gå fra empiri til teori, mens man innen deduktiv tilnærming vil man gå i motsatt retning, fra teori til empiri (Jacobsen, 2015, s. 23). Rent deduktivt og rent induktivt betraktes som ytterpunkter på en skala. Denne studien har derimot en pragmatisk tilnærming, som baserer seg på det som kalles abduksjon. Studien preges av en kontinuerlig problemløsende prosess, noe som gjør den til en kombinasjon av både induksjon og deduksjon (Jacobsen, 2015). Studien ønsker å finne ut hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier i to utvalgte kommuner. Studien er i den sammenheng preget av en kontinuerlig vekselvirkning mellom teori og empiri. Først og fremst gir dette mulighet til å forstå nye mønstre i datamaterialet, men samtidig åpner det opp for å avdekke funn som den utvalgte teorien ikke dekker. Herunder er det viktig å nevne at utgangspunktet i den pragmatiske tilnærmingen er at det uansett vil være umulig å få med seg «alt». Denne studien vil dermed kun gi en beskrivelse av en liten del av virkeligheten.

5.1.1 Casestudie

Innenfor kvalitativ metode finnes det flere ulike typer av forskningsstrategier, hvorimot det i denne studien er det brukt casestudie. Dette er en forskningsstrategi som brukes ved å avgrense oppmerksomheten mot den spesielle casen, og gir en mest mulig detaljert beskrivelse av denne (Johannessen et al., 2006, s. 84). Studien er rettet mot Haugesund kommune og Trondheim kommune. Utgangspunktet var å bruke en case for å se på hva som kjennetegner arbeidet med

gåstrategier, internt i kommunene. Tanken har vært å undersøke dette fenomenet i sin virkelige kontekst. Casestudie er også valgt som innfallsvinkel i denne studien, ettersom studiens problemstilling søker å finne svar på et «hva» spørsmål. Gjennom en casestudie vil det være større mulighet til å kunne beskrive og forklare et fenomen, skape forståelse og få dypere innsikt. Som følge av at to spesifikke kommuner er valgt ut, er det viktig å understreke at studiens funn, sammenhenger og følgende konklusjoner ikke nødvendigvis vil være representative eller gjeldende for andre kommuner i Norge. Denne studien er derfor ikke gjort med formål om å generalisere funnene. Flyberg (1991) understreker likevel at selv om kunnskap ikke alltid kan generaliseres, kan den likevel inngå i den kollektive kunnskapssamlingen i et fag eller i et samfunn. En rent deskriptiv, fenomenologisk casestudie uten forsøk på generalisering kan nemlig være en del av kunnskapsinnsamlingen og kan ofte være veien til vitenskapelig innovasjon (Flyvbjerg, 1991, s. 147). Det vil si at denne studien kan bidra med ny kunnskap på dette forskningsområdet, og følgende være nyttig for andre kommuner i landet.

5.1.2 Semi- strukturerte intervjuer

Kvalitativ metode i form av intervjuer ble vurdert som best egnet til studien. Vurderingen er gjort på bakgrunn av oppgavens problemstilling, valg av abduktiv tilnærming og hva som er mulig å gjennomføre innenfor de fastsatte tidsrammer. I lys av dette var det hensiktsmessig å ta i bruk kvalitativ metode fremfor kvantitativ metode fordi problemstillingen bør fortolkes istedenfor å måles i tall. Kvantitativ metode gjør det i større grad mulig å favne over et større antall og bredde, men i denne studien vil kvalitativ metode i større grad gi mulighet til å gå i dybden til å forstå hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier i norske kommuner (Johannessen et al., 2021). Gjennom intervjuer fikk jeg mulighet til å fange opp informanternes meninger, opplevelser og erfaringer – noe jeg mener var hensiktsmessig for å besvare problemstillingen. Kvale og Brinkmann (2015) karakteriserer det kvalitative forskningsintervjuet som en samtale med en struktur og et formål, og det egner seg godt når jeg ønsker å studere meninger, holdninger og erfaringer (Johannessen et al., 2021). Den kvalitative studien er dermed basert på gjennomføring av semi-strukturerte intervjuer med ansatte i Haugesund og Trondheim kommune.

5.1.3 Dokumentstudier

Videre ble studien supplert med kvalitative sekundærdata fra kommunene. Følgende lovfestede dokumenter ble innhentet fra Haugesund- og Trondheim kommunenes nettsider og inkludert i studien:

- Kommunens lokale gåstrategi
- Kommuneplanens arealdel
- Kommuneplanens samfunnsdel
- Sentrumsplaner/strategier

Dokumentene ble lest med fokus på problemstillingen. Målet var å få en generell forståelse for hvordan kommunene prioriterer gående som trafikantgruppe, hvilket kunnskapsgrunnlag som ligger til grunn, hvordan det tilrettelegges for gående og spesielt hvorvidt gåstrategien blir inkludert i dagens planleggingspraksis. Målet har vært å få et overblikk over variasjoner og likheter mellom det som kommer frem i intervjuene og det som kommer frem i plandokumentene, samt få et innblikk av inkludering av folkehelseperspektivet inn i arealplanleggingen. Det ble derfor ikke gjennomført en systematisk innholdsanalyse i dokumentene eller en dyptgående analyse av hvilke folkehelse temaer kommunene fokuserer på. I hovedsak er det kommunens lokale gåstrategi som har vært det sentrale dokumentet når det kommer til forståelse av hvordan Haugesund- og Trondheim kommune arbeider for tilrettelegging for fotgjengere og økt hverdagsgåing. Hensikten med å kombinere primær- og sekundærdata er å underbygge eller finne motsetninger mellom respondentenes utsagn og funn i dokumenter. Ved å kombinere ulike metoder i samme studie oppnår man en metodetriangulering som kan bidra til å styrke resultatene av studien, samtidig som det kan styrke oppgavens gyldighet og pålitelighet (Johannessen et al., 2016, s. 232).

5.2 Prosess for datainnsamling

5.2.1 Utvalg og rekruttering av informanter

Utvelgelsesprosessen av case-kommunene startet tidlig desember 2021. Det ble brukt tid på å søke rundt på internett og det ble foretatt en kartlegging av hvilke kommuner som hadde utarbeidet en lokal gåstrategi. Det ble kartlagt sju kommuner i Norge som hadde utarbeidet en lokal gåstrategi med anbefaling fra Statens vegvesen (Lillehammer, Haugesund, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Tromsø og Skedsmo). Dette er til tross for Statens vegvesens mål om minst 50 stykk innen 2023. Etter søking på egenhånd, ble Statens vegvesen kontaktet for å bekrefte funn av antall lokale gåstrategier. Etter gjennomlesning av alle strategiene ble det

foretatt valg basert på egen interesse og aktualitet for oppgavens problemstilling. Haugesund kommune ble valgt da de har en lavere gå-andel enn landsgjennomsnittet og Trondheim kommune da de har høyere gå-andel enn landsgjennomsnittet. Kommunene representerer to spennende ytterpunkter i forhold til gående, men er likevel to relativt store byer. Hensikten er ikke å sammenligne case-kommunene opp mot hverandre, men skal heller forstås som to eksempler på hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier.

Rekruttering av aktuelle informanter ble utført gjennom strategisk utvelgelse. Dette er en utvalgsstrategi hvor forskeren har et klart mål for rekrutteringen av informanter for å få samlet relevant data (Johannessen et al., 2021, s. 58). Rekrutteringsprosessen av informanter startet i midten av februar 2022. Da ble det sendt ut e-post til de personene som var oppnevnt som medvirkende i utarbeidelsen av gåstrategien i Haugesund og Trondheim. Da begge kommunene har gåstrategier som er flere år gammel, gjaldt dette personer som nå hadde byttet arbeidsplass. Likevel sa de seg villig til å bli intervjuet om deres arbeid med gåstrategien på daværende tidspunkt (Haugesund i 2014 og Trondheim i 2016). Videre ble også mobilitetsplanleggere og folkehelsekoordinatorer i kommunene kontaktet. Alle gav tidlig positiv respons og sa seg villig til å la seg intervju. Utvalgsstørrelsen for studien ble dermed sju personer totalt, fire fra Haugesund kommune og tre fra Trondheim kommune. I e-posten ble det beskrevet hva forskningsprosjektet omhandlet og hvorfor de ble ansett som relevante aktører å intervju.

Nedenfor presenteres studiens utvalg av informanter i en tabell (se tabell 1). De er alle ansatt i kommunens sektor eller har vært det tidligere, og er blitt valgt ut på grunn av de besitter kunnskap og erfaringer som er direkte tilknyttet casene mine, men også av generelle erfaringer. Noen av informantene har flere års arbeidserfaring, mens andre er relativt nye i jobben sin. Med inkludering av både mobilitetsplanleggere og folkehelsekoordinatorer tillegges studien noe mer tverrfaglig kunnskap på tvers av avdelinger i kommunen. For enkelhetens skyld blir mobilitetsplanleggerne og hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategien, omtalt som «planlegger» i analysen.

Tabell 1. Oversikt over informanter i Haugesund og Trondheim

<i>Oversikt over informanter</i>
Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategi for Haugesund kommune
Mobilitetsplanlegger i Haugesund kommune
Mobilitetsplanlegger i Haugesund kommune
Folkehelsekoordinator i Haugesund kommune
Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategi for Trondheim kommune
Mobilitetsplanlegger i Trondheim kommune
Folkehelsekoordinator i Trondheim kommune

5.2.2 Intervjuprosessen

Intervjuet med informantene ble gjennomført via den digitale kommunikasjonsplattformen Microsoft Teams. For å forberede meg til intervjuene utarbeidet jeg en intervjuguide med generelle spørsmål og temaer jeg ønsket å utforske. Intervjuguiden inneholdt generelle spørsmål for ulike emner og underspørsmål, for å få mer utdypende informasjon om forskningsspørsmålet mitt. Under hele intervjuet ble intervjuguiden brukt aktivt. Intervjuguiden gjorde det lettere å ha noe konkret å spør ut ifra, men som likevel ga spillerom til intervjuobjektene til å svare og forme spørsmålene underveis i intervjuet. Herunder var det verdifullt å være åpen for bruk av oppfølgingsspørsmål og bevisstgjøring rundt at intervjuguiden ikke måtte følges slavisk, men at det var rom for å bevege seg litt frem og tilbake i spørsmålene. Informantene ble på forhånd tilsendt et informasjonsskriv på e-post (se vedlegg 1) og noen konkrete kulepunkter for hva intervjuet skulle handle om. Dette gav informantene mulighet for å stille forberedt. Dette var spesielt viktig for personene som var medvirkende i utarbeidelsen av gåstrategiene, da dette var såpass mange år tilbake i tid. Intervjuene pågikk rundt 45 minutter. Det ble gjort lydopptak med diktafon for mest mulig korrekt gjengivelse av intervjuet, etter forhåndsgodkjenning fra informantene (redegjørelse for etiske betraktninger kommer i kap. 5.4.2). Intervjuene ble deretter transkribert inn i et dokument som la grunnlag for analyse av datamaterialet.

5.3 Bearbeiding av datamaterialet

I startfasen av analysedelen ble dataene organisert etter tema. Målet var å redusere, systematisere og ordne datamaterialet med utgangspunkt i hva som skulle inkluderes og ekskluderes videre i studien. Hensikten var å legge et godt grunnlag for analyse uten å miste viktig informasjon (Johannessen et al., 2021, s. 153). Det ble benyttet koding for å organisere innhentet informasjon slik Johannessen et al. (2021) beskriver. Det ble lagt spesielt vekt på sitater og beskrivelser som fremhever særlig gode poenger. Neste trinn i analysen inkluderte klassifisering i kategorier. Sitater fra datamaterialet ble markert og valgt ut med hensyn til problemstillingenes relevans og gjengående spørsmål i intervjuguiden. De kodene som betegnet utsnitt av data som handlet om det samme teamet, ble klassifisert innenfor samme kategori. Sitatene som ble markert fikk ulike farger, slik at det var mulig å identifisere spesielle temaer i datamaterialet. Kategoriene ble betegnet med begreper/overskrifter som gjenspeiler sentrale temaer i studien.

Kategoriene representerer temaer som har direkte referanse til problemstillingen og som er blitt utviklet i løpet av analysen. Dette innebærer at kategoriseringen av data representerer en interaksjon mellom forskerens forforståelse og tendenser i datamaterialet (Thagaard, 2013, s. 160). Med andre ord innebærer dette at datamaterialet er kategorisert på bakgrunn av det jeg forstår som viktige aspekter ved materialet, noe som betyr at andre forskere trolig kan ha inndelt materialet på andre måter. Dette viser også til at studien tar utgangspunkt i en hermeneutisk tilnærming, hvor fortolkning har en sentral plass (Thagaard, 2013, s. 41). Hermeneutikken bygger på prinsippet om at mening bare kan forstås i lys av en sammenheng av det vi studerer og er en del av, og helheten må derfor fortolkes i forhold til enkeltutsagnene (Bryman, 2012, s. 560).

5.4 Metodisk kvalitetssikring

5.4.1 Relabilitet og validitet

Relabilitet og validitet er to konsepter som blir brukt for å evaluere kvalitet (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 275). *Reliabilitet* er synonymt med pålitelighet og undersøker om resultatene fra studien er troverdige, samt hvorvidt resultater kan reproduseres på andre tidspunkter. I sammenheng med studiens kvalitative metode, handler det om at intervjupersonene kan endre sine svar i et intervju med en annen forsker. Andre mennesker kan ha andre oppfatninger rundt tematikken enn hva mine informanter hadde. Samtidig kan mine

informanter også endre synspunkter eller at måten det arbeides med gående kan på sikt endres. Målet har derimot ikke vært å generalisere resultatene mine til alle kommuner, men å heller forstå et fenomen med å ta i bruk ulike teorier, da reliabilitet handler også om i hvor grad arbeidet er til å stole på (Kvale & Brinkmann, 2015). I studien er det forsøkt å styrke reliabiliteten gjennom å belyse hvilken metode som er benyttet for å innsamle empirien, som etterpå er blitt analysert. Gjennom å være bevisst på at subjektiviteten og erfaringer ikke kan fjernes eller skjules, og at det dermed vil ha en virkning på studien, er dette med på å styrke reliabiliteten. Det har i den sammenheng vært forsøkt å skille mellom konkrete beskrivelser og egne fortolkninger. Egne erfaringer og bakgrunn kan nemlig hatt innvirkning for hvordan den aktuelle empirien er blitt tolket.

Validitet referere til gyldighet og er knyttet til tolkning av data og om min studie undersøker det den faktisk er ment for å undersøke (Bryman, 2012). Sagt på en annen måte kan studiens validitet vurderes med henblikk på om resultatene av studien er representative for den virkeligheten som er studert (Thagaard, 2013, s. 204). Thagaard (2013) mener at validiteten påvirkes av forhold som metodisk tilnærming, utvalg av informanter, empiri, men ikke minst forskerrolle og fortolkninger. I lys av dette, har studien tilpasset seg i de ulike fasene, blant annet ved at datainnsamlingsmetode er tilpasset etter studiens mål, problemstilling og forskningsspørsmål.

Validiteten til studien er styrket gjennom at et utvalg kommunale gåstrategier er analysert, samt mobilitetsplanleggere i kommunene er intervjuet, da målet med studien er å kartlegge hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier i norske kommuner. Dette betyr at det som er studert er relevant for å svare opp problemstillingen for studien. For eksempel ville en studie av bussstrategier vært lite valid i dette tilfellet. Videre ble validiteten styrket ved at intervjuguiden ble utarbeidet og formet slik at den hadde sammenheng med problemstillingen og dens forskningsspørsmål. I analyseprosessen ble det lagt mye tid og arbeid for å styrke validiteten, blant annet ved å stille seg kritisk til valg og formidling av resultater.

5.4.2 Etisk og juridisk ansvar

Studien jeg har foretatt, har blitt utført med hensyn til gjeldende lover og regler for etisk krav for forskning. For at oppgaven skal kunne behandle personopplysninger har den før oppstart vært gjennom godkjenning hos Norsk senter for forskningsdata (NSD). Ettersom jeg ønsket å benytte lydopptak i min kvalitative studie, falt oppgaven utenfor fellesvurderingen fra NSD, og

jeg måtte melde inn prosjektet i eget meldeskjema. Jeg har fulgt retningslinjer og anbefalinger fra NSD for å ivareta respondentenes interesser, og dermed sikret vedkommendes personvernopplysninger. Overfor informantene tydeliggjorde jeg deres rettigheter i dette forskningsprosjektet for å sikre deres frivillige samtykke til studiet. Informantene blir referert til med deres arbeidstitel, og kan dermed føre til at en indirekte kan gjenkjenne informantene. Men som følge av at studien har samlet inn data knyttet til kommunens arbeid med gåstrategier, er dette ikke sensitiv data som kan knyttes opp til enkeltpersoner.

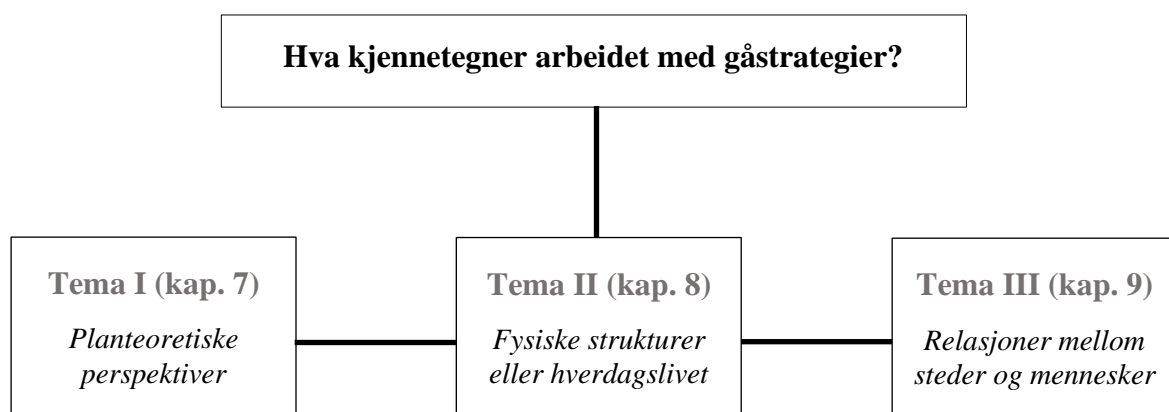
Som nevnt ble det tatt lydopptak av intervjuene for å muliggjøre transkribering og sikre korrekt informasjon fra respondentene. All data vil bli destruert ved prosjektets slutt. I den sammenheng utarbeidet jeg et samtykkeskjema (vedlegg 1) som ble presentert og signert av respondentene. Jeg informerte respondentene om hvordan de i ettertid av intervjuet kunne få tilgang til deres bidrag, og be om innsyn, retting, begrensning og/eller sletting av bidraget. Ved ferdigstilling av oppgaven vil Haugesund og Trondheim kommune få tilgang til forskningsprosjektets resultater.



6.0 Analysemodellen

I de neste kapitlene vil de empiriske funnene som er innhentet ved datainnsamling bli presentert og analysert. Målet med oppgaven er som tidligere nevnt å undersøke hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier i Haugesund og Trondheim kommune. Analysekapitelene vil i den sammenheng presentere empiriske funn og diskutere det opp mot de tre utvalgte forskningsspørsmålene. Første kapittel vil analysere hvilket planteoretisk perspektiv case-kommunene har hatt på arbeidet med gåstrategien. Det blir vurdert om arbeidet har blitt gjennomført som en instrumentell prosess basert på årsak og virkning, eller som en prosess hvor forståelse av utfordringene og utvikling av løsninger skjer som en kommunikativ prosess. Videre i neste analysekapittel vil det bli diskutert rundt hvorvidt planleggere tar utgangspunkt i den fysiske strukturen eller mennesket i planprosessen, eller begge deler. Det siste analysekapittelet har til hensikt å diskutere om Haugesund og Trondheim har et stedsperspektiv som vektlegger objektive beskrivelser av stedet (absolutt stedsforståelse), eller om kommunene vektlegger relasjonene mellom mennesket og stedet (relasjonell stedsforståelse). Målet er å undersøke om stedsforståelsen kommunen vektlegger, har hatt betydning for arbeidet med gåstrategien.

Hvert analysekapittel vil først presentere sentrale funn fra intervjuene og vil derfor i begynnelsen være preget av en beskrivende fremstilling. Deretter vil hvert tema bli drøftet og analysert opp mot aktuell teori. Analysen er dermed strukturert i tre kapitler, hvor resultater kommer først, så blir funn analysert. Dette er gjentakende for alle tematikkene. Analysemodellen (figur 5) illustrerer hvilke temaer som presenteres i analysekapitlene.



Figur 5. Oppgavens analysemodell

7.0 Planteoretiske perspektiver

Dette kapittelet har til hensikt å besvare første forskningsspørsmål:

- *Dominerer den instrumentelle eller kommunikative tilnærmingen i kommunene?*

Instrumentell og kommunikativ planleggingsteori er to dominerende perspektiver innenfor planleggingsfeltet. Mens en instrumentell planprosess er preget av en rettlinjert mål-middel prosess (Aure et al., 2015), er den kommunikative planprosessen preget en interaktiv prosess med vekt på åpen dialog og kommunikasjon *før* makt og politikk (Adam, 2018). De empiriske funnene viser at case-kommunene har utarbeidet gåstrategiene noe forskjellig, noe som speiler en ulik måte å arbeide med gåstrategien på. Planleggerne som var hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategiene ble stilt spørsmål rundt prosessen, hvilke fagfolk som var involvert og hvilket kunnskapsgrunnlag de baserte seg på. Med det som utgangspunkt skal jeg forsøke å kartlegge hvilket planteoretisk perspektiv som har vært dominerende i Haugesund og Trondheim kommune.

Funn fra Haugesund

Haugesund utarbeidet sin strategi innad i kommunen, uten noen innleide konsulenter. Det ble lagt vekt på tverrsektorielt samarbeid, hvor blant annet folkehelsekoordinatoren ble involvert i prosessen. Haugesund kommune var en av de første kommunene i Norge som utviklet en lokal gåstrategi. De la derfor vekt på å prøve ulike metoder for å skaffe seg kunnskap om situasjonen for gående i Haugesund og hvilke tiltak som kan gjøre situasjonen bedre. Kommunen utarbeidet et eget vedlegg til gåstrategien som inkluderer bakgrunnskunnskap, arbeidsmetode og klimaregnskap.

Mye av bakgrunnen til strategien var en tanke om å få mer urbanitet i sentrum, styrke sentrum, samt et mål om å endre reisevanene til innbyggerne. Når det gjelder kunnskapsgrunnlaget støttet kommunen seg en del på den Nasjonale gåstrategien. De hadde også et klimaregnskap og tok utgangspunkt i tall som viste effekten av gange, både i forhold til folkehelse og i forhold til klima. Samtidig gjennomførte de flere analyser av byområder, hvor de blant annet gjorde en kartlegging av hvor mange som bor innenfor en radius på 2 km fra arbeidsplassen. Når det gjelder medvirkning startet arbeidet med å utvikle gåstrategien med et oppstartsmøte. Til stede var politikere i Haugesund, representanter fra kommunens administrasjon (ulike

fagavdelinger), Rogaland Fylkeskommune, Statens vegvesen, Karmøy kommune, Tysvær kommune og Norsk Form. Hensikten med møtet var at kommunen ville presentere prosjektet og gi rom til innspill fra deltakerne. Engasjementet var stort, og kommunen fikk mange gode innspill fra deltakerne. I forbindelse med arbeidet med gåstrategien ble det videre besluttet å prøve ut barnetråkkregistrering som arbeidsmetode. En henvendelse ble derfor sendt ut til barneskolene i kommunen, og Solvang skole takket ja til å bli med på kartleggingen. Barnetråkk er en metode for å kartlegge barns skoleveg og bruk av nærområdet. Det er også en form for medvirkning fra barn og unge, der de får mulighet til å forklare seg om hvor de beveger seg i hverdagen, hvilken vei de bruker til og fra skolen, hvilke steder de liker og hvilke de misliker. Barna får også anledning til å komme med forslag til forbedringer.

Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategien beskrev hvordan kommunen i startfasen også gjennomførte en spørreundersøkelse blant fotgjengere. Her ble det kartlagt barrierer for å gå og hva fotgjengeren vektlegger som mest positivt. Respondentene ble spurt om hvorfor de går til fots i nærmiljøet. Her kom det frem at de som går ofte (5-7 ganger pr. uke) oppga at de går fordi det er raskest, det gir god mosjon og det er gøy å gå. De som går få eller ingen turer til fots i nærmiljøet oppga de samme grunnene for å gå som uviktige. Dette tyder på forskjellige holdninger mellom de som går mye og de som går lite. Imidlertid mente nåværende planlegger i kommunen at det er noe mangel på kunnskapsgrunnlaget og de føler enkelte ganger at de må gjette seg litt til det. De har barnetråkk som er barnas bevegelsesmønster, men de ønsker også å vite mer rundt hvordan de voksne beveger seg.

Med hensyn til kunnskapsgrunnlag på sammenhengen mellom gåing og folkehelse tok Haugesund utgangspunkt i kvalitetsjusterte leveår. Fokuset ble rettet mot hvordan en kan få bedre folkehelse hos befolkningen dersom folk velger å ta hverdagsreisen til fots. Prioriteringen var inn mot barn og unge som målgruppe, da kommunen har en tankegang om at dersom de tilrettelegger for barn og unge, så tilrettelegger man for veldig mange. Planlegger i kommunen var bevisst på at når de satte i gang arbeidet sto klimaaspektet sterkere, men at folkehelse ble mer og mer sentralt jo mer de jobbet med det.

Vi vet at vi er den byen i Norge som kjører flest turer på korte reiser. Og bare det i seg selv er nok til å vite at her bør det gjøres en innsats innen området og at vi har et vanvittig potensial (Planlegger i Haugesund, intervju 17.03.22).

Planleggerne i kommunen sikrer folkehelseperspektivet inn i planprosessen ved å invitere folkehelsekoordinatoren inn i alle oppstartsmøter, planer og planarbeid. Dette gir folkehelsekoordinatoren mulighet for å komme med innspill i en tidlig fase, og sikrer på denne måten at folkehelseperspektivet bli inkludert i arbeidet. Planlegger trakk frem at samarbeid med folkehelse blir bare viktigere og viktigere i fremtiden. Gjennom intervjuet med folkehelsekoordinatoren ble det presisert at det sjeldent er behov for å komme på banen å si noe som helst, fordi byplanleggere har dette med folkehelse under huden. Inntrykket var at folkehelseperspektivet er integrert i hvordan planleggerne i Haugesund tenker. I den sammenheng hadde folkehelsekoordinatoren et ønske om at planleggere skal få en bevisst holdning til hvordan det de holder på med er knyttet opp mot folkehelsen, og at det har stor innvirkning.

Funn fra Trondheim

Gåstrategien til Trondheim ble utarbeidet av Miljøpakken som er et tverrfaglig arbeid mellom fylkeskommunen, Vegvesenet og kommunen. Fra kommunen var det ansatte fra byplankontoret og kommunalteknikk som var involverte parter. Det var dermed ingen som hadde bakgrunn i folkehelsearbeid. Trondheim hadde medvirkningsprosess med strategisk utvalgte organisasjoner, hvor de hadde et folkemøte med innspillmuligheter etterpå.

Når det gjelder kunnskapsgrunnlag tok kommunen utgangspunkt i den Nasjonale gåstrategien, samt kommunale satsningsområder og bakgrunns materialet i turveisregistreringer. De brukte også erfaringer fra en allerede etablert sykkelstrategi og forsøkte å tilpasse det til fenomenet gåing. Kommunen var opptatt av å tilpasse det de leste nasjonalt til hvordan det ser ut i Trondheim. De lagte også tilgjengelighetsanalyser slik de kunne kartlegge spesifikke områder, og hvor langt man rekker å gå på for eksempel 5 eller 10 minutter fra sentrum. Kommunen tok i bruk areal- og transportplanleggingsmodellen (ATP-modellen). ATP-modellen er et planverktøy som er utviklet for å beregne sammenhenger mellom arealbruk og transportsystem og gir en oversikt over «faktisk gåavstand». Med ATP-modellen kan man gjøre trafikkanalyser som kan gi en indikasjon på hva som er potensialet for gangtrafikk i et avgrenset område (f.eks. Trondheim kommune). I sin enkleste form kan en beregne korteste reiserute i avstand eller reisetid mellom valgte punkt. Reisemålene som er brukt i Trondheim sin analyse er barne-, ungdom- og videregående skoler, universitet, lokalsenter i KPA (pluss andre større senter), og arbeidsplasser. Beregningene har tatt utgangspunkt i tall for reiser fra reisevaneundersøkelsen

i 2013/2014 i Trondheim. Resultatet er at man ser hvilke lenker som har størst potensial for bruk.

Når det gjelder folkehelse hadde kommunen ikke noe spesielt kunnskapsgrunnlag. Planlegger i kommunen sa at de tenkte «folkehelsen kom på kjøpet viss flere begynte å gå». Det ble snakket om at dersom folk fikk tilrettelagt slik at det var lettere å gå, så ville det vært et stort pluss for folkehelsen generelt. Men mer detaljert enn dette var det ikke. Alt i alt var folkehelse ikke et egent mål i strategien. Likevel understreker planlegger i kommunen at

Vi vet at det å gå er folkehelse, og vi har brukt mye det slagordet – for hver kilometer du går, så sparer man samfunnet for 50 kr (Planlegger i Trondheim, intervju 08.03.22).

Et eksempel som ble presentert er hvordan kommunen i et prosjekt sparte 470 000kr på at skoleskyss ble opphevet, i etterkant av tilrettelagt skolevei. Som et resultat av prosjektet ble barna sterkere i beina, de møtte skolevenner på strekningen og fikk både bevegelse og sosialt samvær. Planlegger presiserte hvordan dette eksempelet illustrerer hvordan selv om kommunen ikke hadde folk med folkehelsefaglig bakgrunn, så var folkehelseaspektet med dem hele tiden.

Folkehelsekoordinatoren påpekte at folkehelse er et diffust begrep. I den sammenheng ble det presisert at det har hatt en positiv endring i etterkant av at folkehelseloven i 2011 ble iverksatt. Før loven assosierte folk folkehelsekoordinatoren med «den som var opptatt av sukker». Men i etterkant av loven opplever folkehelsekoordinatoren at forståelsen av folkehelse er blitt bedre både på det utøvende nivået og på det strategiske nivået. Koordinatoren presiserte også viktigheten av å spille på lag med flere for å få fremmet folkehelseperspektivet i alt de gjør. Likevel er det slik at folkehelsekoordinatoren ikke blir inkludert i planprosesser eller møter rundt ulike byggeprosjekter. Når det gjelder kobling mellom folkehelse og arbeid for gående mente folkehelsekoordinatoren at vedkommende ikke var riktig person til å svare på det.

7.1 Analyse tema I

I lys av Statens vegvesens mål om at det skal lages minst 50 lokale gåstrategier før 2023, har de også utarbeidet en veileder som skal lette arbeidet med utarbeidelsen (Haug, 2014). Veilederen anbefaler at innsatsområdene må velges ut fra lokale forhold og utfordringer, og bør velges ut fra det kommunen har mest behov for å jobbe med og det de gående har størst effekt

av. Det innebærer at kommunenes gåstrategi bør baseres på kunnskap om lokale forhold og befolkningens transportvaner (Haug, 2014). I den sammenheng anbefaler Statens vegvesen at kommunene bør foreta kartlegginger av fysiske forhold og adferd. Temaer som trafikk, reisevaner, gangatferd og steds kvalitet bør blant annet inngå (Haug, 2014, s. 40). Med hensyn til kartlegging av reisevaner og transportmiddelfordeling anbefaler Statens vegvesen bruk av reisevaneundersøkelser og tellinger. Videre anbefaler de bruk av ATP-modellen, Barnetråkk og Folkeetråkk for å kartlegge gangnett og kvalitet i gangforbindelser. Når det gjelder steds kvalitet anbefaler Statens vegvesen faglig skjønn basert på et sett av kvalitetskriterier, og henviser i den sammenheng til Jan Gehl sine tolv kvalitetskriterier for aktivt byliv (Haug, 2014, s. 42). I lys av det teoretiske rammeverket kan det argumenteres for at metodene som Statens vegvesen anbefaler har elementer fra både en instrumentell og en kommunikativ tilnærming. I henhold til studiens første forskningsspørsmål skal jeg i denne delen av oppgaven analysere metodene som Haugesund og Trondheim har tatt i bruk i arbeidet med gåstrategien. Analyse del 1 skal forsøke å svare på om det er en instrumentell eller en kommunikativ tilnærming som har vært dominerende i case-kommunene.

7.1.1 Kunnskap om befolkningens reisevaner

Sammenligner man de empiriske funnene, kan man si at case-kommunene har et noe ulikt kunnskapsgrunnlag knyttet til arbeidet med gåstrategien. Haugesund kommune la vekt på at de ønsket å prøve ulike metoder for å skaffe seg kunnskap om gående og hvilke tiltak som kan gjøre situasjonen bedre. Dette gir indikasjoner på at kommunen har en tankegang om at kunnskap er et produkt av en prosess, noe som er elementer fra den kommunikative tilnærmingen (Adam, 2018). Haugesund støttet seg blant annet på den nasjonale reisevaneundersøkelsen, noe som kan tilsi at kommunen til en viss grad tok utgangspunkt i befolkningens reisevaner. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen som er gjennomført har derimot et for lite utvalg for å kunne brukes på lokalt nivå for én gruppe trafikanter i en enkelt kommune. En nasjonal reisevaneundersøkelse viser hvor mye folk går i dag, men samtidig er det relativt abstrakt i forhold til den konkrete aktiviteten. Derfor bør reisemiddelfordelingen kartlegges mer detaljert på lokalt nivå dersom den skal ha verdi for et avgrenset geografisk område (Berge et al., 2012).

Funn fra Trondheim antyder derimot at kommunen er opptatt av at det de leser nasjonalt må tilpasses etter lokale forhold. Videre klarer Trondheim gjennom tilgjengelighetsanalyser å kartlegge hvilke strekninger som har størst potensial. Dette ved bruk av ATP-modellen som

viser korteste rutevalg, og dermed potensialet for at de gående bruker en bestemt trasé. Ettersom Trondheim også gjennomførte tellinger, klarer kommunen å si noe om antallet som går og hvor folk går mest. Kommunen får med andre ord en kartlegging av det fysiske bevegelsesmønsteret til befolkningen. Trondheim sin bruk av en ATP-modell er i den sammenheng lite kommunikativt, og har istedenfor elementer fra den instrumentelle tilnærmingen. En slik modell beregner korteste vei langs et nettverk, som i ATP-modellen er veier og gangstier. Det er ikke modellen i seg selv som er instrumentell, men det er hvordan Trondheim har brukt den i planprosessen som antyder at kommunen har elementer mer i tråd med den instrumentelle tilnærmingen (Adam, 2018).

Med utgangspunkt i den teoretiske forankringen til Amdam (2018) rundt en kommunikativ prosess, bør kommunene dra fysisk ut i feltet for å skaffe kunnskap om befolkningens reisevaner. Mer presist bør kommunene dra ut i nabolag, observere og faktisk sette seg ned med menneskene som bor der. Det er først når kommunene tar i bruk en kommunikativ tilnærming og et bottom-up-perspektiv at det blir mulig å tilfredsstillе innbyggernes ønsker og behov (Agger, 2014). Tilsvarende argumenterer Jacobs (1961) for at planleggerne må ut på stedet og se hva som faktisk fungerer og ikke, for å oppnå en effektiv planlegging. Likevel kan man ikke se bort fra det økonomiske perspektivet og hvorvidt et slikt arbeid krever tid og ressurser i kommunene. I slike tilfeller vil det også være forskjeller mellom større og mindre kommuner. Når det er sagt, er det nødvendigvis ikke slik å forstå at det bare er de største kommunene som har ressurser til å arbeide kommunikativt. I lys av empiri fra Haugesund, vises det nemlig til at det handler mer eller mindre om prioriteringer innad i kommunen.

7.1.2 Medvirkningsprosessen

Oppstartsmøte til Haugesund illustrerer en medvirkningsprosess som åpner opp for kommunikasjon og viser til hvordan man gjennom dialog kan produsere ny kunnskap (Agger, 2014). Oppstartsmøte inkluderte derimot bare ansatte i kommunal og privat sektor, samt politikere. I henhold til teori og empiri kan en slik medvirkningsprosess illustrere en noe mer ekspertdreven kommunikasjon (Adam, 2018). I den forbindelse belyser oppstartsmøte også en utfordring med å drive kommunikativ planlegging. Medvirkning eller deltakelse i planleggingsprosessene blir ofte ulikt fordelt, hvor medvirkningen bare gir de med ellers sterk posisjon, ekstra mulighet for påvirkning. Sagt på en annen måte, illustrerer funn fra Haugesund at det er noe utfordrende å oversette teorien til en praksis. Likevel har Haugesund gjennom Barnetråkk klart å kartlegge noen barns bevegelsesmønster innad i kommunen.

Befolkningsvekst og urbanisering endrer våre omgivelser og har store konsekvenser for barn og unges lokalmiljø. Vi vet også at folkehelsen påvirkes av forutsetningene for aktivitet i hverdagen og at barns bruk av uterommene er positivt for det sosiale miljøet. Informantene i Haugesund påpekte i den sammenheng at det er viktig å planlegge byer og tettsteder som ivaretar barnas behov. I lys av empiri fra intervjuene og tiltak i gåstrategien, virker det som at barnas bevegelsesmønster har prioritet i arbeidet med gåstrategien i Haugesund. Gjennom dialog med barna kan det dermed tolkes som at kommunen har en kommunikativ tilnærming til arbeidet. Barnetråkk er en metode for å samle inn data, eventuelt supplere den med innspill til hvor det bør gjøres tiltak. Med denne studiens forståelse av begrepet kommunikativ, kan det derfor argumenteres for at Haugesund vektlegger deltaking og læring hos barn (Adam, 2018).

Haugesund sin spørreundersøkelse er videre en nyttig del av kunnskapsinnsamlingen hos voksne, da det bidrar til å kartlegge hva som faktisk fungerer og ikke. Gjennom spørreundersøkelsene åpner kommunen på en måte opp for dialog, før makt og politikk, noe som Adam (2018) belyser som kjernen i kommunikativ planlegging. I lokale spørreundersøkelser kan kommunene spørre om folks begrunnelse for hvorfor de går eller ikke, og hva som skal til for at de skal gå mer, noe som er et nyttig bidrag til kunnskapsgrunnlaget (Haug, 2014). Imidlertid kan det stilles spørsmålstegn bak om det faktisk er nok at kommunen bare får innspill, til å kunne konstatere at dette er en dimensjon ved planleggingen. I den forbindelse vil det også være essensielt at Haugesund faktisk bruker den kunnskapen de har innhentet gjennom dialog, og på den måten tilpasser planleggingen etter innbyggernes innspill, da medvirkningen skal bidra til nye forståelser (Agger, 2014). Til tross for Barnetråkk og spørreundersøkelsen, påpekte likevel informantene i Haugesund at de også har et ønske om å vite enda mer rundt hvordan de voksne beveger seg. Dette hevder jeg indikerer ytterligere en kommunikativ innstilling i kommunen.

I lys av empiri fra Trondheim hadde kommunen medvirkning med et strategisk utvalgte organisasjoner. Organisasjonene er trolig ment å skulle representere befolkningen. På den ene siden er dette effektivt fordi det blir færre som deltar, og organisasjonene har vanligvis god oversikt over hva medlemmene mener. På den andre siden blir det tilsvarende utfordringen med oppstartmøte til Haugesund, da en slik medvirkningsprosess ofte resulterer i at de med ellers sterk posisjon, får ekstra mulighet for påvirkning. Samtidig kan det også stilles spørsmålstegn bak hvorvidt en slik medvirkningsprosess faktisk klarer å involvere barn og eldre i befolkningen. I den sammenheng kan det argumenteres for at Trondheim har hatt en svakere

kommunikasjonsprosess med innbyggerne i Trondheim, sammenlignet med Haugesund. Ifølge det teoretiske rammeverket kan det argumenteres for at det har vært en instrumentell planprosess som har vært dominerende, da det tolkes som at kommunen i mindre grad har forhørt seg med innbyggerne (Agger, 2014).

Når det er sagt kan det argumenteres for at metodeverktøyet til Trondheim tar utgangspunkt i befolkningens reisevaner og kartlegger hvilke strekninger som innbyggerne ferdes mest på i kommunen. I den forbindelse kan det se ut som at kommunen har hatt en noe svak dialog med innbyggerne, hvor de istedenfor har basert kunnskapsgrunnet på statistikk over hvordan befolkningen ferdes. Dette underbygger tidligere argumenter på at Trondheim har hatt en noe mer ekspertdrevet utarbeidelsesprosess, noe som igjen er sentralt i den instrumentelle tilnærmingen (Adam, 2018). På en annen side er det viktig å nevne at en medvirkningsprosess også er en form for holdningsskapende arbeid. Ettersom Trondheim allerede hadde høy gåandel var det kanskje ikke så nødvendig, sammenlignet med Haugesund som gjerne oppfattet det som viktigere å inkludere innbyggerne. I tillegg kan det være at planleggerne i Trondheim hadde bedre kompetanse og kunnskap enn Haugesund, noe som kan være årsaken til hvorfor Haugesund så større nytteverdi av å for eksempel gjennomføre spørreundersøkelser. Videre kan det også være at Trondheim har hatt en aktiv medvirkning i andre planprosesser som de kan trekke kunnskaper fra, for eksempel gjennom kommuneplanen eller bypakken. Det er med andre ord en dimensjon at Trondheim hadde en mye høyere gåandel sammenlignet med Haugesund, noe som mest sannsynlig har påvirket utarbeidelsesprosessen, prioriteringer og tiltak.

7.1.3 Kommunikasjon gjennom tverrsektorielt arbeid

I henhold til medvirkning kan dette også innebære å inkludere andre fagfelt eller avdelinger inn i arbeidet med gåstrategien. Informantene i Haugesund påpekte at de legger vekt på tverrsektorielt samarbeid, hvor blant annet folkehelsekoordinatoren blir involvert. Informantene i Trondheim understrekte også at arbeidet med gåstrategien er preget av et tverrfaglig samarbeid mellom fylkeskommunen, Vegvesenet og kommunen. Trondheim involverte ansatte fra byplankontoret og fra kommunalteknikk, men ikke folkehelsekoordinatoren. Gjennom inkludering av andre fagfelt inn i arbeidet for gående kan det argumenteres for at begge case-kommunene har elementer fra den kommunikative tilnærmingen. Imidlertid kan det argumenteres for at inkludering av folkehelsekoordinatoren i Haugesund tilfører mer omfattende informasjon om innbyggernes mangler og behov, noe som

gir bedre inngang til dialog med befolkningen. En folkehelsekoordinator utarbeider årlig en oversikt over kommunens helsetilstand (Folkehelseloven, 2011). Her får kommunen informasjon om blant annet helserelatert atferd, befolkningssammensetning og det fysiske miljøet i kommunen. Gjennom tett og kontinuerlig samarbeid mellom folkehelsekoordinatoren og planleggere i Haugesund, kan det argumenteres for at kommunen på denne måten får bedre dialog med befolkningen, og tilfører ytterligere elementer fra den kommunikative tilnærmingen. I motsetning til Haugesund tolker jeg i empirien fra Trondheim at planleggerne har en noe svakere tilhørighet til folkehelsearbeidet og har dermed kanskje en mindre grad av interesse og engasjement for samarbeid. Dette kan blant annet skyldes at folkehelsebegrepet er bredt og komplekst og at folk deretter tar litt avstand fra det. Eller så kan det kanskje skyldes at folkehelsearbeidet er blitt fremhevet som *alle* sitt ansvar, noe som igjen gjør at en mister tilhørighet og eierskap til å ta ansvar. På en annen side kan det også tenkes at folkehelsekoordinatorens passive rolle i Trondheim kan ha noe med størrelsen på kommunen og intern organisering å gjøre. Det er nemlig stor forskjell på antall ansatte i Trondheim og Haugesund kommune.

Likevel viser empirien fra Trondheim, at selv om folkehelsekoordinatoren har en mye mer passiv rolle i arbeidet, så har kommunen fortsatt klart å oppnå en høy gåandel. I den sammenheng kan det argumenteres for at gåandelen i en kommune ikke er direkte relatert til om folkehelsekoordinatoren er involvert eller ikke. Som Gehl (2010) sin teori presenterer handler det snarere om den fysiske strukturen, holdninger i befolkningen, befolkningssammensetningen og muligheter til å gå. Når det er sagt, så er folkehelse et diffust begrep og det kan overordnet tolkes som at det er et behov for en enda bedre felles forståelse av begrepet. I lys av empiri fra informantene kan det likevel se ut til at involvering av en folkehelsekoordinator i utarbeidelsesprosessen har betydning for hvorvidt folkehelse blir definert som et egent mål med arbeidet. Det gir snarere føringer for hvordan prosessen legges opp og hvem som blir involvert. Tilsvarende kan det også være omvendt. Dersom folkehelse ikke defineres som et mål, ser ikke planleggere behovet for å involvere folkehelsekoordinatoren.

7.1.4 «Utenfra-inn» og «innenfra-ut»

Det teoretiske rammeverket beskriver hvordan planlegging for gående gir to ulike innfallsvinkler til hvordan planlegge for at flere skal gå mer. For det første kan man velge prinsipper basert på forskning eller tidligere erfaringer (instrumentell). For det andre man kan

gjennom dialog med innbyggerne kartlegge hva som er behovet og hva som kan gjøres for at flere begynner å gå (kommunikativ). Med bakgrunn i dette, er det interessant å koble case-kommunenes planteoretiske perspektiver, opp mot den humanøkologiske modellen for helse (helsekartet, figur 2) og Agnew sine stedsforståelser.

Sammenligner man de empiriske funnene, kan det argumenteres for at Haugesund og Trondheim har et kunnskapsgrunnlag og arbeidsmetodikk som tar utgangspunkt i forskjellige kanter av helsekartet til Barton og Grant (2006). Overordnet illustrerer dette forskjellige måter å tilnærme seg arbeidet med gåstrategien på. For det første har Haugesund sin spørreundersøkelse og barnetråkk bidratt med kunnskap om befolkningens reisevaner og hvorfor de går til fots. En slik medvirkningsprosess representerer den innerste sirkelen i modellen som omhandler mennesket og menneskets helseatferd. For det andre gjennomførte kommunen registreringer av gangveier og analyser av byområder, noe som representerer den sjette sirkelen i modellen, altså det bygde miljøet. Til slutt representerer klimaregnskapet deres den ytterste sirkelen i modellen. Alt i alt gir empirien fra informantene i Haugesund indikasjon på at bedring av helseatferden til befolkningen er et prioritert mål med arbeidet. I den sammenheng kan det også argumenteres for at Haugesund har en stedstilnærming med hovedvekt på «sense of place» (Agew, 1987). En slik stedstilnærming vektlegger den personlige dimensjonen av et sted, og inkluderer på denne måten et innenfra-perspektiv (Cresswell, 2015). Dette er følgelig i tråd med den kommunikative tilnærmingen.

I motsetning til Haugesund illustrerer empiri fra Trondheim at kommunen tar utgangspunkt i klimaperspektivet. Miljøpakken er veldig tydelig på at det er klimaaspektet som er mål med arbeidet og ikke bedring av folkehelsen. Videre har Trondheim i likhet med Haugesund et stort fokus på gangveier og den fysiske strukturen, som igjen representerer den sjette sirkelen i modellen (det bygde miljøet). Sett under ett kan det tolkes som at Trondheim har valgt en innfallsvinkel hvor de ser situasjonen utenfra, og ser transportmiddelfordelingen som et klimaproblem. Planprosessen til Trondheim tar deretter for seg de fysiske strukturene og tilpasser omgivelsene for å kunne redusere klimautslippene. Med hensyn til Agnew (1987) sine tre stedstilnærminger kan det argumenteres for at Trondheim har en stedstilnærming med hovedvekt på «location». Trondheim vektlegger i stor grad de fysiske og materielle sidene, og bruker det som utgangspunkt i planarbeidet. I en slik stedstilnærming betraktes steder utenfra og objektivt, noe som samsvarer med Trondheims bruk av ATP-modellen og det overordnede klimaperspektivet. Dette illustrerer videre elementer fra den instrumentelle tilnærmingen.

Med hensyn til helsekartet (Barton & Grant, 2006) tolker jeg det som at Trondheim kommune jobber mer «utenfra og inn» og prioriterer hvordan de kan tilpasse de fysiske omgivelsene slik at innbyggerne skal gå mer. Fokuset i overordnede planer er ofte på reduksjon av klimautslipp, hvor det i etterkant blir bestemt hva som må bygges for at mennesker i sin tur skal gå og sykle mer. I motsetning til dette oppfatter jeg at Haugesund kommune jobber mer «innenfra og ut», hvor de tar utgangspunkt i mennesket og hvordan befolkningen faktisk beveger seg i landskapet. En mulig forklaring på dette kan blant annet være at Haugesund har en kompakt struktur, men en kultur for bilkjøring, og at det derfor er nødvendig å få oversikt over holdningen i befolkningen.

Tankegangen om å jobbe innenfra og ut, har følgelig likehetstrekk med argumentene til Jacobs (1961) og Gehl (2010), som understreker viktigheten av å starte med mennesket i planprosessen. I lys av det teoretiske rammeverket vil jeg likevel argumentere for at det nødvendigvis ikke er nok å starte med mennesket, for så å jobbe seg utover, slik som Gehl (2010) indikerer. Det ideelle vil være å se mennesket og de fysiske omgivelsene sammen, og i den sammenheng vektlegge relasjonene mellom dem (Nyseth et al., 2018). Forholdet mellom de fysiske omgivelsene og mennesket blir drøftet mer detaljert i neste analysekapittel.

7.1.5 Oppsummering tema I

I dette kapitlet er det blitt drøftet hvorvidt det er den instrumentelle eller kommunikative tilnærmingen som er dominerende i Haugesund og Trondheim. Da dette er to tilnærminger som representerer to ytterpunkter, er det viktig å nevne at funn fra case-kommunene kun representerer en liten del av hele arbeidet. Jeg tar forbehold om at det kan være andre faktorer som kan være avgjørende for å kunne konstatere den ene eller andre tilnærmingen. Med det tatt i betraktning, er det slik at kunnskapsinnhenting til Haugesund med barnetråkk og spørreundersøkelse representerer elementer fra den kommunikative tilnærmingen. Gjennom en slik medvirkning åpner kommunen opp for dialog og kommunikasjon, før makt og politikk. Trondheim har derimot hatt en noe svakere medvirkningsprosess med befolkningen og jeg tolker dermed at det har vært elementer fra en mer top-down tilnærming som har vært dominerende i arbeidet med gåstrategien (instrumentell).

Arbeidet med gåstrategien ble videre drøftet opp mot helsekartet for å illustrere ulike måter å tilnærme seg arbeidet for gående på. Haugesund har jobbet mer «innenfra og ut» (fra helsekartet i figur 2) med utgangspunkt i hvordan befolkningen faktisk beveger seg. En slik prosess kan

ses i sammenheng med den tidligere nevnte stedstilhørigheten som «sense of place». I motsetning har Trondheim jobbet mer «utenfra og inn» (fra helsekartet i figur 2) med et klimaaspekt og klimamål som utgangspunkt for arbeidet. Planperspektivet til Trondheim er mer preget av en instrumentell tilnærming hvor de referer til de fysiske sidene ved et sted («location»). I den sammenheng kan det argumenteres for at Trondheim jobber mer utenfra og inn mot befolkningen, når de skal få innbyggerne til å gå mer. I den grad man kan se noen forskjeller finner jeg i denne studien at Haugesund har en mer helhetlig kommunikativ tilnærming, i motsetning til Trondheim som kjennetegnes av en mer instrumentell og sektorisert planprosess. For å oppsummere funnene til det første forskningsspørsmålet, plasserer jeg casekommunene i en fire-felts-tabell, med to ulike dimensjoner - å jobbe instrumentelt og kommunikativt, og å jobbe «innenfra og ut» eller «utenfra og inn» fra helsekartet (tabell 2).

Tabell 2. Fire-felts-tabell som plasserer Haugesund og Trondheim innenfor to ulike dimensjoner i arbeidet med gåstrategien

	<i>«Utenfra og inn» i helsekartet (Utgangspunkt i klima og de fysiske omgivelsene)</i>	<i>«Innenfra og ut» i helsekartet (Utgangspunkt i befolkningen og deres helseatferd)</i>
<i>Instrumentell tilnærming til arbeidet med gåstrategien</i>	Trondheim	
<i>Kommunikativ tilnærming til arbeidet med gåstrategien</i>		Haugesund

8.0 Fysiske strukturer eller hverdagslivet

Dette kapitlet vil besvare forskningsspørsmål to:

- *Starter kommunene med fysiske strukturer eller mennesket i arbeidet med gåstrategier?*

Nyseth et al., (2018) hevder at steder må forstås som noe mer enn bare der vi bor eller beveger oss fysisk, det er også der vi faktisk lever våre liv. I den sammenheng vil det være viktig at planleggere tar i betraktning at steder er komplekse og dermed omfatter langt mer enn bare de fysiske strukturene. De som utarbeidet gåstrategien og planleggerne ble i den sammenheng stilt spørsmål om de tok utgangspunkt i veier, infrastruktur og funksjoner på stedet, eller om de tok utgangspunkt i hvordan folk beveger seg og hvorfor folk har et behov for å bevege seg.

Funn fra Haugesund

Planleggere i Haugesund forteller at de først og fremst har et stort fokus på de fysiske forholdene, hvor de er opptatt av hvor folk bor i forhold til målepunkter og at det skal være lettere å gå enn å kjøre bil. Haugesund er i utgangspunktet en relativt kompakt by med korte avstander, der innbyggerne har tilgang til det meste innenfor en radius på 4 km. Her legger dermed den fysiske strukturen til rette for at folk skal gå og sykle mye mer enn hva de faktisk gjør. Videre understreker planleggeren i kommunen at de også tar utgangspunktet i mennesket og menneskets behov for å bevege seg. Haugesund er med andre ord opptatt av å kartlegge både hva som er behovet og hva som er funksjoner på stedet.

Vi vektla at omgivelsene betyr mer for fotgjengeren enn for bilistene (Planlegger i Haugesund, 01.03.22).

Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategien presiserte hvordan Haugesund har en viss byspredning, hvor kjøpesenter og arbeidsplasser plasseres utenfor sentrum. I den sammenheng ble det tydeliggjort at det på mange måter er tilrettelagt for at det er lettest å kjøre bil i Haugesund, til tross for korte avstander i sentrum. Med det ble viktigheten av å lokalisere arbeidsplasser mest mulig sentralt understreket. Et eksempel som ble nevnt var utbyggingen av sykehuset i Haugesund, som de var veldig opptatt av skulle bli beholdt i sentrum.

Planleggeren i Haugesund beskrev hvordan kommunen har en tankegang om å jobbe ut ifra fire bein; plan, bygging, drift og kommunikasjon.

Plan er først og fremst kjempeviktig, da blant annet reguleringsplaner må ligge i bunn. Så er det bygging – hvordan bygger du, hva bygger du og hvordan bygger du for den gående. Driftsdelen er så veldig viktig, spesielt i forhold til vedlikehold. Til slutt er det kommunikasjon, som jeg mener er den vanskeligste biten. Det å kommunisere ut hvorfor skal du gå. Når vi først har tilrettelagt, kan vi starte å tenke kommunikasjon (Planlegger i Haugesund, intervju 02.02.22).

Planlegger mente det var en kombinasjon av disse «fire beina» som er viktig inn i arbeidet for gående. Videre handler det om å finne de riktige prosjektene eller tiltakene til rett tid og sted.

Planlegger la frem hvordan kommunen nå er i en europakonkurranse i forhold til en områdeutvikling som har aller lavest levekår i Haugesund. Risøy er en øy som ligger inntil et verft som er en av de største arbeidsplassene i sentrum. Innbyggere på Risøy møter utfordringer med hensyn til levestandard, infrastruktur og tilgang til tjenester. Planleggeren beskrev hvordan sentrumsplanen har inkludert gåstrategien og hvordan områdeløftet har en målsetning om å skape gode gater og gaterom, samt å få bilen bort. Tanken er at dette vil gi bedre levekår og videre løfte folkehelsenivået. Med bakgrunn i dette sa planleggeren at kommunen på mange nivåer prioriterer gående og syklende, og at fotgjengeren derfor alltid er et fokus.

Funn fra Trondheim

Planlegger i Trondheim mente det var en kombinasjon av den fysiske strukturen på stedet og menneskers behov som ligger til grunn for deres arbeid for gående. De har ikke noe krav om at det må gjøres på en spesifikk måte, og det blir dermed litt av begge deler. Kommunen har derimot utarbeidet en poengbasert metode for å kunne plukke ut tiltak de mener har størst potensialet for at flere skal gå. Metoden gjør vurderingen systematisk og kvantitativt. Metoden er utviklet for å finne en hensiktsmessig utbyggingsrekkefølge av gåtiltak og er delt opp i tre trinn, hvor følgende vurderinger gjøres:

- (1a) Nærhet til de stedene folk reiser oftest + (1b) Gangnettets nærhet til boligtetthet og arbeidsplasser
- (2) Tidsbesparelse
- (3) Prosjektutvikling.

Metodens trinn 1a handler om å finne de tiltakene som kan ha størst betydning for flest mulig. Her gis det poeng til strekninger ut fra deres nærhet til de stedene folk reiser til daglig. Metodens trinn 1b handler om å vurdere potensialet for gange som transportmiddel, basert på en nettverksanalyse. Her benytter kommunen den nevnte ATP-modellen (areal- og transportplanleggingsmodellen). Med ATP-modellen kan kommunen gjøre trafikkanalyser som gir indikasjoner på hva som er potensialet for gangtrafikk i et avgrenset område og viser i sin tur hvilke lenker som har størst potensial for bruk. Metodens trinn 2 (tidsbesparelse) handler om tiltak som kan redusere gangavstanden mellom målepunkt, slik at flere velger å gå. Lokale og nasjonale reisevaneundersøkelser viser at det største potensialet for at flere skal velge å gå framfor å kjøre bil ligger på reiser mellom 800 meter og 2 km. Etter å ha brukt trinn 1 og 2 til å sile ut hvilke tiltak som kan gi størst nytte, sitter kommunen igjen med et knippe potensielle tiltak. De beste tiltakene spilles inn til budsjett som enkeltprosjekt og når det bevilges penger til prosjektutvikling vil kommunen i fase 3 se på prosjektets forventede gjennomførbarhet, nytte og kostnad.

Vi vurderer ofte kost-nytte-effekten opp mot hverandre, det å se hvor mye koster tiltaket og hvor mange mennesker har det nytte for (Planlegger i Trondheim, intervju 08.03.22).

Trondheim kommune har imidlertid opplevd en stor nytteverdi når tiltak gjøres enkelt. Et eksempel er når kommunen satte i gang et tiltak på en snarvei fra studentboliger og ned til NTNU. Denne ruten ble tidligere kalt «voldtektstien». Miljøpakken satt så opp lys, gjort grusdekket bedre og ryddet i vegetasjonen langs stien. Gågruppa i Miljøpakken har i etterkant av tiltaket gitt traseen navnet «blomsterstien». Kommunen foretok tellinger på hvor mange som brukte denne snarveien med ett års mellomrom på samme dag, med tilsvarende samme vær. Den fikk hele 127% økning i bruk.

8.1 Analyse tema II

I lys av forskningen og teorien som er presentert i denne studien, skapes det en forståelse av at det er sammenhenger mellom det fysiske miljøet og menneskets atferd (Foster et al., 2018; Grigoletto et al., 2021; Smith et al., 2017). Blant annet viser forbedringer av fortau, korte avstander, trygghet og gode gangforbindelser seg som faktorer som genererer positive effekter på gange hos barn og voksne. Det teoretiske bidraget fra Gehl (2010) og Jacobs (1961) er i den sammenheng opptatt av at det menneskelige aspektet av planleggingen må ligge til grunn, og

er på denne måten interessert i det subjektive og «sense of place». Med hensyn til studiens andre forskningsspørsmål, skal jeg i denne delen av oppgaven analysere om Haugesund og Trondheim hadde kunnskap om hvordan de fysiske strukturene påvirker gåandelen, og om de samtidig inkluderte mennesket og hverdagslivet på stedet, inn i arbeidet med gåstrategien.

8.1.1 Tilrettelegge de fysiske omgivelsene etter menneskenes behov

Det teoretiske rammeverket har presentert eksempler på hvordan man kan tilrettelegge for fotgjengervennlige byer. Blant annet blir korte avstander i form av fortetting vektlagt som et effektivt tiltak (Barnett et al., 2017; Marzi et al., 2018; Smith et al., 2017; Tcymbal et al., 2020). Sammenligner man de empiriske funnene, kan man se at vektleggingen av korte avstander er noe som både Haugesund og Trondheim prioriterer. Trondheim har blant annet innhentet kunnskap om at folk flest velger gåing som transportform når avstanden er mellom 800 meter og 2 km. De har i den sammenheng et fokus på tidsbesparelse for fotgjengeren ved at de skal prioritere å redusere gangavstanden mellom sentrale målepunkt. Observasjoner i Haugesund indikerer også at kommunen prioriterer lokalisering av boliger, samt aktiviteter og virksomheter i sentrum, slik det skal være lettere å velge gåing som transportform. I lys av argumenter i det teoretiske rammeverket og fra empiri, kan man gjennom en bevisst utforming av de fysiske omgivelsene legge til rette for økt fysisk aktivitet i befolkningen. Likevel er det slik at til tross for at korte avstander til funksjoner er et viktig aspekt med fotgjengervennlige byrom, er praksisen mer kompleks enn som så. Det teoretiske bidraget fra Gehl (2010) understreker i den sammenheng hvordan det å fokusere ensidig på de fysiske strukturene i form av korte avstander, ikke alene vil føre til at mennesker går mer. Sagt på en annen måte, er det slik at selv om de fysiske omgivelsene legger til rette for at folk skal gå mer, betyr ikke dette at de faktisk gjør det.

I delkapittel 7.1.3 argumenter jeg for at Haugesund og Trondheim har ulike innfallsvinkler når det gjelder planlegging for gående. Dette ble illustrert gjennom to ulike innfallsvinkler til helsekartet til Barton og Grant (2006). Dette indikerer videre to ulike måter å ta utgangspunkt i mennesket og den fysiske strukturen. I tråd med Jacobs (1961) og Gehl (2010) bør man først kartlegge hva mennesket trenger og ta utgangspunkt i menneskets reisevaner. Men realiteten er at vi mennesker aldri før har vært så fysisk inaktiv som vi er nå. Som denne studien redegjør for, beveger nordmenn seg svært lite til fots og kjører mye bil. Med det som bakgrunn, betyr det at dersom planleggere skal ta utgangspunkt i menneskenes hverdagsliv, så ville man planlagt for et inaktivt samfunn og prioritert bilen som transportmiddel.

En annen utfordring med å starte med mennesket i planprosessen er at det kan bli vanskelig å finne ut hva som egentlig er målet med at flere skal gå – dersom det er et overordnet mål. Dette fordi å jobbe «utenfra og inn» gir større mulighet til å kunne sette overordnede mål som ikke blir like tydelige når en jobber «innenfra og ut». Imidlertid betyr ikke dette at det er mer hensiktsmessig å se helt bort fra mennesket og menneskets reisevaner. I henhold til det teoretiske rammeverket bør mennesket alltid være en sentral faktor i planprosessen, nettopp fordi det er mennesket det planlegges for (Gehl Institute, 2018; Gehl, 2010; Jacobs, 1961). En alternativ måte kommunene kan tenke på kan derfor være å faktisk starte i midten av helsekartet. På denne måten starter man med de fysiske strukturene og deretter jobber seg likt utover i hver ende – inn mot mennesket og ut mot klima parallelt. Det hele handler om å balansere planprosessen for å kunne fremme det kommunene faktisk ønsker, noe som er en samfunnsutvikling som tilrettelegger for at det skal være enkelt og attraktivt å gå.

8.1.2 Finnes det en rett-frem-rekkefølge?

I lys av problemstillingen, er det et mål i det andre forskningsspørsmålet å undersøke om case-kommunene starter med de fysiske strukturene eller mennesket i arbeidet med gåstrategiene. Planlegger i Haugesund påpekte i den sammenheng at kommunen har en arbeidsmetodikk som baserer seg på fire bein; *plan, bygging, drift og kommunikasjon*. Først og fremst, slik som informanten i Haugesund påpeker, er det ofte nødvendig med en reguleringsplan i bunn når fysiske prosjekter skal gjennomføres. Likevel kan det argumenteres i tråd med Gehl (2010) om at før reguleringsplaner skal på plass, vil det være hensiktsmessig å starte med mennesket og hverdagslivet på stedet. Dette er som tidligere nevnt vanskelig, men det kan samtidig være enda vanskeligere å tilpasse menneskenes behov til ferdige planer, i etterkant av at prosjekter er ferdig bygget. Arbeidsmetodikken til Gehl (2010) om en rekkefølge som «liv, rom, hus» kan i den sammenheng være aktuell. Dette innebærer at planleggerne i kommunen starter med å definere hvor de ønsker byliv og hvilket byliv de ønsker. Deretter utformer de byrommene i forhold til dette, før de til slutt for seg selve bebyggelsen. Når det gjelder planlegging for gående, innebærer det at planleggerne i kommunene starter med mennesket og hvordan de beveger seg til fots, og deretter arbeider seg utover.

I lys av presentert teori og empiri fra Haugesund mener jeg at «bygging» kommer for tidlig i planprosessen. Det at «plan» og «bygging» blir presentert øverst på prioriteringsrekkefølgen strider imot anbefalingen om fremgangsmåten som «liv, rom og hus» til Gehl (2010). Likevel kan man med utgangspunkt i analyse del I, argumentere for at Haugesund er opptatt av

innbyggers reisevaner og at hverdagslivet på mange måter ligger til grunn. Med bakgrunn i dette hevder jeg at en «rett-frem-rekkefølge» faktisk er ganske vanskelig å realisere i dagens planprosess. Steder er dynamiske og i den sammenheng vil det være nødvendig at de fysiske omgivelsene, funksjonene i området og befolkningen analyseres samtidig (Norconsult AS & Citiplan AS, 2019). Dette samsvarer med det relasjonelle perspektivet som vil bli diskutert i neste analysekapittel.

8.1.3 Utgangspunkt i menneskers behov som et viktig aspekt

Jacobs (1961) argumenterer for at enhver plan for utvikling og transport i byene bør sette fotgjengeren i sentrum. I den sammenheng argumenterer hun for at planleggere bør ta utgangspunkt i mennesker som bor i byene og hvordan livet fungerer. Etter samtale med informantene i Haugesund kom det frem at kommunen arbeider strategisk mot det området som har aller lavest levekår i Haugesund (Risøy). I henhold til deres lokale gåstrategi har man satt mål at kommunen skal legge til rette for at flere skal gå mest mulig i hverdagen. Innbyggerne på Risøy møter imidlertid nå utfordringer med hensyn til levestandard og infrastruktur. I den sammenheng har kommunen satt i gang et områdeløft på Risøy for å tilrettelegge for bedre levekår, noe som videre kan løfte folkehelsenivået. Sentrumsplanen til Haugesund har inkludert gåstrategien, noe som indikerer at strategiens mål ligger til grunn i dagens praksis. Følgelig indikerer dette at kommunen tar utgangspunkt i hva byen faktisk har behov for og ikke hva de tenker den «burde» ha (Jacobs, 1961). Empiri fra planleggeren i Haugesund viser i den sammenheng til at kommunen tar hensyn til områder med dårligere levekår og arbeider strategisk mot å forbedre dette. I lys av det teoretiske rammeverket vil jeg argumentere for at kartleggingen av folkehelsenivået i Haugesund har vært en viktig bidragsyter inn i arbeidet, da de har klart å avdekke hva som er innbyggernes behov knyttet til det å gå, for deretter å iverksette strukturelle tiltak for å bedre forholdene. Når det gjelder drøfting i analyse del I, illustrerer dette igjen styrken av å ha folkehelsekoordinatoren koblet på arbeidet for gående. Det kan dermed argumenteres for at gåstrategien ligger til grunn i praksisen i Haugesund, og at kommunen mestrer å se mennesket, hverdagslivet og de fysiske omgivelsene opp mot hverandre.

Når det gjelder Trondheim kommune sin utvelgelsesmetode kan denne også ses i lys av Gehl (2010) sin arbeidsmetodikk som «liv, rom, hus». Til tross for at Gehl snakker om byrom og ikke transportsystemet, kan metoden hans kan overføres til arbeidet for gående, da jeg mener det vil være nødvendig at mobilitetsplanleggere alltid starter med mennesket. Til tross for det

gjærne bare kan være snakk om oppgraderinger av en snarvei, vil det være viktig at planleggere først tar hensyn til menneskene som bruker denne snarveien. Når det da gjelder Trondheim sin utarbeidelsesmetode for valg av g tiltak, kan det argumenteres for at metoden for tidlig tar utgangspunkt i «hus» altså *hvor* en skal bygges *hva*. En årsak til dette er at kommunen tar utgangspunkt i hvordan de skal velge ut byggeprosjekter, noe som snarere handler om fysiske tiltak. Men dersom man analyserer metoden mer detaljert ser vi at den tar utgangspunkt i reisevanene til innbyggerne i den forstand at det er strekninger hvor folk flest reiser daglig, som blir prioritert. Metoden bidrar blant annet til oppgraderinger av strekninger med dårlig standard på de målepunktene folk reiser oftest. På denne måten arbeider Trondheim strategisk for å øke gåandelen med utgangspunkt i innbyggernes bevegelsesmønster. Jeg tolker det derfor som at kommunen prioriterer hverdagslivet på stedet *i tillegg* til den fysiske strukturen og funksjoner på stedet. Sammenligner man utvelgelsesmetoden til Trondheim opp mot presentert teori kan det dermed argumenteres for at kommunen tar høyde for viktige aspekter med innbyggernes reisevaner, som i sin tur legges til grunn i planarbeidet (Gehl, 2010; Jacobs, 1961).

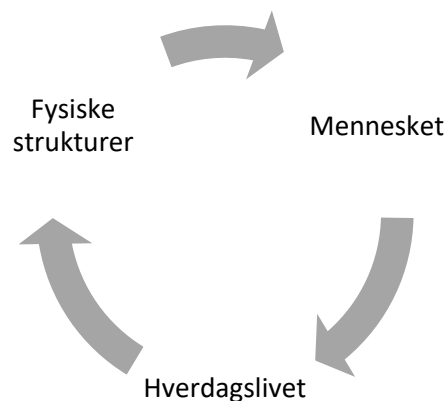
Med utgangspunkt i analyse del I kan det etter mer detaljerte vurderinger, argumentere for at Trondheim har et «utenfra og inn» klimaperspektiv på arbeidet for gående, men at kommunen likevel klarer å se hverdagslivet på stedet og den fysiske strukturen som en helhet. «Voldtektstien» som ble til «blomsterstien» er i den sammenheng et godt eksempel på hvordan kommunen har tatt utgangspunkt i utfordringer for mennesket knyttet til trygghet og komfort. Videre illustrere eksempelet hvordan kommunen har sett utfordringene opp mot hvordan de kan endre den fysiske strukturen, for så å bedre forholdene for fotgjengeren. Eksempelet viser at det er menneskets relasjon på stedet som var av betydning, noe som representerer en relasjonell stedsforståelse. Relasjonen mellom mennesket og de fysiske omgivelsene blir drøftet i det siste analysekapittelet.

8.1.4 Oppsummering tema II

Sammenligner man de empiriske funnene, kan man si at begge case-kommunene tar utgangspunkt i både fysiske strukturer og mennesket – men i ulik grad. Kunnskapsgrunnlaget fra analyse del I ga indikasjon på at Haugesund tar utgangspunkt i mennesket og hvordan innbyggerne i kommunen beveger seg. Imidlertid illustrerer arbeidsmetodikken og dens «fire bein» en noe mer kompleks prosess. Funn fra Haugesund viser at kommunen tar utgangspunkt både i mennesket og den fysiske strukturen, men at gjennom rekkefølgen på disse «fire beina» f r jeg et inntrykk av at bygging av de fysiske strukturene kommer for tidlig. Metodeverkt yet

til Trondheim fremstiller i likhet en større vektlegging av den fysiske strukturen og da gangnettets nærhet til viktige målepunkter. Til tross for metodens fokus på avstand og tidsbesparelse kan det likevel argumenteres for at menneskets reisevaner er tatt i betraktning, da det er nærhet til de stedene folk reiser oftest som blir prioritert. Alt tatt i betraktning kan det tolkes som at case- kommunene har en noe svakere menneskesentrert planlegging enn det Jacobs (1961) og Gehl (2010) anbefaler. I henhold til det andre forskningsspørsmålet, mener jeg det er en *kombinasjon* av de fysiske strukturene og mennesket som blir vektet i arbeidet med gåstrategiene, i både Haugesund og Trondheim kommune. Det vil si at hverdagslivet på stedet er av betydning, men ikke alene.

På bakgrunn av dette, kan det argumenteres for at kompleksiteten i planlegging som en prosess og metodikken «liv, rom, hus» ikke er en lineær prosess. Planlegging for gående bør kanskje heller ses på som en sirkulær prosess, der man tar utgangspunkt i relasjonene mellom mennesket, hverdagslivet og de fysiske omgivelsene (figur 6).



Figur 6. Planlegging som en sirkulær prosess (egenprodusert)

9.0 Relasjoner mellom steder og mennesker

Dette kapittelet vil besvare forskningsspørsmål tre:

- *Har kommunene et absolutt eller relasjonelt perspektiv på sted?*

Stedsbegrepet er komplekst, og det benyttes på en rekke forskjellige måter, både i dagligtalen og i faglige sammenhenger. På den ene siden kan et sted være beskrivelser av de bygde fysiske strukturene (Berg & Dale, 2004). På en annen side kan et sted være knyttet til hvordan de subjektivt sett oppfattes og tolkes av mennesker. Planleggere og folkehelsekoordinatorer i case-kommunene ble i den sammenheng stilt spørsmål rundt hva de trodde var årsaken til hvorfor gåandelen er slik den er i deres kommune. Informantene skulle reflektere rundt hvorvidt de trodde det handlet om den fysiske strukturen eller om det er knyttet til holdninger og gåkultur. Med det som utgangspunkt, skal jeg i det siste analysekapitelet diskutere om Haugesund og Trondheim har et stedsperspektiv som vektlegger objektive beskrivelser av stedet (absolutt stedsforståelse), eller om kommunene vektlegger relasjonene mellom mennesket og stedet (relasjonell stedsforståelse).

Funn fra Haugesund

Planleggeren mener Haugesund er en by med veldig korte avstander og at det dermed burde være veldig enkelt å gå i kommunen – men funnene i denne studien indikerer at slik er det ikke. Planleggeren understrekte i den sammenheng at belysning, tilgjengelighet og trygghet er viktige faktorer for at et byrom skal virke inviterende for gående og for at innbyggerne skal ha et ønske om å velge gåing som transportform.

Jeg tenker at dersom en gate er veldig avvisende i forhold til trygghet – for eksempel det at man må gå under mørke underganger, så vil ikke en slik gate være attraktiv. Slike gater blir da ikke inviterende i et byrom (Planlegger i Haugesund, intervju 17.03.22).

Folkehelsekoordinator i kommunen synliggjorde videre at det handler mye om fysisk tilrettelegging. Det skal føles trygt og enkelt å gå. Koordinatoren understreker i den sammenheng at en ting er fysisk tilrettelegging, men det handler også om praktisk tilrettelegging. Som oftest er det tidsklemma som er utfordringen i hverdagen. Man skal hente barn i barnehagen og innom butikken, og da blir det naturlig og enklere å velge bilen.

Jeg tror det handler om å tilrettelegge for å gjøre det enklere å velge å gå eller sykle, slik at dette blir det attraktive valget og at det er noe man vil gjøre (Folkehelsekoordinator i Haugesund, intervju 14.03.22).

Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategien mener det handler om en endring knyttet til mentaliteten og tankegangen til haugalandinger. For mange haugalandinger vil det være fremmed å skulle gå eller ta bussen, når man så enkelt kan kjøre bil. Dette er et resultat av at det i lang tid har vært tilrettelagt for at det er lettest å kjøre bil, samtidig som det har vært sosialt akseptert å kjøre bil. Planlegger i kommunen hevder også at Haugesund er en veldig bilbasert by, hvor selv om det er korte avstander, så er det ikke en kultur for å gå.

Det er utrolig vanskelig å få en person som har kjørt bil hele livet til å begynne å gå (Planlegger i Haugesund, intervju 02.02.22).

Som et resultat av dette presiserer planleggeren at barn og unge er av spesielt stor prioritet i kommunen, da det er lettere å forme barn og få dem til å etablere gode vaner. Planlegger fastslår dermed at det handler mye om holdninger og informasjonsbiten knyttet til hvorfor man bør ut å gå. Kommunen jobber mye med de fysiske tiltakene, da de alltid kan bli bedre, men planleggeren mener at det å få folk til å forstå «hvorfor skal du gå», er vanskelig. Forholdene ligger på mange måter til rette, men så er det noe med å snu tankegangen til folk. Planlegger har i den sammenheng stor tro på at fysiske tiltak i kombinasjon med kommunikasjon vil ha best effekt.

Funn fra Trondheim

Planlegger i Trondheim forteller at fokuset i kommunen er på at det skal bli enklere å gå, og at folk skal ville gå. Planlegger mener i den sammenheng at det er viktig å drive med holdningsskapende arbeid, det å nå ut til folket og få de til å endre vaner. Det er dyrt å bygge infrastruktur, men det å endre folks holdninger koster gjerne mye timer, men vil på lengre sikt være mer lønnsomt.

Jeg tror det er viktig at det ikke bare er et ensidig fokus på å bygge, men også et større fokus på holdninger (Planlegger i Trondheim, intervju 08.03.22).

Folkehelsekoordinatoren mener også at hvorvidt folk går eller ikke, er tilknyttet både holdninger og fysisk tilrettelegging. Det handler om at man vil gå steder som man opplever som trygge og attraktive. I den sammenheng mener folkehelsekoordinatoren at tilrettelegging til alle årstider er veldig viktig. Det skal ikke mer enn 7-8 år tilbake i tid, da bilveiene ble brøytet med å flytte snøen over på fortauene der folk skulle gå. Dette gir en tydelig indikasjon på om man faktisk tilrettelegger og prioriterer gående. Det handler om å tilrettelegge for at det er trygt og hyggelig å gå, samtidig som folk får en større forståelse for betydningen av å holde seg i form av å gå.

Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategien sa at arbeidsgruppen siktet seg inn på bruk av motiverende utsagn, da dette var noe de mente hadde en god holdningsskapende effekt. «Takk for at du går» ble malt med sjablonger på fortau, samt utfor skoler, noe som skulle bidra til at foreldrene ble mer bevisst og ikke kjørte barna til skolen. Utgangspunktet var at det er ikke så store ting som skal til for å øke bevisstheten om at det å gå er et valg du selv kan ta. Videre ble det presisert at virkemidler som bidrar til at folk vil gå, er også knyttet opp mot avstand og attraktivitet – det vil si at det er hyggelige omgivelser, rolig og at man føler seg trygg. Planleggeren understrekte likevel at det handler om en vurdering rundt gå-vennlige arealer versus at det er fysisk mulig å gå der.

Man kan tilrettelegge for at folk «kan» gå, men det å tilrettelegge for at folk «vil» gå, er noe annet (Planlegger i Trondheim, intervju 08.03.02).

9.1 Analyse tema III

For å skape liv i gatene må flere gående ha interesse av å gå der. Det er derfor viktig at områder utvikles for å tiltrekke seg mennesker. For at dette skal kunne skje må lokalpolitikere ta noen tøffe valg som går på bekostning av bilistene. En byplanlegging som fokuserer på biltrafikk, vil skape dårlige forhold for gående. Biltrafikken skaper barrierer for gående, gir dårlig tilgjengelighet, komfort og krysningsmuligheter. Dette er forhold som gir gående lite attraktive omgivelser. For å skape attraktive og livlige byrom hvor folk velger å gå istedenfor å kjøre bil, er det derfor nødvendig at det planlegges for fotgjengeren (Gehl, 2010; Jacobs, 1961). I det teoretiske rammeverket ble det presentert fra Healey (2010) og Massey (1991) et behov for et helhetlig og dynamisk blikk på planleggingen, for å kunne håndtere kompleksiteten et sted har. I den sammenheng er det viktig at stedets sosiale dynamikk, mangfold og kompleksitet tas

hensyn til (Nyseth et al., 2018). Med det som utgangspunkt, skal jeg undersøke om stedsforståelsen kommunene vektlegger, har hatt betydning for arbeidet med gåstrategien.

9.1.1 Forbindelser mellom de fysiske omgivelsene og mennesket

Empiri fra informantene i begge case-kommunene, viser til at faktorer som belysning, tilgjengelighet, avstand, hyggelige omgivelser, samt trygghet er nødvendig for å skape attraktive områder for fotgjengeren. Dette samsvarer med hvordan Gehl (2010) hevder at byrommene bør være lett tilgjengelige, behagelige og ha korte avstander mellom ulike funksjoner, slik at en by inviterer mennesker til å ha lyst til å gå. I lys av studiens tredje forskningsspørsmål, om hvorvidt Haugesund og Trondheim har hatt et absolutt eller et relasjonelt stedsperspektiv, illustrerer slike beskrivelser en *absolutt* stedsforståelse. Å se et sted som noe absolutt kan blant annet innebære beskrivelser av hvilke faktorer som er viktige for fotgjengeren. I henhold til det teoretiske rammeverket kan slike beskrivelser av enkeltfaktorer ses i sammenheng med stedstilmærmingen som «location» (Agnew, 1987). Med utgangspunkt i forskningen på feltet og det teoretiske bidraget, er det nyttig at kommunene har kunnskap om hvilke faktorer som er viktig å prioritere i arbeidet med gåstrategier. Men med bakgrunn i Healey (2010) og Masseys (1991) perspektiv, er det viktig at planleggerne i kommunene i tillegg inkluderer et mer helhetlig perspektiv i arbeidet med gåstrategiene.

For å kartlegge om Trondheim kommune har et mer absolutt eller relasjonelt stedsperspektiv velger jeg å ta utgangspunkt i eksempelet presentert i delkapittel 8.0.2. Gangveien fra studentboligene i Trondheim og ned til NTNU («blomsterstien») kan illustrere et tiltak som tar utgangspunkt i stedets dynamikk. I lys av teori fra Gehl (2010) kan en analyse rundt nødvendige og valgfrie aktiviteter legges frem. Det at studenter må gå til universitetet kan kategoriseres som en *nødvendig* aktivitet. Med et absolutt stedsperspektiv kan det i den sammenheng tenkes at det vil være nok å bare planere ut med grus og sørge for god belysning. I den sammenheng vektlegges nemlig de overordnede, beskrivende faktorene for hva som er viktig for fotgjengeren. Men med utgangspunkt i Gehl (2010) sin teori bør det i tillegg tilrettelegges for andre opplevelser og aktiviteter underveis på gangveien. På denne måten kan gangveien også invitere innbyggerne til å anse reisen som en *valgfri* aktivitet. Gjennom inkludering av motiverende kvaliteter kan det tilrettelegges for at en større del av befolkningen har lyst til å oppholde seg på gangveien og at folk velger å ta turen gjennom «blomsterstien», nemlig fordi det byr på en opplevelse i seg selv. Dette viser til Nyseth et al, (2018) sin teori om at steder

omfatter langt mer enn bare de fysiske strukturene og at det dermed er behov for et mer helhetlig blikk på arbeidet med gåstrategien.

Når det gjelder bakgrunnen for iverksetting av tiltaket i Trondheim kan det argumenteres for at planleggerne i kommunen prioriterte relasjonene mellom det fysiske miljøet (gangveien) og mennesket (opplevelsen av stedet). Eksempelet kan nemlig illustrere hvordan menneskets relasjon til stedet, tidligere kaldt «voldtekt-stien», kan ha ligget som grunnlag for å endre den fysiske strukturen. Jeg tolker dermed at Trondheim kommune har tatt hensyn til relasjonen mellom de fysiske omgivelsene og mennesket, noe som representerer et relasjonelt perspektiv (Nyseth et al., 2018).

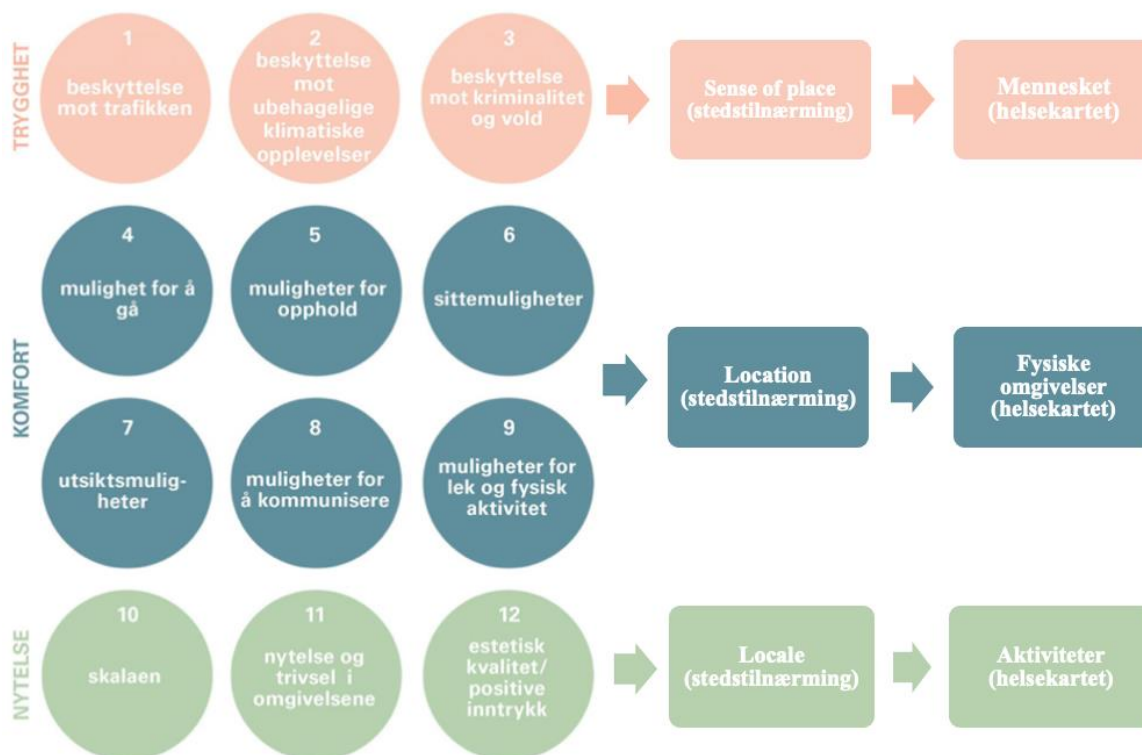
9.1.2 Kvalitetskriterier, stedstilmæringer og et relasjonelt perspektiv

I lys av empiri fra planlegger i Haugesund, presiseres det at kommunen er en bilbasert by, til tross for korte avstander. Dette illustrerer objektive beskrivelser av den fysiske strukturen (absolutt stedsforståelse). Videre påpekte planleggeren at gåandelen i kommunen skyldes at det ikke er en kultur for å gå. I den sammenheng ble det konkretisert at gåkultur og holdninger ble av prioritert i gåstrategien. Tilsvarende tankegang ble belyst i samtale med planleggeren i Trondheim, som sa at det var viktig å drive holdningsskapende arbeid - det å nå ut til folket og få de til å endre vaner. En gåkultur kan forstås som summen av holdninger, verdier, vaner, ferdigheter og kunnskap mennesket har knyttet til det å gå (Berge et al., 2012). Det teoretiske rammeverket har belyst at et steds kjennetegn skapes kontinuerlig gjennom ulike forbindelser mellom mennesker, og mellom mennesker og materielle strukturer (Nyseth et al., 2018, s. 269). I den sammenheng kan det stilles spørsmålsteget ved om det da betyr at vi kan endre steder gjennom å endre menneskers kunnskap, holdninger og kontakt med hverandre? Dersom flere begynner å gå, og dermed opplever stedet de bor på, på en annen måte – betyr dette da at stedet endrer seg? Med andre ord handler gåkultur om relasjonene mennesket har til stedet, og hvorvidt det resulterer i at de går eller ikke. Mer presist vil et relasjonelt stedsperspektiv ta høyde for at mennesker har forskjellige kulturer for å gå. På bakgrunn av funn i denne studien, tolker jeg det som at det er en bevissthet fra informanter i begge case-kommunene at fysiske tiltak bør ses i kombinasjon med holdningsskapende arbeid.

I det teoretiske rammeverket ble det presentert fra Gehl (2010) tolv kvalitetskriterier for gode byrom, gruppert etter trygghet, komfort og nytelse. I den forbindelse argumenteres det for at de beste og velfungerende byrommene inkluderer en helhetlig behandling av alle

kvalitetskriteriene samtidig. Informantene i begge case-kommunene påpekte at trygghet er en viktig faktor for å skape attraktive gangarealer for gående. Dette samsvarer med Gehl (2010) sine kvalitetskriterier om at det er meningsløst å sikre andre kvaliteter, dersom trygghetsfølelsen ikke ligger i bunn. I den forbindelse presiserte planleggeren i Haugesund at når en gate er avvisende i forhold til trygghet, for eksempel ved at man må gå under mørke underganger, så vil en slik gate ikke være attraktiv. I den forbindelse indikerer dette et relasjonelt stedsperspektiv, hvor planleggeren tar høyde for menneskers relasjon til stedet. Med hensyn til forståelsen som «sense of place» vil man ikke handle ut fra hvordan steder «egentlig» er, men hvordan de subjektivt oppfattes og tolkes. Ut ifra denne forståelsen er det derfor menneskers opplevelse av stedet som må studeres når vi skal forstå hvordan mennesker handler i forhold til steder (Berg & Dale, 2004), men også hvordan det brukes og hvordan steder former bruken. I den forbindelse vil en «objektiv» kartlegging av hva en gangvei har å tilby mennesker, ikke nødvendigvis falle sammen med menneskers opplevelse og syn på gangveien. For å kunne fange opp de subjektive opplevelsene må det derfor legges et innenfra-syn til grunn, som følge av at hva mennesker anser som trygt vil variere i befolkningen.

I lys av kvalitetskriteriene innenfor gruppen «komfort», kan dette ses i lys av stedsforståelsen som «location». Dette er faktorer som er knyttet til den fysiske strukturen i byrommet. Planlegger i Haugesund belyste i den sammenheng at det ofte er tidsklemma som er utfordringen i hverdagen. Når det gjelder den fysiske strukturen blir det da ofte enklere å velge bilen, da dette blir ansett som det raskeste transportmidlet. For å da kunne påvirke befolkningen til å velge gåing som transportmiddel bør kommunene dermed samtidig vektlegge kvalitetskriteriene innenfor gruppen «nyttelse» og «trygghet». Dette er kvaliteter som i større grad inngår i forholdet mellom mennesket og stedet, og kan ses i likhet med stedstilnærmingen som «locale» og «sense of place». På denne måten tar kommunene hensyn til at steder er en bestemt kontekst for samhandling og vektlegger relasjonene mellom mennesket og stedet. Ettersom menneskets aktivitet endres hele tiden, vil dette igjen si at stedene forandres. I den forbindelse er det nødvendig at kommunene har et dynamisk blikk på planleggingen. Anvendt i praksis innebærer dette at istedenfor å kun konsentrere seg om beskrivelsene av et sted (absolutt), bør kommunene også søke å forstå og skaffe seg kunnskap om hvordan mennesker tenker om og bruker stedet (relasjonelt). For å belyse Gehl (2010) sine 12 kvalitetskriterier i forhold til Masseys (1991) stedsforståelser og de tre nivåene i helsekartet (Barton & Grant, 2006), har jeg utarbeidet en illustrasjon (figur 7).



Figur 7. Kobling mellom kvalitetskriterier (Gehl), stedstilknytninger (Massey) og helsekartet (Barton & Grant) (egenprodusert)

Gjennom det teoretiske grunnlaget og samtale med informanter, bekreftes det at gåing som mobilitetsform er en kombinasjon av individuelle, sosiale, kulturelle og fysiske faktorer. I den forbindelse mener jeg at tilrettelegging for gåing bør inngå i en relasjonell og helhetlig tilnærming i planleggingen. På bakgrunn av empiri fra Haugesund og Trondheim vil jeg argumentere for at case-kommunene har en bevissthet rundt at planlegging for gående handler både om fysisk tilrettelegging, kommunikasjon og holdningsskapende arbeid - for å få flere folk til å ha lyst til å gå. En kombinasjon av disse to grunnleggende virkemidlene er i tråd med det teoretiske rammeverket. Alt i alt vil det være effektivt at kommunene jobber mot å skape en positiv holdning til det å gå, samtidig som at forholdene er lagt til rette for det.

9.1.3 Oppsummering tema III

Det overordnede formålet med dette analysekapittelet har vært å stimulere til økt bevissthet og refleksjon omkring forholdet mellom mennesket og sted. Først og fremst, har Haugesund og Trondheim et fokus på hvilke fysiske strukturer og faktorer, som bidrar til at folk går mer. Dette er kjennetegn som er sentrale i en absolutt stedsforståelse. For det andre, vektlegger Haugesund og Trondheim holdninger og gåkultur. Dette er elementer som er mer sentrale i en relasjonell forståelse av sted. Alt i alt mener jeg at begge case-kommunene har innsett at for å få til en

effektiv planlegging for gående, må den fysiske strukturen ses i sammenheng med mennesket man planlegger for.

Med utgangspunkt i det tredje forskningsspørsmålet tolker jeg det som at jeg at Haugesund og Trondheim anvender både en relasjonell og absolutt tilnærming til arbeidet, hvor de innser at attraktive gangarealer skapes kontinuerlig gjennom ulike forbindelser mellom mennesker, men også mellom mennesker, deres gåkultur og den fysiske strukturen.

10.0 Oppsummering av funn fra case-kommunene

Tabell 3. Punktvis oppsummering av funn fra Haugesund og Trondheim

	Haugesund	Trondheim
<i>Stedstilnærming</i>	Kommunikativ	Instrumentell
<i>Utgangspunkt i helsekartet og følgelig stedsperspektiv</i>	«Innenfra og ut» Sense of place	«Utenfra og inn» Location
<i>Fysiske omgivelser eller mennesket?</i>	Kombinasjon	Kombinasjon
<i>Stedsperspektiv</i>	Absolutt stedsperspektiv i kombinasjon med et relasjonelt	Absolutt stedsperspektiv i kombinasjon med et relasjonelt



11.0 Konklusjon

Dette kapittelet oppsummerer de viktigste funnene av studien. Empiri ble innsamlet gjennom intervjuer, med formål om å finne svar på studiens problemstilling: *«hva kjennetegner arbeidet med gåstrategier i Haugesund og Trondheim kommune?»*.

Det har blitt planlagt for privatbilen i årevis, og dette på bekostning av sykkel og gange. Resultatet av dette er at folk flest velger bilen som transportform for å nå dagligdagse gjøremål. Studien er inspirert av Statens vegvesen sin anbefaling om at kommuner bør etablere en lokal gåstrategi, som et insentiv til å forandre på bybildet som har utviklet seg i noe feil retning. Ved å etablere en lokal gåstrategi vil kommunene få mulighet til å tilpasse planprosessen etter lokale forhold.

Det teoretiske rammeverket i studien er forankret i den humanøkologiske modellen for helse, også kalt helsekartet. Modellen illustrerer kompleksiteten i faktorene som finnes i lokalmiljøet og som påvirker helsen. Helseatferden til befolkningen henger sammen med utformingen av de fysiske omgivelsene, og de fysiske omgivelsene henger sammen med miljø- og klimastrategier. Teorigrunnlaget skaper en bekreftelse, og en forståelse, for at alle faktorene i helsekartet må sees i sammenheng med hverandre, og at det er relasjonene mellom tiltak og plankonteksten som må innbakes i et relasjonelt perspektiv. På bakgrunn av det teoretiske rammeverket og empiri fra informanter i Haugesund og Trondheim, vil jeg avslutningsvis tydeliggjøre hvordan prosessen med gåstrategier kan forbedres. Med utgangspunkt i studiens funn, vil det følgelig fremlegges forslag til tilnærminger og perspektiver som bør ligge til grunn i arbeidet med å gå flere til å gå.

For det første vil det være fordelaktig at kommuner har en kommunikativ tilnærming i arbeidet med gåstrategien. På denne måten kan kommuner gjennom dialog med innbyggerne, kartlegge hva som er behovet og hva som kan gjøres for at flere begynner å gå. Kommunen vil få bedre forståelse for utfordringer og vil ha mulighet til å utvikle løsninger gjennom en kommunikativ prosess. For det andre viser funn i denne studien at kommuner både kan ha et «utenfra og inn» perspektiv og et «innenfra og ut» perspektiv på arbeidet med gåstrategien. Mer spesifikt illustrerer dette om kommunene har et klimaperspektiv og konsentrerer seg om hvordan de kan tilpasse de fysiske omgivelsene slik at folk går mer eller om de tar utgangspunkt i mennesket

og hvordan folk faktisk beveger seg. I det sistnevnte vil trolig bedring av folkehelsen stå mer sentralt som målsetning.

For det tredje viser studien at for å planlegge og tilrettelegge for gode fotgjengervennlige byrom bør kommuner ta hensyn til mennesket og hverdagslivet på stedet. Uten en klar oversikt over befolkningen, dens reisevaner og bevegelsesmønstre vil det være mindre effektivt å planlegge og tilrettelegge for økt gåing. I praksis handler dette om at tiltak må ses i sammenheng med den befolkningen og det stedet det er rettet mot. Videre viser studien at det er de fysiske omgivelsene som legger føringer for hvordan mennesker kan bruke omgivelsene på en helsefremmende måte. Studien belyser følgelig at kommuner som kombinerer den menneskelige dimensjonen, med de fysiske strukturene på stedet, vil oppnå gode byrom for menneskelig interaksjon og bevegelse («locale»).

Siste punkt som fremkommer i denne studien er knyttet til at kommuner også bør inkludere en relasjonell stedsforståelse. På denne måten vil kommuner forstå at attraktive gangarealer skapes i forbindelser mellom mennesker, og i forbindelser mellom mennesker og den fysiske strukturen («sense of place»). Det hele handler om å kombinere en kommunikativ planprosess med en relasjonell stedsforståelse, som tar hensyn til de tre nivåene av helsekartet; både menneskers helseatferd, den fysiske strukturen, samt klima og miljø. På denne måten forstås steder som noe mer enn bare styring av arealbruken, men heller at stedets sosiale dynamikk, mangfold og kompleksitet integreres. Med forankring i teori og empiri, redegjør denne studien for at det som planlegges (stedsforståelsen) og hvordan man planlegger (planprosessen) er viktig i arbeidet tilknyttet gåstrategier.

Til tross for at studien er avgrenset til å primært omhandle lokale forhold i Haugesund og Trondheim kommune, mener jeg at funnene som er presentert og drøftet, kan ha overføringsverdi for andre kommuner. Funn som er presentert og drøftet i studien kan forhåpentligvis bidra til at arbeidet med gåstrategiene i større grad fører til at gåing blir det enkle og naturlige transportvalget i Norge. På denne måten kan kommuner som arbeider strategisk med en lokal gåstrategi, bidra inn i det øvrige folkehelsearbeidet.

11.1 Avsluttende tanker

Underveis i arbeidsprosessen med denne masteroppgaven, har det dukket opp interessante problemstillinger som ikke faller inn under oppgavens avgrensning. Til tross for at effekten av medvirkning ikke har vært et særskilt tema for denne oppgaven, har studien vist at medvirkning gjennom en kommunikativ prosess er avgjørende for å kartlegge relasjonene mellom de fysiske omgivelsene og mennesket. Derfor ville det vært interessant å gå dypere inn i denne materien, og for eksempel inkludert medvirkningstrappen som et analytisk grep.

Denne studien har tatt utgangspunkt i Jan Gehl sine teoretiske perspektiver. I den sammenheng hadde det vært interessant å kartlegge hvilket kunnskapsgrunnlag Gehl mener er nødvendig i forhold til utvikling av gode byrom. Videre ville det vært nyttig å undersøke nærmere hvilke metoder Gehl har beskrevet i forhold til organisering og kunnskapsgrunnlag. Angående folkehelseperspektivet inn i studien, belyses det et behov for ytterligere forskning og metodeutvikling innenfor feltet. Det er blant annet behov for kunnskap om befolkningens helse og påvirkningsfaktorer på mer geografisk detaljert nivå, ettersom det nå stort sett er statistiske data på kommunenivå. Når det gjelder det konkrete arbeidet med gåstrategier hadde det vært interessant å kontakte Statens vegvesen for å forhøre hvordan de arbeider med oppfølging av den Nasjonale gå-strategien. Ettersom de hadde mål om at det på landsbasis skulle utarbeides 50 lokale gåstrategier innen 2023, hadde det vært spennende å kartlegge hvorvidt de har oversikt over dette arbeidet, og hvordan de jobber mot å realisere dette målet.

Med utgangspunkt i Helsedirektoratets nye anbefalinger for fysisk aktivitet 9. mai. 2022, vet vi nå at hvert eneste minutt man rører på seg gir helsegevinst. Regelmessig bevegelse i form av gange vil gi bedre forutsetninger for å leve lengre, øke livskvaliteten, bidra til psykiske velvære og redusere risikoen for en rekke livsstilssykdommer. Med det som utgangspunkt er det nå på tide at vi tar tilbake hverdagsaktiviteten.

Planleggere baserer likevel arbeidet sitt på forskning der det finnes, og må til syvende og sist gjennomføre oppgavene de får tildelt på en så god og effektiv måte som mulig. Planleggere kan derfor ikke vente på at det foreligger ny kunnskap, men må istedenfor handle i dag, basert på beste tilgjengelige forskning, erfaring og tradisjon innenfor faget. Utfordringen blir derfor å lære av og forbedre seg underveis. Min oppgave er følgelig et bidrag.

Referanser

- Adam, R. (2018). Samarbeidsdriven planlegging. I N. Aarsæther (Red.), *Plan og samfunn: system, praksis, teori*. Cappelen Damm akademisk.
- Agger, A. (2014). Kommunikativ planlægnings-teori. I A. Jensen, J. Andersen, O. E. Hansen & K. Aagaard Nielsen (Red.), *Planlægning i teori og praksis: et tværfagligt perspektiv*. Roskilde Universitetsforlag.
- Agnew, J. (1987). *Place and politics: the geographical mediation of state and society*. Allen & Unwin
- Aure, M., Berg, N. G., Dale, B. & Cruickshank, J. (2015). Sted - nye teorier i en norsk kontekst. I M. Aure (Red.), *Med sans for sted : nyere teorier*. Fagbokforl.
- Barnett, D. W., Barnett, A., Nathan, A., Van Cauwenberg, J. & Cerin, E. (2017). Built environmental correlates of older adults' total physical activity and walking: A systematic review and meta-analysis. *Int J Behav Nutr Phys Act*, 14(1), 103-103. <https://doi.org/10.1186/s12966-017-0558-z>
- Barton, H. & Grant, M. (2006). A health map for the local human habitat. *The Journal for the Royal Society for the Promotion of Health*, 126(6), 252-253. <https://doi.org/10.1177/1466424006070466>
- Berg, N. G. & Dale, B. (2004). Sted – Begreper og teorier. I N. G. Berg, B. Dale, H. K. Lysgård & A. Løfgren (Red.), *Mennesker, steder og Regionale endringer*. Tapir Akademisk Forlag.
- Berg, N. G. & Dale, B. (2015). Sted – Noen nyere teoretiske tilnærminger og debatter. I M. Aure, N. G. Berg, J. Cruickshank & B. Dale (Red.), *Med sans for sted: Nyere teorier*. Fagbokforlaget.
- Berge, G., Haug, E. & Marshall, L. (2012). *Nasjonal gåstrategi. Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet*. (Nr. 87) Statens vegvesen.
- Berge, G. & Kolbenstvedt, M. (2021). *Lokale gåstrategier*. Tiltakskatalog for transport og miljø. <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/b-4-9/>
- Bryman, A. (2012). *Social research methods* (4. utg.). Oxford University Press.
- Corburn, J. (2015). *Healthy Cities: Critical Concepts in the Built Environment*. Routledge Press.
- Cresswell, T. (2015). *Place: an introduction* (2. utg.). Wiley-Blackwell.
- Farner, A. (u.å.). *Instrumentell versus kommunikativ planlegging*. Kommunetorget.no. <https://www.kommunetorget.no/Temaomrader/Kommunal-planlegging/HVA-ER-planlegging/Ulike-plantilnarminger-etikk-makt-og-politikk/Ulike-typer-planlegging/Instrumentell-versus-kommunikativ-planlegging/>
- Flyvbjerg, B. (1991). *Rationalitet og magt 1: Det konkrete videnskap*. Akademisk Forlag.
- Folkehelseloven. (2011). *Lov om folkehelsearbeid* (LOV-2011-06-24-29). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29>
- Foster, C., Kelly, P., Reid, H. A. B., Roberts, N., Murtagh, E. M., Humphreys, D. K., Panter, J. & Milton, K. (2018). What works to promote walking at the population level? A

- systematic review. *Br J Sports Med*, 52(12), 807-812. <https://doi.org/10.1136/bjsports-2017-098953>
- Fuller-Gee, M. (2015). Helsefremmende by- og stedsutvikling. *Plan: tidsskrift for samfunnsplanlegging, byplan og regional utvikling*, Nr 3 – 4/2015.
- Gehl Institute. (2018). *A Guide to Inclusion & Health in Public Space: Learning Globally to Transform Locally*.
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. Bogværket.
- Grigoletto, A., Mauro, M., Maietta Latessa, P., Iannuzzi, V., Gori, D., Campa, F., Greco, G. & Toselli, S. (2021). Impact of different types of physical activity in green urban space on adult health and behaviors: A systematic review. *European journal of investigation in health, psychology and education*, 11(1), 263-275. <https://doi.org/10.3390/ejihpe11010020>
- Halvorsen, K. (2008). *Å forske på samfunnet: en innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (5. utg.). Cappelen akademisk forl.
- Hansen, B. H., Dalene, K. E., Ekelund, U., Wang Fagerland, M., Kolle, E., Steene-Johannessen, J., Tarp, J. & Alfred Anderssen, S. (2020). Step by step: Association of device-measured daily steps with all-cause mortality—A prospective cohort Study. *Scand J Med Sci Sports*, 30(9), 1705-1711. <https://doi.org/10.1111/sms.13726>
- Haug, E. (2014). *Lokale gåstrategier og planer for gående. Veiledning for kommuner* (nr. 280). Statens vegvesen.
- Haugesund kommune. (2014). *Gåstrategi for Haugesund kommune*. <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljo-og-omgivelser/gaastrategi.pdf>
- Haugesund kommune. (2021). *Om kommunen* <https://www.haugesund.kommune.no/organisasjonen/om-kommunen/>
- Healey, P. (2012). Traditions of planning thought. I S. Campbell & S. Fainstein (Red.), *Readings in planning theory*. Wiley-Blackwell.
- Helgesen, M. & Herlofson, K. (2017). *Municipal planning and measures for an aging population* (NIBR-report 2017:16).
- Helse- og omsorgsdepartementet. (2020). *Sammen om aktive liv: handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029*. Helse og omsorgsdepartementet.
- Helsedirektoratet. (2014). *Kunnskapsgrunnlag fysisk aktivitet. Innspill til departementets videre arbeid for økt fysisk aktivitet og redusert inaktivitet i befolkningen*. (IS-2167).
- Helsedirektoratet. (2019). *Folkehelsearbeid og planlegging etter plan- og bygningsloven*. <https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/systematisk-folkehelsearbeid/mal-og-planlegging-i-folkehelsearbeidet/folkehelsearbeid-og-planlegging-etter-plan-og-bygningsloven#null-praktisk>
- Helsedirektoratet. (2020). *Nasjonale faglige råd. Fysisk aktivitet – lokalt folkehelsearbeid*. <https://www.helsedirektoratet.no/faglige-rad/lokale-folkehelseiltak-veiviser-for-kommunen/fysisk-aktivitet-lokalt-folkehelsearbeid>
- Helsedirektoratet. (2022). *Nye råd om fysisk aktivitet og stillesitting – hvert eneste minutt teller*. Helsedirektoratet. <https://www.helsedirektoratet.no/nyheter/nye-rad-om-fysisk-aktivitet-og-stillesitting--hvert-eneste-minutt-teller>

- Hofstad, H. (2011). Healthy Urban Planning: Ambitions, Practices and Prospects in a Norwegian Context. *Planning theory & practice*, 12(3), 387-406.
<https://doi.org/10.1080/14649357.2011.617498>
- Hofstad, H. (2015). Folkehelse - vitalisering av sosial bærekraft i kompakt byutvikling. I G. S. Hanssen, H. Hofstad & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling. Muligheter og utfordringer*. Universitetsforlaget
- Hofstad, H. (2016). The ambition of Health in All Policies in Norway: The role of political leadership and bureaucratic change. *Health Policy*, 120(5), 567-575.
<https://doi.org/10.1016/j.healthpol.2016.03.001>
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Jacobs, J. (2016). The Death and Life of Great American Cities. I S. S. Fainstein & J. DeFilippis (Red.), *Readings in planning theory* (4. utg.). Wiley-Blackwell.
- Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (3. utg.). Cappelen Damm akademisk.
- Jensen, A., Andersen, J., Hansen, O. E. & Aagaard Nielsen, K. (2007). *Planlægning i teori og praksis: et tværfagligt perspektiv*. Roskilde Universitetsforlag.
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P. A. (2021). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode* (6. utg.). Abstrakt forlag.
- Johannessen, A., Tufte, P. A. & Christoffersen, L. (2006). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode* (3. utg.). Abstrakt forlag.
- Kartverket. (u.å.). *Norgeskart*.
<https://www.norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=3&lat=7197864.00&lon=396722.00>
- Kommunetorget. (u.å.). *Hvordan koble folkehelse og planlegging*. Kommunetorget.no - for planlegging av folkehelse- og rusarbeid i kommunene.
<https://www.kommunetorget.no/Temaomrader/Folkehelse/Hva-er-folkehelse/hvordan-koble-folkehelse-og-planlegging/>
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2015). *Det kvalitative forskningsintervju* (3. utg.). Gyldendal akademisk.
- Larsen, Ø., Ridderström, G. & Nylenna, M. (2018). *Planlegging for helse og trivsel*. Fagbokforl.
- Marzi, I., Demetriou, Y. & Reimers, A. K. (2018). Social and physical environmental correlates of independent mobility in children: A systematic review taking sex/gender differences into account. *Int J Health Geogr*, 17(1), 24-24.
<https://doi.org/10.1186/s12942-018-0145-9>
- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today* (38), 24-29.
- McCormack, G. R. & Shiell, A. (2011). In search of causality: A systematic review of the relationship between the built environment and physical activity among adults. *Int J Behav Nutr Phys Act*, 8(1), 125-125. <https://doi.org/10.1186/1479-5868-8-125>
- Morris, J. N., Heady, J.A., Raffle, P.A.B., Roberts, C.G., and Parks, J.W. (1953). Coronary heart disease and physical activity of work. *Lancet*, 1053-1057.
- Myers, J., McAuley, P., Lavie, C. J., Despres, J.-P., Arena, R. & Kokkinos, P. (2014). Physical Activity and Cardiorespiratory Fitness as Major Markers of Cardiovascular

- Risk: Their Independent and Interwoven Importance to Health Status. *Progress in cardiovascular diseases*, 57(4), 306-314. <https://doi.org/10.1016/j.pcad.2014.09.011>
- Norconsult AS & Citiplan AS. (2019). *Byplanlegging som fremmer folkehelse*. Oslo kommune.
- Nyseth, T., Førde, A. & Cruickshank, J. (2018). Fra attraktive steder til omtentksom by- og stedsutvikling— implikasjoner for planlegging? I N. Aarsæther (Red.), *Plan og samfunn: system, praksis, teori*. Cappelen Damm akademisk.
- Nystad, W. (2021). *Fysisk aktivitet i Norge. Folkehelse rapporten*. Helsedirektoratet <https://www.fhi.no/nettpub/hin/levevaner/fysisk-aktivitet/>
- Oxford Research. (2021). Kommuners erfaring med bruk av samfunnsdelen i kommuneplanen. https://www.regjeringen.no/contentassets/73fb937a10c44ea9830a8a5466479327/kommuners_erfaring_samfunnsdelen_oxford_research.pdf
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling* (LOV-2008-06-27-71). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
- Rynning, M. & Knapskog, M. (2018). *Kartlegging og evaluering av gangvennlighet – innhenting av erfaring fra praksis*. Transportøkonomisk institutt (TØI).
- Sirowy, B. (2015). Offentlig rom i en kompakt by. I G. S. Hanssen, H. Hofstad & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling. Muligheter og utfordringer*
- Smith, M., Hosking, J., Woodward, A., Witten, K., MacMillan, A., Field, A., Baas, P. & Mackie, H. (2017). Systematic literature review of built environment effects on physical activity and active transport - an update and new findings on health equity. *Int J Behav Nutr Phys Act*, 14(1), 158-158. <https://doi.org/10.1186/s12966-017-0613-9>
- ssb. (2021). *Haugesund (Rogaland) Statistisk sentralbyrå*. <https://www.ssb.no/kommunefakta/haugesund>
- Synnevåg, E. S., Amdam, R. & Fosse, E. (2018). Intersectoral Planning for Public Health: Dilemmas and Challenges. *Int J Health Policy Manag*, 7(11), 982-992. <https://doi.org/10.15171/ijhpm.2018.59>
- Tcymbal, A., Demetriou, Y., Kelso, A., Wolbring, L., Wunsch, K., Wäsche, H., Woll, A. & Reimers, A. K. (2020). Effects of the built environment on physical activity: a systematic review of longitudinal studies taking sex/gender into account. *Environ Health Prev Med*, 25(1), 75-75. <https://doi.org/10.1186/s12199-020-00915-z>
- Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse: en innføring i kvalitativ metode* (4. utg.). Fagbokforl.
- Trondheim kommune. (2016). *Gå mer – kjør mindre. Gåstrategi for Trondheim*. <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Gåstrategi-for-Trondheim>
- Trondheim kommune. (2021). Byutvikling. <https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/om-kommunen/organisasjonen/byutvikling/>
- Trondheim kommune. (2022). *Befolkningsstatistikk*. <https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/om-kommunen/statistikk/befolkningsstatistikk/>
- Wildavsky, A. (1977). Doing Better and Feeling Worse: The Political Pathology of Health Policy. *Daedalus*, 106(1), 105-123.
- World Health Organization. (2020). WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240015128>

Vedlegg 1. Informasjonsskriv og samtykkeskjema

Vil du delta i forskningsprosjektet

«Kommunale gå-strategier som virkemiddel i folkehelsearbeidet»

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å kartlegge hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier i norske kommuner. I dette skrivet gir jeg deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Jeg er en student fra Universitetet i Agder som skal skrive masteroppgave våren 2022. Formålet med masteroppgaven er å kartlegge hva som kjennetegner arbeidet med gåstrategier, og få en forståelse for hvordan norske kommuner arbeider for å øke andelen som går. Historisk har bilen vært det dominante transportmiddelet i bybildet, og dette på bekostning av gåing og sykkel. Dette har ført til lange avstander, som flere steder gjør det vanskelig og lite attraktivt å velge gåing som transportform for å nå daglige gjøremål. Med en forventning om en betydelig befolkningsøkning de neste 50 årene og en kontinuerlig økning i folkehelseutfordringer knyttet til fysisk inaktivitet, ønsker jeg å kartlegge hvordan norske kommuner arbeider med å bedre folkehelsen gjennom tilrettelegging for at flere går i hverdagen. Basert på dette ønsker jeg å komme med forslag til tilnærminger og perspektiver som er viktig å inkludere i arbeidet med gåstrategier.

Opplysningene fra masteroppgaven skal ikke brukes til andre formål enn å skrive og utforme oppgaven.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Masteroppgaven skrives av Caroline Broberg som er masterstudent i samfunnsplanlegging, by- og regionalutvikling ved Universitetet i Agder. Veileder i oppgaven er Jørn Cruickshank, professor og førsteamanuensis på institutt for global utvikling og samfunnsplanlegging.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Ved å spørre deg om deltakelse til intervju så betyr det at du innehar/har hatt en stilling knyttet til arbeid med gående eller folkehelse som er interessant for meg i denne studien. Gjennom en utvelgelsesprosess av norske gå-strategier er din kommune av interesse for å besvare min problemstilling. Det vil derfor være viktig for meg å høre dine tanker og erfaringer.

Hva innebærer det for deg å delta?

Jeg vil benytte kvantitativ metode i form av intervjuer for å innhente datamaterialet. Intervjuene vil foregå over teams og vil vare i omtrent 30-45 minutter. Som informant har du mulighet til å avslutte tidligere eller ha lengre varighet om ønskelig.

Jeg kontakter deg pr. e-post eller telefon og avtaler et tidspunkt som passer for deg.

Du trenger ikke forberede deg før intervjuet. Jeg kommer til å spørre om tillatelse for å ta lydopptak før jeg setter i gang intervjuene, og du velger selv om du ønsker å akseptere dette. Lydopptakene vil bli tatt med en diktafon (lydopptaker) og etter jeg har transkribert intervjuene kommer opptakene til å bli slettet. For å anonymisere deg som informant vil du kun bli referert til med stillingstittelen din. Datamaterialet jeg samler inn, kommer til å lagres på min personlige datamaskin som er beskyttet med passord for å logge inn.

Intervjuguiden min består av spørsmål om prosessen ved gå-strategien, og spørsmål knyttet hvordan det arbeides med gange i deres daglige arbeid. Jeg ønsker å få informasjon om hele strategi-prosessen og spesielt kunnskapsgrunnlaget, beskrevet med informantenes egne ord. Spørsmålene jeg kommer til å stille er forhåndsbestemt og forankret i teori relevant for masteroppgaven. Samtidig kommer jeg til å tilpasse meg til det du som informant ønsker å fortelle meg.

Annen informasjon om gå-strategien kommer jeg til å hente fra den publiserte gå-strategien på internett. Dette gjøres for å kunne gi bakgrunnsinformasjon.

Det kan være aktuelt å ta kontakt med deg på et senere tidspunkt for utfyllende informasjon.

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 jeg oppbevarer og bruker dine opplysninger

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

Alle opplysninger vil bli behandlet konfidensielt og det er kun studenten Caroline Broberg som vil ha tilgang til datamaterialet. Veileder Jørn Cruickshank vil kun se utkast av masteroppgaven i etterkant av at datamaterialet er filtrert og inkludert i oppgaven. Andre personer eller institusjoner vil ikke ha innsyn til datamaterialet før den endelige utgaven av masteroppgaven leveres og publiseres offisielt.

Ved avslutning av studien vil alt oppbevart materiale bli slettet og makulert.

Masteroppgaven er meldt inn til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD).

Hva gir meg rett til å behandle personopplysninger om deg?

Jeg 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.

Dine rettigheter

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

- innsyn i hvilke opplysninger vi behandler om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene
- å få rettet opplysninger om deg som er feil eller misvisende
- å få slettet personopplysninger om deg
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger

Dersom du lurer på noe angående deltakelse, kontakt:

Caroline Broberg, telefon 475 03 975, e-post: carolb17@uia.no

Dersom du har spørsmål knyttet til masterstudiet generelt, kontakt min veileder, Jørn Cruickshank, Universitetet i Agder, UiA, e-post: jorn.cruickshank@uia.no

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

Jørn Cruickshank (Forsker/veileder)

Caroline Broberg (Student)

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «Kommunale gå-strategier som virkemiddel i folkehelsearbeidet», og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju knyttet til kommunens lokale gå-strategi

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet 01.08.2022

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 2. Intervjuguide. Hovedansvarlig for utarbeidelse av gåstrategien

Bakgrunns spørsmål:

- Hvilken stillingstittel/ansvarsområde hadde du da gåstrategien ble utarbeidet?
 - Presisering: På hvilken måte var du involvert i utarbeidelsen av gå-strategien?
- I ditt arbeid i kommunen i etterkant at strategien ble vedtatt. På hvilken måte var strategien en del av ditt daglige arbeid?

Utarbeidelse:

- Hvilken type fagfolk/kompetanse var involvert i deres gå-strategi?
- Hvordan ble prosessen med utarbeidelsen gjennomført (møter, medvirkning, politisk behandling m.m.)?
- Hvilke problemstillinger/spørsmål vurderte dere som de viktigste i utarbeidelsen av strategien?

Kunnskapsgrunnlag:

- Hva var bakgrunnen til hvorfor deres kommune ønsket å utarbeide en gå-strategi?
- Hvilket teorigrunnlag, artikler, veiledere eller rapporter benyttet dere i utarbeidelse av gå-strategien?
- Hva slags kunnskap om infrastruktur og reisevaner tok dere utgangspunkt i?
- Føler du det er tilstrekkelig med kunnskapsgrunnlag knyttet til nordmenns gå-vaner?

Folkehelse:

- Var folkehelse et koblingsfelt inn i arbeidet med gå-strategien?
 - Presisering: Hvor viktig var bedring av folkehelsen i arbeidet med gå-strategien?
- Hvilke kunnskapsgrunnlag (faggrunnlag og analyser) knyttet til folkehelse er gå-strategien basert på?

Virkemidler:

- Hvilke virkemidler/tiltak er det lagt vekt på/er vurdert i gå-strategien?
 - Hvor stammer disse virkemidlene fra, dvs. på hvilket grunnlag og hvordan valgte dere dem ut? Ble noen ekskludert, og eventuelt hvorfor?

Gående som førsteprioritet:

Gangarealer har en tendens til å bli restarealer etter alt annet er tatt hensyn til. Og hensynet til gående har derfor en tendens til å havne i siste rekke. Det står i deres gå-strategi at hensynet til gående skal være førsteprioritet ved all arealplanlegging. Kan du utdype dette litt?

- Hvordan kan det arbeides det med å realisere en slik prioritering i praksis?
- I hvilke situasjoner kan det være aktuelt å prioritere gående, i forhold til andre interesser?
 - Kan det oppstå konflikter mellom andre hold (for eksempel bil, næringsliv osv.)?

Effekt:

- Er det på noen måte dokumentert om og hvordan gå-strategien har hatt effekt på økt gang-andel i kommunen?
 - Presisering: Ble det gjort observasjoner om tiltak som trolig har positiv innvirkning på folks gå-vaner? Eventuelt hvilke og hvordan har dere observert det?

Avslutningsspørsmål:

Dersom du ser tilbake på utarbeidelsen og du skulle gjort prosessen på nytt

- Har du noen refleksjoner du ville gjort annerledes nå som du ser tilbake på det?

Vedlegg 3. Intervjuguide. Mobilitetsplanlegger i kommunen i dag

Bakgrunns spørsmål:

- Hvilken stillingstittel/ansvarsområde har du i dag?
- På hvilken måte er arbeid med gange/fotgjengere en del av ditt arbeid?

Status i kommunen i dag:

- Kan du fortelle litt om status på gå-andelen i kommunen i dag? Hvordan ser reisemiddelfordelingen ut?
- Hva gjør kommunen for å øke andelen gående?

Gå-strategi:

- Har du hørt om *Trondheim/Haugesund* sin gå-strategi?
- Er gå-strategien en del av ditt daglige arbeid?
- Erfaringer fra andre land tilsier at lokale gå-strategier har stor betydning for hvor sterkt gåing og tilrettelegging for gående vektlegges i samfunnsplanleggingen.
Hva er dine tanker rundt dette?

Virkemidler og kunnskapsgrunnlag:

- Hvilket kunnskapsgrunnlag ligger til grunn for arbeidet for gående?
- Hvilke virkemidler/tiltak blir det lagt vekt på i arbeidet for gående?
- Hvor stammer disse virkemidlene/tiltakene fra, dvs. på hvilket grunnlag og hvorfor er disse aktuelle?
- Hva slags kunnskap om infrastruktur og reisevaner tar dere utgangspunkt i?

Folkehelse:

- Hvordan ser du/dere på sammenhengen mellom gåstrategien/arbeidet for gående og folkehelse?
 - o Presisering: Hvor viktig er bedring av folkehelsen, inn i arbeidet ditt rundt gående?
- Hvilke kunnskapsgrunnlag knyttet til folkehelse baseres ditt arbeid på? (folkehelseoversikten, stortingsmeldinger, rapporter osv.)

Forskning har pekt på at helsetjenesten kun kan gjøre noe med 10% av folkets helseproblemer, hvor de resterende 90 % påvirkes av de fysiske rammene for hvor og hvordan vi lever (Wildavsky, 1977). Hvordan planleggere utvikler byer, tettsteder og nærmiljøer betyr dermed mye for folks helse.

- I den sammenheng lurer jeg på om du har noen tanker for hva som kunne vært kommunens viktigste virkemiddel for fremtiden for å bedre folkehelsen gjennom økt gåing? (strategier, kommuneplan, kommunedelplan, reguleringsplaner, gatebruksplan eller annet?)

Gående som førsteprioritet:

Gangarealer har en tendens til å bli restarealer etter alt annet er tatt hensyn til. Og hensynet til gående har derfor en tendens til å havne i siste rekke. Det står i deres sin gå-strategi at hensynet til gående skal være førsteprioritet ved all arealplanlegging.

- Hvordan blir hensynet til gående prioritert i deres arbeid?
- Hvordan har dere arbeidet mot å nøytralisere konflikten som oppstår mellom tilrettelegging for gående opp mot andre forhold? (eksempel biler, parkeringsplasser, næringsliv osv.)
 - o Presisering: I hvilke situasjoner har det vært aktuelt å prioritere gående, i forhold til andre interesser?

Effekt:

- Gjør kommunen noe for å måle effekten av gå-strategien og konkrete tiltak?
Oppfølging:
- Er det gjort observasjoner om tiltak som trolig har positiv innvirkning på folks gå-vaner?
Eventuelt hvilke og hvordan har dere observert det?

Vedlegg 4. Intervjuguide. Folkehelsekoordinator

Bakgrunns spørsmål:

- Hvilken stillingstittel/ansvarsområde har du i dag?
- Kan du fortelle litt om det generelle folkehelsearbeidet i *Haugesund/Trondheim* kommune. Hva er fokus, prioriteringer osv?

Status i kommunen i dag:

- Kan du fortelle i korte trekk om status på folkehelsen i kommunen i dag?

Kunnskapsgrunnlag:

- Hvilke kunnskapsgrunnlag knyttet til folkehelse baseres ditt arbeid på?
(folkehelseoversikten, stortingsmeldinger, rapporter osv.)
 - o Oppfølging:
På hvilken måte danner folkehelseoversikten et grunnlag for ditt arbeid som folkehelsekoordinator?

Gåing

- Som folkehelsekoordinator, arbeides det på noen måte med en kobling mellom folkehelse og arbeid for gående/fotgjengeren?

Gå-strategi:

- Har du hørt om *Haugesund/Trondheim* sin gå-strategi?
- Er gå-strategien en del av ditt arbeid som folkehelsekoordinator? Forankres noe arbeid i denne strategien?
 - Oppfølging: *Eventuelt* hvordan bruker du gåstrategien i ditt daglige arbeid?
- I kommunens gå-strategi fra 2014 står det at kommunen har en lavere gå-andel enn landsgjennomsnittet.
Jobber Haugesund noe spesifikt inn mot å øke aktivitetsnivået i kommunen?
 - Oppfølging:
På hvilken måte? Hva gjør kommunen for å øke andelen gående?

- Determinantperspektivet plasserer folkehelselovens ansvar for folkehelsearbeidet og «helse i alt vi gjør» på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer. På hvilken måte jobbes det tverrsektorielt for å øke aktivitetsnivået i kommunen?

Forskning har pekt på at helsetjenesten kun kan gjøre noe med 10% av folkets helseproblemer, hvor de resterende 90 % påvirkes av de fysiske rammene for hvor og hvordan vi lever (Wildavsky, 1977). Hvordan planleggere utvikler byer, tettsteder og nærmiljøer betyr dermed mye for folks helse.

- I den sammenheng lurer jeg på om du har noen tanker for hva som kunne vært kommunens viktigste virkemiddel for fremtiden for å bedre folkehelsen gjennom økt gåing? (strategier, kommuneplan, kommunedelplan, reguleringsplaner, gatebruksplan eller annet?)
- Hva mener du er viktige faktorer for at folk vil gå mer? – og hvordan kan kommuner tilrettelegge for dette?

Folkehelse som et vidt begrep

- Folkehelse er et begrep og en definisjon som tilsynelatende favner alt. Dette gjør at begrepet folkehelse kan synes for abstrakt og blir stadig tillagt ulike betydninger, noe som vanskeliggjør implementering av folkehelse i planlegging. Etter intervju med planleggere, får jeg inntrykk av at det ofte tenkes at «folkehelse er noe som kommer på kjøpet, sånn overordnet», men det er ikke noe det arbeides med konkret eller som er et konkret mål.
 - Hva er dine tanker rundt dette?

Effekt:

- Gjør kommunen noe for å måle effekten av tiltak som skal øke aktivitetsnivået?
- Er det gjort observasjoner om tiltak som trolig har positiv innvirkning på folks gå-vaner? Eventuelt hvilke og hvordan har dere observert det?



UiA Universitetet
i Agder

Master