



UiT Norges arktiske universitet

Institutt for sosiologi, statsvitenskap og samfunnsplanlegging

En ny sosial arena i Arktis

En undersøkelse av trivsel og vitalitet på sosiale møteplasser i sentrum av Tromsø

Eskil Dahl Olsen

Masteroppgave i Samfunnsplanlegging og kulturforståelse, SPL-3900, november 2024

Forord

Med denne masteroppgaven marker jeg slutten på min tid som student ved UiT Norges arktiske universitet. Det har vært en fantastisk lærerik reise som jeg aldri ville vært foruten. Det vil være en tid i mitt liv som jeg vil kunne se tilbake på med et smil.

Takk til alle de fantastiske professorene jeg har hatt gleden av å lære av, og bli kjent med fra både bachelor og master studiet i samfunnsplanlegging og kulturforståelse. Dere har utfordret meg til å se verden på en helt ny måte, og det er jeg svært takknemlig for.

Jeg ønsker også å takke min veileder Arild for hans støtte, faglige innspill og motiverende ord gjennom hele masteroppgaven.

Takk til medstudentene mine for alle de herlige opplevelsene vi hadde sammen. Takk for alle quizene, hytteturene og kaffepausene vi hadde sammen. Dere er venner for livet.

Til slutt vil ønske jeg å takke min familie og samboer som har stilt opp for meg med motivasjon og gode ord gjennom denne masteroppgaven. Jeg hadde ikke klart det uten dere. Særlig Jill som har vært der for meg i godt og vondt, og hjulpet det når jeg har trengt det mest, tusen takk.

Sammendrag

I denne masteroppgaven ser jeg på den fremtidige utviklingen av Tromsø sentrum som møteplass for aktivitet og vitalitet. Jeg retter et særlig fokus på Norbybåndet som skal koble sammen Storgata og Vervet, og hvordan dette prosjektet vil ha en effekt på de offentlige møteplassene i sentrum. Offentlige møteplasser spiller en stor rolle i det daglige livet. Det er der mennesker møtes, og flittige sammenkomster skjer. Jeg ønsker i denne masteroppgaven å tolke og illustrere hvilken rolle prosjekter som dette har på våre daglige liv.

Hensikten er å se hvordan planlegging med vitalitet og sosial bærekraft i fokus kan bedre opplevelsen av offentlige møteplasser. Analysen tar utgangspunkt i plandokumenter for sentrum som handlingsplanen og kunstplanene. Jeg har gjennomført observasjoner av bevegelsesmønstre som skal gi et innblikk i hvordan mennesker beveger seg i det offentlige rom, for å få en forståelse for hvordan dette samsvarer med planene for Tromsø kommune. Oppgaven lener seg på arbeid av den danske arkitekten Jan Gehl, som en stor forkjemper for observasjon som metode for å samle inn data om menneskers bevegelsesmønstre.

Opplevelsen av et byrom vil variere fra person til person, men min oppgave er å konstituere hva som skal til for at et byrom skal kunne være *godt* og i en fremtidsrettet prosess, slik planlegging er, og analysere i hvilken grad prosjektet for Nordbyen og Tromsø sentrum oppfyller krav for vitalitet og sosial bærekraft.

En ny sosial arena i Arktis

Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon	5
1.1	<i>Tematikk.....</i>	5
1.2	<i>Problemstilling.....</i>	6
2	Teoretisk tilnærming.....	7
2.1	<i>Hva er et sted?.....</i>	7
2.2	<i>Vitalitet og Sosial bærekraft i offentlige rom</i>	11
2.3	<i>Bærekraftige og kompakte byer</i>	16
2.4	<i>Byen er for alle; universell utforming, inkluderende byrom og gentrifisering.....</i>	19
2.5	<i>Fremtidsrettet planlegging</i>	22
3	Metode.....	24
3.1	<i>Stedsanalyse av Tromsø sentrum</i>	24
3.2	<i>Dokumentanalyse av planer for Tromsø sentrum.....</i>	25
3.3	<i>Observasjon som verktøy.....</i>	26
3.4	<i>Observasjon som metode for å samle data.....</i>	26
3.5	<i>Reliabilitet og Validitet.....</i>	30
4	En stedsanalyse	32
4.1	<i>En vandring fra Domkirka til Vervet.....</i>	35
4.2	<i>Historie, geografi & demografi.....</i>	37
4.3	<i>Tromsø sentrum som destinasjon.....</i>	40
4.4	<i>Handlingsplan for sentrum i Tromsø.....</i>	41
4.5	<i>Kunstplan for Storgata.....</i>	46

4.6	<i>Vervet & Nordbyen</i>	48
4.7	<i>Veien videre</i>	51
5	Observasjon & Analyse	54
5.1	<i>Funn</i>	54
5.2	<i>Gå- struktur i sentrum</i>	57
5.3	<i>En sammenslåing av Sentrum og Vervet</i>	59
5.4	<i>Vitalitet i sentrum</i>	61
6	Avslutning	64
6.1	<i>Konklusjon</i>	64
7	Bibliografi	65
	<i>Bilder</i>	66

1 Introduksjon

I Innledningskapittelet skal jeg presentere kontekst og bakgrunn for valg av tema, og hvordan mine egne erfaringer relaterer til tematikken. Videre vil jeg presentere problemstillingen for oppgaven og sentrale begreper som jeg har valgt å trekke inn. Jeg har også valgt å inkludere tre forskningsspørsmål som er relevante å besvare, før jeg kan besvare problemstillingen.

I denne masteroppgaven vil jeg presentere pågående og fremtidige prosjekter i Tromsø by, og kartlegge hvilken effekt disse prosjektene vil ha på sosial bærekraft og vitalitet i bykjernen. Oppgavens opphav kommer av egen interesse for hva som skal til for at vi som mennesker skal bruke og trives i offentlige oppholdsrom. Å se hvordan offentlige rom spiller inn i hverdagen til oss som brukere, og hva som kreves for at vi som brukere skal oppsøke disse rommene, og hvilken rolle kommunen og utbyggere har i å skape og opprettholde denne dynamikken. I tidligere oppgaver har jeg skrevet om vitalitet i andre bydeler i Tromsø, og bærekraftig utviklingspotensialer i det da helt ferske prosjektet Vervet. Jeg har valgt å kombinere disse to interessefeltene, og har derfor lagt søkelyset på vitalitet i sentrum med et særlig fokus på hvordan Vervet og Nordbyen kan spille sentrum god. I oppgaven vil jeg dermed også se på Vervet, som et prosjekt i sluttfasen, og relatere dette til hvordan Nordbyen kan utartes som et møtested og oppholdsrom i kobling til Tromsø sentrum.

1.1 Tematikk

Tromsø sentrum er i en omstillingsfase. Storgata Sør ble i 2018 ferdigstilt oppusset og satt med det en ny standard for kvalitet i utforming og design i gågata. Arbeidet er nå i gang i Storgata Nord og vil pågå i perioden 2023-2025, målet her er at gågaten totalt skal få et mer uniformt utseende på begge sider av Wito krysset. Like nord for gågaten finner vi også Vervet, som er en del av sentrumsbydelen. Vervet er et stort utbyggingsprosjekt i hjertet av Tromsø og rommer arbeidsplasser og boliger. Like Nord for Vervet finner vi Nordbyen. I dag er planene for dette området enda ikke ferdigstilt, men forslag til videre utvikling i tilført lik stil slik vi ser på Vervet er kommet på debatten. I prosjekteringen for Vervet og Nordbyen ligger det en plan for å skape en felles vei som kobler sammen Vervet og sentrum. Denne veien kalles Nordbybandet, og vil strekkes fra Stakkevollan ned forbi Skansen og mot gågata.

1.2 Problemstilling

Jeg er med denne oppgaven interessert i å finne ut hvordan store prosjekter som Vervet og Nordbyen vil være med på å forme allerede eksisterende strukturer i sentrum av Tromsø, og hvilke implikasjoner dette vil medbringe for trivsel og vitalitet i sentrum. Jeg har med det formet problemstilling for masteroppgaven slik:

Hvilke konsekvenser vil transformasjonen av vervet og Nordbyen ha for vitaliteten til gågaten som byrom.

Med dette har jeg formulert følgende tre forskningsspørsmål:

1. *Hvordan effekt vil det nye bybildet ha på de eksisterende gå- strukturene i sentrum?*
2. *Hvordan kan en sammenslåing av Gågata og nordbybåndet endre bybildet i Tromsø?*
3. *Hvordan kan vitalitet overføres mellom Gågata og Norbybåndet?*

Oppgaven vil innlede med definerings av relevante teoretiske begreper. Etterfulgt av en dokumentanalyse av relevante planer for Tromsø sentrum, disse inkluderer – men er ikke avgrenset til – Handlingsplanen for sentrum & kunstplanen. Disse blir basis for det fremtidige bildet av gågata i Tromsø sentrum. Jeg vil også ta i bruk observasjoner for å se hvordan sentrum brukes av beboere. Dette skal sammen skape et bilde av hvordan Tromsø sentrum brukes og reflekteres over av sine beboere, Observasjoner vil fordøyes i oppgaven som et slags bakteppe på hvordan den daglige bruken utspilles i aktivitet, bevegelser og flyktige sammenkomster. Disse vil underbygge hvordan byen blir ansett, planlagt for og brukt. Dette sammenfattet med planene Tromsø kommune har utviklet skal lage et bilde av hva fremtiden kan bringe for sentrum, og hvilke muligheter, utfordringer og spillerom som eksisterer i byrommet. Dette skal så drøftes og analyseres i henhold til teori, for å studere valg kommunen kan ta for å videre utvikle gode sosiale og vitale rom.

2 Teoretisk tilnærming

Livet i byen, og samhandlingen mellom det urbane og vitale er et komplekst tema, som krever god forståelse av en rekke forskjellige dynamikker som jobber sammen. Her lener jeg meg på blant andre teoretikere som Jan Gehl som har jobbet mye med det offentlige rommet, og vår relasjon til det. Gjennom arbeid med å forstå hvordan vi bruker rom, og hva som skal til for at vi som mennesker ønsker å oppholde oss i dem kan vi lære noe om hvordan man kan bedre planlegge for fremtiden. Dette er kort sagt målet i planlegging, å se fremover med et analytisk øye, for å forsøke å bygge en fremtid som tar vare på alle interesser, uansett hvor umulig det kan fremstå. I teori kapitlet vil relevante begreper og teorier som sted og vitalitet presenteres og forklares. Disse begrepene er bygge- blokker som analysen lener seg på.

2.1 Hva er et sted?

Et sted er en del av det geografiske rommet og har bestemte grenser eller kjennetegn som gjør det mulig å skille områder fra hverandre. Dette kan være et naturlig landskap som en strand, eller et menneskeskapt område som en park. Et sted får ofte mening gjennom menneskelige aktiviteter og erfaringer. Et hus blir et hjem på grunn av de opplevelsene og minnene som skapes der. Derfor er steder knyttet til følelser, minner og sosiale relasjoner. Steder får betydning gjennom de historiene, symbolene og tradisjonene som er knyttet til dem. For eksempel kan et offentlig torg i en by være viktig fordi det er et sted for fellesskap, markeder eller tilfeldige møter. For mange er et sted også en kilde til identitet. Vi som mennesker har en tendens til å identifisere oss med omgivelser, som gir oss en egen stedsidentitet (Dale & Berg, 2012, s. 23). Dette gjelder både individuelt, som for eksempel når en person føler en sterk tilknytning til sin hjemsteds karakter, og kollektivt, som når en nasjon har sterke kulturelle bånd til et område.

Et sted kan defineres på flere måter, avhengig av konteksten, men i sin enkleste form refererer det til et bestemt område eller punkt i rommet som har en fysisk eller sosial betydning. Det kan være en geografisk posisjon på jorden, men også et mer abstrakt konsept knyttet til menneskelig opplevelse, kultur og følelser. Stedsbegrepet kan være komplisert å definere da det gjerne brukes annerledes ut ifra hvordan tematikk det relateres til, og kan gjenkjennes annerledes ut ifra øyet som ser. Et sted kan også endre seg med tiden til å ta opp nye meninger

og relasjoner. Landegrenser kan flytte seg, stedsnavn kan naturlig endre seg med tiden, og formålet med et sted kan skifte. Ifølge Berg et al. Har stedsbegrepet lenge blitt sett på som et «sekkebegrep» (Berg, Dale, Førde & Kramvig, 2012, s. 11) som brukes dagligdags og i lite teoretisk festet tale. Som et resultat av dette er begrepet flytende, og vil lett endre mening basert på hva forfatteren mener ordet til å bety. Sted kan rettmessig ta konkret geografisk form i varierende proporsjoner fra skolegård til hele landmasser, men også en mer abstrakt betydning. I hverdagslig tale anses ikke dette som et problem, særlig siden betydningen kommer frem i konteksten det blir satt i. Problemet dukker opp i den teoretiske forstanden hvor definering blir svært viktig for å forstå kontekst. Historisk har ikke stedsbegrepet hatt behov for en begrepsfestning. Det var innforstått at stedsbegrepet hadde en homogen og enkelt avgrensbar ramme, og det var ikke før 1970- tallet at begrepet ble kritisert for sin mangel på det menneskelige aspektet av romlige analyser av sosiale strukturer og prosesser (Berg et al, 2012, s. 12).

Stedsbegrepet har ifølge Berg et al blitt omtalt som et allmentbegrep i samfunnsvitenskapen, som over flere tiår har stått uten noen klare definerte rammer (Berg et al, 2012, s. 12). En del av årsaken til dette er at sted som begrep har inntatt en mer passiv rolle hvor sosiale prosesser og strukturer har endret seg, mens stedet selv har forblitt relativt stabilt. Så mens stedet forble i en viss forstand geografisk det samme stedet, var det i strukturene innad man kunne se dynamisk endring. Som et resultat ble stedet relegert til boksen *hvor noe skjedde, ikke der noe skjer*.

I takt med kritikken til den da rådene positivistiske tilnærmingen av stedsbegrepet kom en endring til begrepet selv. Den positivistiske teoriserings kvantitative syn på rom var så sammenvevd i stedsbegrepet som bare en lokasjon, at vi ikke lenger kunne anse *sted* på den måten om vi skulle bevege oss videre fra det positivistiske perspektivet (Berg et al, 2012, s.13). Dette åpnet dørene for hvordan vi forstår stedsbegrepet i dag. Agnew referert i Berg et al identifiserer tre hoved forståelser av sted – *location, sense of place & locale* (Berg et al, 2012, s. 13). Disse dimensjonene innkapsler ulike aspekter ved stedsbegrepet som til sammen lager et flerdimensjonalt perspektiv.

Location – Castree referert i Berg et.al ser på sted som location eller lokalisering gjennom de materielle og fysiske dimensjonene. Ikke i den forstand som det gamle og utdaterte statiske sekkebegrepet som nevnt tidligere, dog det har sine røtter fra det. Heller forstår Castree steder som skjæringspunkt eller omkoblingspunkt i det større globale systemet, «Som noder i det

translokale nettverk» (Berg et al, 2012, s. 13-14). Sted som *lokalisering* vektlegger de materielle sidene ved stedet, og er på mange måter nærmeste nabo til det positivistiske synet på sted som et passivt objekt hvor ting skjer uten å ha effekt på stedet selv. Lokalisering kan dermed forklares som det som befinner seg i den materielle verden, hva som finnes på en plass (Berg et al, 2012, s. 14). Lokalisering kan med det ses på som sammenvevd og gjensidig avhengig, og helt unike. Paradoksalt nok fungerer dette fordi vi kan se hvordan steder fungerer sammen gjennom deres ulikheter.

Sense of place – Castree referert i Berg et.al formulerer sin forståelse av sense of place som «The thoughts and feelings that people have towards places are every bit as real and material as the places themselves» (Berg et al, 2012, s. 14). Følelsen av et sted og de humanistiske perspektivene og dimensjonene et sted gir er like viktige som de geografiske dimensjonene et sted rommer, og det er disse som kommer frem i form av sense of place, eller følelsen av en plass. Dette er i tråd med det klassiske humanistiske geografer har uttrykket som den «sanne» meningen med et sted. Dette er en teoretisk tilnærming som har blitt kritisert for å utvikle reaksjonære og ekskluderende holdninger, fremmedhat og rasisme (Berg et al, 2012, 14). Nyere bidrag til begrepet vektlegger variasjonen i stedsfølelse og stedstilknytning som man kan se på en og samme plass, og at stedsidentitet kommer av kollektive minner om stedets fortid og historie (Berg et al, 2012, s. 14).

Locale – Sted som locale, eller lokasjon, er det siste av de tre grunnleggende stedsbegrepene som definerer et sted. Begrepet bygger på feministisk forskning og kjønnsforskjeller i samfunnet. Målet med begrepet har historisk vært å studere hvordan kjønnete steder og individer henger sammen. Massey & McDowell referert i Berg et. al begrepsfester locale som en sosiomatriell kontekst for hverdagsliv og ansikt til ansikt- interaksjon (Berg et al, 2012, s. 14). Innenfor denne begrepsforståelsen har også relasjonen mellom det lokale og globale fått innpass, med dette er forholdet mellom menneskets stedsbaserte, og lokale, handling og de internasjonale strukturene på hver side av samme sak. Det vil si at disse synspunktene ikke lenger ses på som adskilte, men heller i en slags symbiose som reflekterer hverandre. Locale begrepet følger de interpersonlige strukturene i hverdagslivet, ikke som en statisk ramme, men heller som noe som gjenskapes og endres med tiden, som en del av den sosiale aktiviteten vi tar del i i samfunnet (Berg et al, 2012, s. 12).

Det relasjonelle stedsbegrepet skapt av Doreen Massey forkaster forståelsen om at den globaliserte verden vi lever i har ført til at vi lever stadig likere liv, og at følelser av hjem og

tilhørighet med tiden forsvinner (Berg et al, 2012, s. 15). Samtidig skal ikke steder ses på som lukkede stabile bobler i et samfunn, men heller som sammenkoblede møtesteder med materielle, sosiale og kulturelle relasjoner som strekker seg utover de lokale rammene i samfunnet (Berg et al, 2012, s. 15). Det relasjonelle stedsbegrepet dukket opp på 90- tallet som del av kritikken til det positivistiske teorien. Doreen Massey ledet arbeidet med å utvikle denne nye måten å forstå stedsbegrepet. Massey referert i Berg et al, argumenterer for at steder må anses som flytende enheter, med uklare grenser, som flyter over hverandre (Berg et al, 2012, s. 15). Denne måten å forstå stedsbegrepet på har siden den gang tatt over, og blitt den mest gjenkjennelige.

Massey videreutviklet forståelsen av stedsbegrepet til å inkorporere møtested. Dette relaterer steders åpenhet og dynamikk, og evne til å være flyktige og tilfeldig eksisterende. Om vi tolker sted på denne måten i følge Massey kan man forstå at steder er som møtesteder, fylt av hendelser eller begivenheter, som åpne og dynamiske, og derfor i stadig endring (Berg et al, 2012, s. 15). Massey legger stor vekt på det menneskelige handlingsrommet og de sosiale relasjonenes rolle i stedsbygging, men peker også på naturen som en viktig brikke i forståelsen av sted. Da den sosiale arenaen selv derfor er i stadig endring (Berg et al, 2012, s.15). Forståelsen av steder er at de er åpne, dynamiske og gjensidig konstituerende. Begrepene danner et nyttig grunnlag for å drøfte stedsbegrepet, Berg et. al presiserer her at disse begrepene Location – sense of place – locale er og må ses på som komplementære heller enn konkurrerende.

Om vi forstår lokalisering som det fysiske som befinner seg på et sted, så er *Sense of place* begrepet aktuelt for å fange opp følelsene om en plass. Alt det vi vet og kjenner om en plass som ikke direkte kan pekes på. Noe av kritikken til begrepet stammer fra dens beskrivelse av et steds sanne karakter, som utpeker én ekte forståelse av sted, uten mulighet for å se andre potensialer. Holloway & Hubbard referert i Berg et al påpeker at dette også åpner døren for «nostalgi, romantisering og utvikling av reaksjonære og ekskluderende holdninger» (Holloway & Hubbard referert i Berg et al, 2012, s. 14).

Opgaven fokuserer på møtesteder, og jeg har derfor valgt å se hvordan dette begrepet berøres av den nye forståelsen av sted. Ifølge Berg et al rister begrepet *møtesteder* seg løs fra de geografiske begrensningene til stedsbegrepet, og rammer det heller inn i perspektivet av relasjonelle forhold (Berg et al, 2012, s. 16). Det er her mer interessant å se på forholdet mellom mennesker, og hvordan stedet selv kan bidra til å styrke dette aspektet ved en

geografisk lokasjon. Begrepet møtesteder bidrar også til å se på et sted som dynamisk av natur. De er, som Law referert i Berg et al beskriver det, flytende og «messy» (Berg et al, 2012, s. 17), uten klare avgrensede linjer. Ambisjonen bør heller ikke være at steder skal være klart definerte lokasjoner som gjenspeiler hverandre homogent. En plass sin sjarm spiller ofte på de dynamiske strukturene som bygger det opp.

Et sted handler vell så mye om plassens identitet utenfra og inn, som innenfra og ut. Hvordan en plass brukes, fremstilles og diskuteres er med på å tegne et bilde av stedet. Dette bilde vil endre seg basert igjen på øyet som ser. Hvordan et sted anses, vil gjerne være annerledes mellom en turist og en fastboende.

Tromsø sentrum utover de historiske, geografiske & demografiske rammene, som heller skal få sitt eget delkapittel, er i essens et område med mye liv. Det rommer i løpet av en hvilken som helst dag folk fra alle deler av byen, og oppsøkes av alle slags folk. Mange jobber i bydelen, i tillegg til at mange bruker stedet for rekreasjon. Gågata som er i en overgangsfase, og med avslutningstid sommeren 2025 skal etter planen nå en standard, byen verdig, som vil komplementere både rødbanken- kvartalet og de arkitektoniske trekkene vi ser i vervet. Her henvendes det til design elementene i de rustne overflatene vi ser som en gjenganger over vervet. Fokuset ligger i Storgata, her mer spesifikt på gågaten, men det er mange trekk ved andre deler av sentrum verdt å ta opp. Dette ser vi blant annet i sentrumsplanens mange punkter, noen av disse vil trekkes frem i sin egen del.

2.2 Vitalitet og Sosial bærekraft i offentlige rom

Som Aspen & Pløger sier i sin bok *Den vitale byen*, bygger byplanleggingen og tilgrensede disipliner som arkitektur på noen grunnoppfatninger om verden og virkeligheten (Aspen & Pløger, 2015, s. 130). Ifølge dem er det dette ontologiske verdenssynet som skal informere de fysiske strukturene i samfunnet vårt, og disse fysiske strukturene har en overordnet innvirkning på menneskers sosiale forbindelser og forhold (Aspen & Pløger, 2015). Det er videre ikke slik at planleggeren og arkitekten skal forsøke å forstå menneskets «kroppslige og refleksive omgang med omgivelsene» (Aspen & Pløger, 2015, s. 130). Nei, heller en overordnet relasjonell forståelse av stedets ånd. Som et nødvendig resultat av menneskers mangfold og ulikheter vil denne ånden også være utsatt for endring over tid, enten som et resultat av nytte, eller som et resultat av bruk. Fordi sted, og derfor også møtesteder, er

«messy» vil de med tiden gjennomgå forandring. Denne forandringen kan ta uendelig med former, ut ifra hvordan stedets ånd endrer seg med tiden.

Den vitale byen speiler hvordan livskraften og menneskelig livsglede formes av våre fysiske omgivelser og sosiale interaksjoner. Aspen og Pløger definerer vitalisme som «hvordan livskraftene preger og utfolder seg i menneskelivet» (Aspen & Pløger, 2015, s. 8). I denne sammenhengen oppfattes en vital by som et levende samfunn, fylt med aktivitet og dynamiske møteplasser. Ofte kobles vitalisme til konsepter som *eventbyen* hvor spesielle arrangementer og hendelser gir byen liv. Men, den vitale byen består ikke bare av spesifikke hendelser; det er den hverdagslige aktiviteten og de små, ofte ubevisste handlingene som tydeligst viser tegn på byens vitalitet.

Løkkekiosken er et eksempel på møteplass i sentrum som legger til rette for kortvarige og langvarig relasjonsbygging i gågaten. Kiosken er en «event» i gågaten, som oppsøkes av i hovedsak turister, men som legger til rette for relasjonsbygging via bålplassen. Dette er en plass for alle slags mennesker til å stoppe opp og se seg rundt. Løkke kiosken spiller en viktig rolle i å skape liv og aktivitet i byrommet. Det gir anledning til uformelle møter mellom mennesker, enten det er turister fra ulike deler av verden, andre steder i Norge, eller lokale Tromsøværing. Slike arrangementer gir rom for sosiale interaksjoner som bidrar til å gjøre byrommene levende og inkluderende.

Stortorget i Tromsø er et godt eksempel på et byrom som aktivt brukes til store arrangementer. Her har festivaler som Rakettnatt, en populær musikkfestival, funnet sted i mange år og samlet mennesker fra alle kanter. I tillegg har Stortorget vært en arena for Tromsø Internasjonale Film Festival (TIFF), hvor noen av visningene finner sted. Denne festivalen, som trekker besøkende fra hele verden, bruker ulike kinosaler i sentrum, inkludert Aurorakino og Verdensteatret. Slike kulturarrangementer gjør ikke bare byrommene mer livlige, men de fremmer også et mangfoldig kulturliv som styrker byens identitet, samtidig som det oppfordrer til å utforske sentrum.

Hverdagslivet gir konstant uttrykk for vitalisme – når studenter treffes på biblioteket, når venner møtes for å bowle på ettermiddagen, eller når fremmede deler en buss og de små, ofte oversette interaksjonene oppstår. Vi nordmenn er ikke ofte kjent for å slå av en prat på bussen, men selv her kan man komme i kontakt med andre, om det er å hjelpe noen med barnevogn komme seg om bord, eller starte opp en samtale med en gammel venn. Simmel

referert i Aspen og Pløger, påpeker at selv denne formen for vitalisme er skjør og avhengig av konkrete urbane situasjoner som utløser liv og aktivitet (Aspen & Pløger, 2015, s. 163-164).

Det er planleggerne, arkitektene og politikernes ansvar å legge til rette for at byrommene kan pleie og opprettholde denne vitaliteten. Urban utvikling styres i økende grad av ideer om både sosial og økologisk bærekraft, med fokus på å skape miljøer som oppmuntrer til liv, aktivitet og trivsel. Begivenheter og festivaler er blitt viktige virkemidler for å skape aktivitet og gi byen et løft, men det er den daglige bruken av byens rom som virkelig fremmer en vedvarende vital bykultur.

Vitalitet i byrom handler om hvor levende og dynamiske offentlige rom oppleves, både fysisk og sosialt. Det refererer til graden av aktivitet, bruk, og sosial interaksjon som finner sted i et gitt urbant område. En bydel med høy vitalitet er preget av et mangfold av mennesker, aktiviteter og opplevelser som skaper et pulserende og inkluderende miljø. Et byrom med god vitalitet er tilgjengelig og inviterende for ulike grupper av mennesker, uavhengig av alder, kjønn, funksjonsnivå kulturell eller sosial bakgrunn. Universell utforming og gode transportmuligheter spiller en sentral rolle i å skape et innbydende byrom, og er derfor viktig ikke bare i transport perspektiv, eller et inkluderende perspektiv, men også for planlegging generelt. Byrom som tilbyr et mangfold av aktiviteter, tjenester og funksjoner – som handel, rekreasjon, kultur og møteplasser – vil ofte tiltrekke seg flere mennesker, og på denne måten kunne øke vitaliteten.

Byrommets estetiske kvalitet og utforming påvirker hvordan folk opplever og bruker det. Godt design fremmer trygghet, og gir rom for spontane møter og aktiviteter. Et byrom med høy vitalitet fungerer som en arena for sosial interaksjon. Mennesker trives i offentlige rom hvor de kan møte andre, både kjente og ukjente, i en avslappet atmosfære. Opplevelsen av trygghet, både fysisk og sosialt, er viktig for vitalitet. God sikt og belysning kan for eksempel gi en følelse av trygghet. På denne måten kan forskjellige former for infrastruktur øke vitaliteten, fra god belysning, godt ivarettatte veier, og generelle årsaker til å oppsøke deler av hva byen har å by på. Folk ønsker gjerne å unngå avsides mørke rom som kan oppleves kalde og mørke, fordi det gir en følelse av uro. Tilgjengelighet til natur og grøntområder fremmer opphold og aktivitet. Parker, torg og grøntområder fungerer som naturlige møteplasser og gir rom for fysisk aktivitet og avslapning. Trær for eksempel har også en effekt av å dele opp rom, skjerme forbigående for veier, og minske støy og støv.

Vitalitet i byrom er ofte knyttet til begrepet sosial bærekraft, som handler om å skape inkluderende, trygge og levende miljøer der folk ønsker å oppholde seg og delta i aktivitet. Byrom med høy vitalitet bidrar til økt sosial interaksjon, identitetsbygging og tilhørighet. I lys av dette er planlegging for vitalitet en balanse mellom det fysiske miljøet og menneskene som bruker det. For byutvikling, som i tilfellene med Vervet og Nordbyen i Tromsø, vil en slik forståelse av vitalitet være avgjørende for å skape et bærekraftig og levende sentrum. I motsetning til vitalitet er også sosial bærekraft nærmere fulgt opp som et mål i planlegging.

I henhold til plan og bygningsloven § 1-1 skal bærekraftig utvikling ivaretas for å fremme utvikling for det beste for den enkelte og samfunnet (Plan- og bygningsloven, 2008). FNs 17 Bærekraftsmål er derfor inkludert i Tromsø kommunes samfunnsplan, og fordeles ytterligere mellom økologisk, økonomisk og sosial bærekraft. Tromsø kommune så vell som de fleste kommuner i Norge med en oppdatert samfunnsplan fremmer gjerne disse tre dimensjonene av bærekraft kontra de 17 bærekrafts målene, da de er litt lettere å forholde seg til, og lettere involvert i planlegging på et lokalt nivå. Disse dimensjonene av bærekraft er alle relevant for moderne utvikling. Sosial bærekraft spesielt er viktig i konteksten av denne oppgaven.

Begrepet sosial bærekraft i likhet med stedsbegrepet kan defineres forskjellig ut ifra kontekst. Tradisjonelt har det vært basert på mer kvantifiserbare data, og blitt brukt for å måle levekår i endring (Hanssen, 2018, s.14).

På mange måter går vitalitet og sosial bærekraft hånd i hånd. Sosial bærekraft refererer til hvordan samfunn, byer og nabolag kan utvikles på en måte som fremmer sosial trivsel, rettferdighet og inkludering over tid. Det handler om å skape rom og strukturer som møter behovene til nåværende og fremtidige generasjoner, og samtidig sikre at alle mennesker har tilgang til muligheter, ressurser og et trygt miljø. Som vi ser i mange kommuner i Norge i dag er bærekrafts målene fulgt opp av en ambisjon om å fremme sosial, økologisk og økonomisk bærekraft. I Tromsø Vil, Tromsø kommunes samfunnsplan er samfunnsmålet at «alle innbyggerne er likeverdige, likestilte og har gode samfunnsliv» (Tromsø Vil s. 7).

Sosial bærekraft innebærer at alle medlemmer av samfunnet skal ha like muligheter til å delta i og få tilgang til tjenester som helse, utdanning og transport (Hanssen, 2018, s.14). Det krever i de mest ekstreme tilfellene aktive tiltak mot sosial ekskludering og marginalisering av sårbare grupper, og generelt vell fungerende tiltak for å fremme planlegging som ivaretar dem som ofte ikke blir sett, utover minstekravet. Et sosialt bærekraftig samfunn legger vekt

på trygghet og trivsel, og sørger for at innbyggerne føler seg trygge både fysisk og mentalt. Dette innebærer å redusere kriminalitet, forbedre sikkerhetsinfrastrukturen og skape miljøer der mennesker kan uttrykke seg fritt og føle tilhørighet. Tilgang til ressurser som boliger, arbeidsplasser, helsetjenester, utdanning og kulturtilbud er essensielt (Hansen, 2018, s.14). Et samfunn der alle har like muligheter til personlig og økonomisk utvikling er grunnleggende for bærekraft. I tillegg er god helse og livskvalitet viktige faktorer. Dette oppnås ved å sikre gode helsetjenester, tilgang til grønne områder og et sunt fysisk miljø, noe som bidrar til både fysisk og mental helse, og styrker samfunnets stabilitet og trivsel.

I tillegg er det viktig å fremme sosial interaksjon og fellesskap gjennom design av offentlige rom som inviterer til sosialt liv, eller ved å styrke sosiale nettverk som fremmer samhørighet og felles handling. For å sikre bærekraftig utvikling må lokalsamfunnene involveres i beslutningsprosessene som påvirker deres leveområder. Dette innebærer å gi innbyggerne mulighet til å påvirke avgjørelser, for eksempel gjennom deltakelse i byplanlegging og møter som fremmer medvirkning i planlegging. Dette kommer jeg tilbake til senere i oppgaven.

I byplanlegging er sosial bærekraft spesielt viktig for å skape levende, inkluderende og trygge byrom. Dette kan innebære å sikre tilgjengeligheten til offentlige rom for alle samfunnsgrupper, fremme kollektivtransport, sørge for tilgjengelige boliger og utvikle tiltak som reduserer sosial ulikhet. Et eksempel på dette kan være arbeidet i Storgata med å sikre at gamle og i noen tilfeller fredete bygg er tilgjengelig for rullestolbrukere. Dette er en vanskelig prosess som åpner opp for noen dilemmaer for planleggere. Sosial bærekraft skaper dermed grunnlaget for harmoniske og rettferdige samfunn, der både individer og fellesskapet kan trives i et langsiktig perspektiv.

Elastiske byrom refererer til offentlige rom i byer som er utformet for å være fleksible og tilpavningsdyktige til endringer i bruk, aktivitet og behov. Vi ser mye av dette i storgata, hvor aktiviteter store og små settes opp for den generelle befolkningen å ta del i, enten det er konserter, filmvisninger eller mye mer. Dette skjer også over hele byen, men er særlig prevalent i store deler av de offentlige rommene vi ser i storgata. Disse rommene, som for eksempel torget eller skansen, kan også tilpasse seg forskjellige funksjoner over tid, fra hverdagsbruk til spesielle arrangementer, og de kan møte skiftende krav knyttet til ting som klima, eller kultur. Elastiske byrom understøtter dermed et bredt spekter av aktiviteter og brukere, og de oppmuntrer til interaksjon og fellesskap samtidig som de kan reagere på fremtidige utfordringer i samfunnet.

Elastiske byrom kan raskt omformes for å romme ulike typer arrangementer eller aktiviteter, som markeder, konserter eller rekreasjon. For eksempel kan torget fungere som et åpent samlingspunkt til daglig, men bli et marked, kunstutstilling, kino eller en arena for kulturarrangementer ved behov. På grunn av arbeidet vi ser i dag i gågaten er det noe som er satt på vent, men som er planlagt for i handlingsplanen for den fremtidige utviklingen av gågata. Disse byrommene kan også tilpasses endringer i klima eller infrastrukturbehov. For eksempel kan områder inkludere grønne flater som fungerer som regnvannshåndtering i perioder med mye nedbør. Noe som ligger til planer for de nye grøntområdene som vi også ser i gågata.

Designet av elastiske byrom er ofte basert på inkluderende og deltakende prosesser, hvor innbyggernes behov er i fokus. Dette sikrer at rommet fungerer for ulike brukergrupper, uansett alder, bakgrunn eller formål. Dette gjøres gjerne over tid gjennom workshops og kommunale møter med blant annet bydelsråd. Slike rom er ikke bare tilpasningsdyktige, men også motstandsdyktige mot endringer og påkjenninger som urbanisering og klimaforandringer. De kan bidra til bærekraftige bymiljøer gjennom smart bruk av ressurser og integrering av natur. Elastiske byrom har blitt et viktig konsept i moderne byplanlegging, særlig med tanke på bærekraft og urbane miljøers evne til å tilpasse seg raske sosiale og klimatiske endringer.

2.3 Bærekraftige og kompakte byer

I byplanlegging refererer fortetning til prosessen med å øke befolkningstettheten og aktiviteten innenfor eksisterende byområder, ofte ved å bygge høyere, tettere eller flere boliger og næringsbygg i allerede utviklede områder, så kalt mixed- use. Målet med fortetning er å utnytte arealet mer effektivt og redusere urban sprawl eller spredningen av byområder, og fremme bærekraftige byutviklingsstrategier. Resultatet av gode fortetningsstrategier er at det legger til rette for bedre tilgang til kollektivtransport og gang- og sykkelveier, noe som kan redusere bilbruk og trafikk. Økt befolkningstetthet gjør det enklere å opprettholde og forbedre offentlig infrastruktur og tjenester som skoler, helsetjenester, butikker, og fritidstilbud. (Hanssen, 2018, s.13).

Tett sammenvevd i diskusjonen om kompakte byer, er også forståelsen om at en utviklingsprosess som fokuserer på å sikre blandede funksjoner også sikret mer levende og mangfoldige byer (Hanssen, 2018, s.19). Over de siste årene har også den internasjonale diskusjonen landet mer på historisk utvikling i form av arkitektur, kulturarv, levende byliv og offentlige plasser, og «mixed- use» ble mer populært. (Hanssen, 2018, s.19).

Funksjonsblanding innebærer blanding av boligformål og andre formål som næringsvirksomhet, offentlig eller private servicer. Vi ser dette blant annet på Vervet, og i andre prosjekter i denne størrelsen, Hvor butikker, restauranter, kafeer og barer delegeres utover førsteetasjen, og er med på å skape fyldige vitale møteplasser, samtidig som vi ser boliger i etasjene over. Den første etasjen i boligblokker er også gjerne de minst ettertraktede, så ved å sette disse av til andre formål, øker man bruk, og fjerner de minst ettertraktede leilighetene i et kompleks på en og samme tid. Det er ikke slik over hele Vervet, kun langs promenaden, men siden området er så stort, ønsker man å fokusere gjester til et konkret område, og samtidig kan man skape roligere områder rundt. Dette har også flere effekter på vitalitet, som blant annet en reduksjon i behov for transport (Hanssen, 2018, s.19), siden det fører til kortere ruter mellom bolig og destinasjon. Innbyggere kan nå i større grad gå eller sykle til destinasjonen sin, siden de lever innenfor 10 minutter av de fleste reisemål, hvor flere gjøremål og destinasjoner er innenfor rekkevidde. Det har også en effekt på de som kommer utenfra. Som destinasjon, er det gjerne flere punkter innenfor en relativt kort avstand fra hverandre, og selv om man må ta buss for å komme seg til for eksempel Vervet, vil man trolig ikke måtte ta buss videre, det er flere destinasjoner innenfor en mindre boble. Om man tar i betraktning Tromsø sentrums nærhet til Vervet i dette eksempelet er det enda færre årsaker til at man skulle trenge å ta kollektivtransport videre.

Fortetting har blitt en sentral strategi i moderne byutvikling i Norge. Dette skyldes utfordringen med urban sprawl, som er en stadig økende problematikk i storbyer globalt. Når byer vokser utover sine ytterkanter, fører dette til lengre reiseavstander, økt biltrafikk og høyere CO2-utslipp. For å motvirke dette, fokuserer man på å bygge mer kompakt ved å bygge i høyden fremfor bredden. Dette innebærer å skape tettbebygde områder hvor flere mennesker kan bo nærmere hverandre. En slik fortetting bidrar til å redusere behovet for lang reisevei til nødvendige fasiliteter som matbutikker, apotek og barnehager. Målet kan for eksempel være å skape en "10-minutters by," hvor det meste er tilgjengelig innen kort gåavstand, noe som både øker livskvaliteten og reduserer miljøpåvirkningen.

Resultatet av kompakt byutvikling utover over de klare grensene mellom by og periferi, er en positiv innvirkning både på bevaring av natur og naturressurser, men også for de som bor og beveger seg i byen (Hanssen, 2018, s.13). Altså kan vi se at effekten av kompakt byutvikling er at det ivaretar sosial og miljømessig bærekraft.

I internasjonal sammenheng ble begrepet «The compact city» først tatt i bruk på 90-tallet, oversatt til «den kompakte byen (Hanssen, 2018, s.15). Ifølge Hanssen kjennetegner den kompakte byen tett bebyggelse, eller fortetning, med klare grenser til omland, i urbane områder, som er bundet sammen av kollektivtransport og, hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplass og servicetilbud. (Hanssen, 2018, s.15). Diskusjonen om kompakt byutvikling kommer ifølge Hanssen av at tette funksjonsblandete byer sikrer levende og kompakte byer (Hanssen, 2018, s.19).

Det er flere faktorer som påvirker i hvilken grad offentlige rom fungerer i den kompakte byen. Utformingen kan påvirke tilgjengeligheten for dens brukere. Ifølge Carr mfl. referert i Selvig (2018, s. 222) er det tre former for tilgjengelighet. *Fysisk tilgjengelighet*, som henvender seg til menneskets evne til å faktisk «gå inn» i et gitt byrom (Selvig, 2018, s.222), offentlige rom bør ikke være fysisk avlukket eller bak låste dører om det er ment til å brukes av offentligheten. *Visuell tilgjengelighet*, er mennesker og beboeres evne til å få oversikt før dem tar i bruk det offentlige rommet (Selvig, 2018, s.222). Dette kan være menneskets fysiske evne til se det offentlige rommet fra over gata eller gjennom parken, og på denne måten få oversikt før man bestemmer seg for å ta turen bortover, og dette har også effekten av å oppleves tryggere og faktisk tilgjengelig for dem. (Selvig, 2018, s.222). *Symbolisk tilgjengelighet*, er den siste formen for tilgjengelighet og handler om trivsel, og følelsen av å føle seg tilpass i et rom. Følelsen av å føle seg hjemme, hvordan et rom er designet, og kvaliteten på det offentlige rommet.

2.4 Byen er for alle; universell utforming, inkluderende byrom og gentrifisering

Universell utforming i byplanlegging handler om å skape byer og offentlige rom som er tilgjengelige og brukbare for alle mennesker, uavhengig av alder, funksjonsevne eller andre individuelle forskjeller. Målet er å sikre at alle har likeverdig tilgang til byens tjenester og områder uten behov for spesialtilpasninger. I byplanlegging gjelder universell utforming alle fysiske omgivelser som bygninger, parker og transport. Plan- og bygningsloven § 29 – 2 beskriver krav i henhold til universell utforming i alle byggesaker, kommunale og ellers, i samsvar med forskrifter om universell utforming.

Alle skal kunne komme seg inn i og bruke offentlige bygninger, transportmidler og uteområder. For eksempel bør det være ramper eller heiser der det er trapper, og fortau må ha taktile merker for blinde. En del av arbeidet med utviklingen av det nye Tromsø sentrum er å finne løsninger, for blant andre rullestolbrukere for å kunne komme seg inn i bygg som Verdensteateret, som er fredet, men som er praktisk sagt umulig for rullestol brukere å komme seg inn i. Resultatet av denne utviklingen i gågata er på vei til å bli langt mer synlig, ettersom at flere bygninger nå har nye ramper utenfor.

Løsninger må være lette å forstå og bruke, uansett brukerens erfaring, kunnskap eller funksjonsevne. For eksempel skal lyskryss som den vi ser mellom Gågaten og Jaklins plass lage lyd, for å gi en indikasjon for dem med nedsatt synsevne når man kan krysse veien. Løsningene må kunne tilpasses ulike behov. Et eksempel er benker i offentlige parker som er plassert i forskjellige høyder for å imøtekomme ulike kroppstyper og funksjonsevner, slik vi ser i parken rundt Domkirka. Universell utforming skal også sikre trygg bruk for alle, slik at risikoen for ulykker reduseres, f.eks. gjennom sklisikre gulv eller god belysning i offentlige områder. Alt dette er ting som tas i betraktning av en utvikling slik som den vi ser i sentrum i dag.

Universell utforming er ikke bare en teknisk standard, men også et etisk og sosialt prinsipp som sikrer at alle innbyggere kan delta i bylivet på lik linje. Det fremmer sosial inkludering, gir bedre folkehelse, og styrker rettferdighet i det urbane rommet. I Norge er universell utforming en juridisk forankret forpliktelse, og prinsippene er innlemmet i lover som Plan- og bygningsloven. Dette reflekterer en bred forståelse av byplanlegging som må ta hensyn til alle borgeres rettigheter og behov.

Inkluderende byrom i byplanlegging handler om å designe og utvikle offentlige rom som kan brukes og nytes av alle samfunnsgrupper, uansett alder, funksjonsevne, kjønn, kulturell bakgrunn eller sosioøkonomisk status. Målet med inkluderende byrom er å fremme sosial rettferdighet og deltakelse ved å skape miljøer som er tilgjengelige, trygge, og inviterende for alle mennesker, uansett deres forskjeller.

Et inkluderende byrom må være fysisk tilgjengelig for alle, inkludert mennesker med funksjonsnedsettelse. Byrommet skal oppmuntre til bruk fra forskjellige grupper, som barn, eldre, og personer fra ulike kulturelle eller sosiale bakgrunner. Det kan bety å inkludere elementer som trygge lekeplasser for barn, benker for eldre, eller plass for uformelle sosiale møter. Inkluderende byrom må føles trygge for alle. God belysning, synlighet fra nærliggende boliger kan blant annet redusere kriminalitet og skape tryggere omgivelser for brukerne, spesielt for kvinner og andre utsatte grupper. Inkluderende byrom er ofte utformet for å være fleksible og kunne romme forskjellige aktiviteter. Rommene skal reflektere kulturelt mangfold gjennom arkitektur, kunst og design, slik at ulike grupper kan se seg selv representert i det offentlige rommet. Dette skaper et rom som oppleves som åpent og velkomment for alle. Et viktig prinsipp i inkluderende byplanlegging er involvering av lokalsamfunnet i utviklingsprosessen. Dette sikrer at designet og funksjonene i byrommet er tilpasset de faktiske behovene og ønskene til de som skal bruke det.

Inkluderende byrom bidrar til sosial bærekraft og integrasjon, og de motvirker sosiale ulikheter ved å skape rom hvor mennesker fra ulike samfunnslag kan møtes og delta på lik linje. De gir også bedre livskvalitet, helsefremmende miljøer og økt trivsel for hele befolkningen. I byplanlegging er det derfor viktig å sikre at alle byrom, fra små nabolagsparker til store offentlige plasser, kan brukes av alle samfunnsgrupper.

Gentrifisering ble opprinnelig brukt som begrep for å beskrive prosessen der velstående mennesker flytter til områder med lavinntektshusstander, oppgraderer og rehabiliterer bygninger, og dermed øker levekostnadene, noe som tvinger tidligere beboere ut (Sæter o. &., 2005, s. 34). I dag brukes gentrifisering også om utviklingsprosjekter der myndigheter eller næringslivet står for oppgradering av bydeler, noe som tiltrekker et mer velstående klientell og driver kostnadene oppover (Sæter O. , 2005, s. 34) Dette resulterer i prisøkninger både for de som ønsker å flytte til det nye byområdet og for omkringliggende områder. Når en bydel får en tilstrømning av middelklassebeboere, og bygninger i dårlig stand blir kjøpt opp og forbedret, øker også prisene i naboområdene, og tidligere beboere kan føle seg tvunget ut.

Gentrifisering kan føre til skillelinjer mellom dem som har, og dem som ikke har. Vervet er et relativt homogent prosjekt med en utbygger. Prosjektet i seg selv er utformet for å gi følelsen av at det er bygget i forskjellige stiler, for å hindre en helt lik fasade gjennom hele prosjektet. Man ville ikke tradisjonelt kalt det gentrifisering, siden prosjektet brøt grunn på et gammelt verft, men på grunn av omfanget av prosjektet, er det viktig å sikre godt mangfold og trivsel for alle som ønsker å oppsøke bydelen, for å hindre at bruken av Vervet blir delegert til kun dem som bor der.

Plan- og bygningsloven poengterer i § 5-1 at medvirkningens rolle i planleggingsfasen er å sikre interessene til berørte aktører, særlig de som har behov for spesiell tilrettelegging (plan- og bygningsloven, 2008). Til gjengjeld kan man si at plan- og bygningslovens mål er å skape og fremme demokratiske prosesser som tar vare på de svakeste i samfunnet. Her er planleggingen av offentlige møteplasser særlig interessant. Jeg mener dette er en arena hvor dynamisk utforming er svært viktig for å skape vitalitet i byen, da levende byrom er indikativ av hvor *gode* de er. Desto mer viktig blir det å sikre at alles stemme blir hørt og ivaretatt.

Medvirkning er et av de sterkeste verktøyene kommuner har i en planleggingsprosess. Det er vinduet inn til beboeres meninger og følelser på den nåværende situasjonen, og potensielle fremtidige prosjekter.

Tenk Tromsø er et samferdselsprosjekt som har som formål å sørge for at veksten i daglige trafikanter primært økes i mengde gående, syklende og kollektivtransport. Tromsø kommune har et nullvekstmål i biltrafikken, og sammen med fylke og staten har Tromsø kommune skrevet under på en byvekstavgift, som gir økonomisk støtte til kommunen for å opprettholde dette målet. Kommunen satser på bredere bruk av kollektivtransport, ved blant annet å legge til rette for satellitt-parkeringsplasser, i Eidkjosen, og helårig vedlikehold av sykkelstier. Disse «satellittene» er «huber» for trafikanter i utsatte trafikkerte områder til å bytte til kollektivtransport, fra Kvaløya og inn til byen. Dette løser effektivt to mål; øke flyten i trafikken og minske trykket på Sandesundbrua. Kommunen har også tatt kjepp metoden til disposisjon, altså bompenger. Bompenger i Tromsø, som med andre byer som har introdusert bompenger de siste årene, ble møtt med motstand. Problematismen rundt bompenger har med tiden i større grad forsvunnet fra den daglige debatten, ettersom bompenger over tid har blitt akseptert av mange som en del av hverdagen, enten de mener det fungerer som intendert eller ikke.

2.5 Fremtidsrettet planlegging

Planlegging er en fremtidsrettet prosess hvor man benytter et bredt faglig perspektiv, kommunikasjon og lokalkunnskap med intensjon om å skape et samfunn for fremtiden. I denne oppgaven skal jeg se på utbyggingen vi har sett på bydelen Vervet og hvilken effekt prosjektet har på Tromsø sentrum, og også hvilke implikasjoner vi kan se for byggeprosjektet Nordbyen, som bygges like nord for Vervet. Planlegging er en fremtidsrettet aktivitet (Saglie & Næss, 2000, s. 737).

Hva er det som gjør et sted *godt*? Det virker kanskje som et trivielt spørsmål, som gjerne fører til oppfølgingsspørsmål. For hvem eller hva er et sted ment å være godt for? Dette er et ofte gjentatt fenomen i medvirkningsprosesser og planlegging; ikke alle aktører vil bli helt fornøyde med alt. Poenget er ikke heller at alle skal bli hundre prosent fornøyde. Agonisk kommunikasjon, motvirkende synspunkter og interesser vil alltid forbli en del av planlegging. Det betyr ikke at planlegging kan anses som mislykket, om noen blir plassert på sidelinjen, men heller som en prosess for å finne det beste mulige resultatet for den største andelen mennesker.

Planlegging er en fremtidsrettet aktivitet, og uten teorier med en viss prediktiv kraft, ville planleggere overhodet ikke være i stand til å vurdere konsekvensene av forskjellige handlingsmuligheter. Dermed kan man innenfor en begrenset geografisk situasjon og en avgrenset tidsperiode være nødt til å predikere fremtidige utviklingsmønstre. Likevel, har slike teorier som mål å gi et grunnlag for prediksjonene (Saglie & Næss, 2000, s. 739).

Ved å gi muligheten til å oppsummere resultater, gjør teorier det mulig for oss å utvikle kunnskap på en kumulativ måte. Teorier gjør det mulig for oss å generalisere resultatene våre på en hensiktsmessig måte, dvs. de hjelper oss med å unngå å over- eller undervurdere mulighetene for generalisering. Dette blir lettere fordi teorier tilbyr begreper som er relevante for beskrivelsen av empiriske funn, og på denne måten kan teoriene fortelle oss hvilke aspekter av en undersøkelse og dens resultater vi må ta i betraktning (Saglie & Næss, 2000, s. 739).

Det bygde miljøet påvirker hvordan vi beveger oss ved å skape både tilgjengelighet og hindringer, samt definere nærhet og avstand. Det legger også til rette for visse aktiviteter, ofte på bekostning av andre. Bygninger og infrastruktur er preget av lang varighet; mange bygg har en levetid på 50–100 år eller mer, og dagens veier og tekniske strukturer i eldre bydeler

følger ofte samme mønster og linjeføring som de har gjort i flere århundrer (Saglie & Næss, 2000, s. 739).

Det fysiske miljøet gjør noen atferdsmessige tilpasninger mer sannsynlige enn andre, da variasjoner i geografisk nærhet kan gjøre enkelte valg mer tidkrevende, kostbare eller upraktiske. Antakelsen om at det fysiske miljøet påvirker menneskelige handlinger betyr ikke at omgivelsene direkte bestemmer folks valg. Men siden menneskelig atferd påvirkes av både individuelle egenskaper og ytre, materielle strukturer, kreves det innsikt ikke bare i aktører, beslutningsprosesser og institusjoner, men også i hvordan og i hvilken grad det bygde miljøet og arealbruken påvirker folks aktiviteter. Dette er spesielt relevant for romlige faktorer som kan fremme atferd med potensielt sosiale eller miljømessige konsekvenser (Saglie & Næss, 2000, s. 740).

I denne oppgaven skal jeg forsøke å illustrere hvordan effekt prosjektet i Nordbyen og sentrum vil ha på vitalitet og bærekraft for befolkningen av Tromsø. Slik planleggere i Tromsø forsøker å planlegge for en fremtid de ikke kan spå. Ved å samle opp informasjon om hvordan et sted fungerer og opererer kan man planlegge for en bedre fremtid. For å gjøre det er man nødt til å ha en bred forståelse for hvordan et sted brukes, og hva man ønsker å se der i fremtiden. Det er en prøve og feile prosess, hvor man har muligheten til å samle inn data fra andre steder for å se hva som fungerer og hva som ikke fungerer, lære av det, og ta i bruk stadig nye ideer i planleggingsprosessen.

3 Metode

Det er en rekke kurante metoder for å analysere et sted på, i denne oppgaven har jeg av en rekke årsaker valgt å benytte blant annet observasjon og analyse av dokumenter for å besvare forskningsspørsmålene og problemstillingen. Det er en rekke måter å løse oppgaven jeg kunne tatt i bruk, ut ifra hva man er ute etter i et slikt prosjekt vil andre fremgangsmetoder fungere bedre enn andre. I denne oppgaven fant jeg det mest interessant å se hvilke bevegelsesmønstre som er i spill, og hvordan vi beveger oss i den levde verden og hvordan kommunen planlegger for fremtiden, og jeg har dermed fokusert på observasjoner og plandokumenter. Dette kapittelet introduserer metodene brukt og reflekterer over hvordan effekt disse metodene har på resultatene av funnene i oppgaven.

3.1 Stedsanalyse av Tromsø sentrum

En sosiokulturell stedsanalyse har som hensikt å observere de sosiale og diskursive praksisene i utviklingsprosesser og å forstå hvordan stedet er sosialt konstruert (Røe & Vestby, 2012, s. 44). Som Røe og Vestby forklarer, søker en slik analyse å synliggjøre alternative eller undertrykte fortellinger om et sted, og dermed belyse stedets faktiske rolle i samfunnet, utover de dominerende representasjonene (2012, s. 44).

Sosiokulturelle stedsanalyser innebærer å undersøke hvordan ulike aktører forstår stedet og dets potensial (Røe & Vestby, 2012, s. 51). Stedsbegrepet kan i hverdagslig bruk være avhengig av kontekst, men i teoretiske sammenhenger kan det deles inn i tre hovedkategorier: sted som lokalisering, de emosjonelle og opplevelsesmessige dimensjonene av stedet, og begrepet «locale» (Berg, el 2012, s. 13-14). Sted som lokalisering omhandler stedets materielle og fysiske egenskaper (Berg, el, 2012, s. 13). Emosjonelle og opplevelsesmessige dimensjoner er like viktige, og sted kan oppleves svært forskjellig avhengig av om man befinner seg «innenfor» eller «utenfor» det (Berg, el, 2012, s. 14). Begrepet «locale» har særlig betydning i feministisk forskning, der det brukes til å utforske, synliggjøre og utfordre relasjoner mellom kjønn og romlige strukturer, samt å problematisere deres tilsynelatende naturlighet (Berg, el, 2012, s. 14).

Tradisjonelle metoder for stedsutvikling og analyser av steder kommer i stor grad fra arkitektur og planleggingsfagfeltet. Disse tradisjonelle prinsippene bygger på en ide om at et sted har sin egen karakter. Stedsanalyser er en systematisk metode for å forstå og evaluere et sted eller et område ut fra ulike perspektiver som funksjon, bruk, fysiske forhold, sosiale relasjoner og kulturelle betydninger. Hensikten med stedsanalyser er å identifisere styrker, svakheter, muligheter og utfordringer i et sted for å forbedre eller utvikle det på en bærekraftig og brukervennlig måte. De brukes ofte i byplanlegging, arkitektur, landskapsdesign og urban utvikling for å sikre at nye prosjekter eller endringer passer inn i den eksisterende konteksten og dekker innbyggernes behov.

Ved å fysisk analysere et steds geografi, bygninger, infrastruktur, topografi, og økologiske forhold får man en innsikt i hvordan stedet fungerer fysisk, for eksempel når det gjelder tilgjengelighet, inkludering og vitalitet.

Man kan ta mye lærdom av å undersøke hvem som bruker stedet, hvordan de bruker det, og hvilke sosiale interaksjoner som finner sted. Det kan inkludere analyser av lokalbefolkningens generelle sammensetting og hvilke dynamikker som oppstår. Man kan se på funksjonene til stedet, og hvordan det er bygd opp. Et sted vil oppleves annerledes enten det er en handelsgate, campus eller boligstrøk. En slik analyse kan avdekke om stedet oppfyller brukernes behov, eller om det er under- eller overutnyttet.

Det er flere aspekter ved dagliglivet man ellers ikke tenker over, som har en effekt på vår hverdag. Ved å forstå stedets egenskaper kan man utvikle områder som er funksjonelle, bærekraftige og attraktive. Stedsanalyser gir dermed en helhetlig forståelse av hvordan et sted fungerer, og hvordan det kan forbedres eller forvaltes på best mulig måte.

3.2 Dokumentanalyse av planer for Tromsø sentrum

Dokumentanalysen for oppgaven fokuserer i hovedsak på plandokumenter for Tromsø sentrum. Handlingsplanen for sentrum gir en detaljert oversikt over de forskjellige postene i sentrum som er under utvikling. Jeg har her valgt ut noen spesifikke punkter som er relevant for oppgaven. Disse skal ses i sammenheng med observasjoner jeg har gjennomført for å gjøre en stedsanalyse av sentrum, og det nærliggende Vervet.

Punktene jeg har valgt ut i handlingsplanen relaterer i hovedsak til Nordbybåndet spesifikt, men også møtepunkter mellom Vervet og gågaten. Jeg skal gå gjennom planene for strekningen for å se hvilke alternativer kommunen har for fremtidig utvikling, og hvordan effekt det kan ha på vitalitet og generell bruk i fremtiden. Kunstplanen kommer også frem her, og vil være relevant i forhold til utviklingen i gågaten spesifikt.

3.3 Observasjon som verktøy

I forbindelse med oppgaven har jeg valgt å bruke observasjon som metode for å samle inn informasjon. Totalt sett gjennomførte jeg seks observasjoner i Tromsø sentrum. Fem av disse observasjonene ble gjennomført i Jaklins park. Hensikten med disse observasjonene var å se bevegelsesmønstrene til Tromsøs befolkning mellom Vervet og sentrum. Disse observasjonene ble gjennomført i løpet av en uke, mandag til fredag, og hver av dem varte i to timer. Totalt gjennomførte jeg observasjoner i 10 timer i løpet av uke 41. Jeg gjorde også en vandrende observasjon hvor jeg noterte ned ting jeg så mens jeg reiste nedover gågaten og til enden av Vervet under brua. Hensikten med den vandrende observasjonen var å skape et blikk av en hverdag i sentrum. Observasjon er verdifull for å få en dypere forståelse av hvordan folk oppfører seg i sitt naturlige miljø.

3.4 Observasjon som metode for å samle data

Oppgaven lener seg i stor grad på arbeidet til Jan Gehl, en dansk arkitekt og byplanlegger. Gehl legger frem teorier i bøkene hans «Livet mellom husene» og «How to study public life» hvor han forklarer at arkitekter og urbane planleggere alt for lenge var opphengt i det bygde rom, og ikke opphengt nok i brukerne av rommet (Gehl & Svarre, 2013, s.2). Gehl studerte sammenfatningen mellom livet og den levde verden, dette gjorde han ved å studere folk i deres daglige liv, og hvordan mennesker beveger seg gjennom byrommene. Gehl komprimerte noen spørsmål utfra observasjonene sine: Hvor mange er brukere av et offentlig rom, Hvem er brukergruppen, Hvordan kan man tilegne seg informasjonen og hva man kan lære av den for å bygge mer sosialt bærekraftige rom.

Gehl har hatt en betydelig innflytelse på moderne byplanlegging, spesielt gjennom sine teorier og prosjekter som fremmer menneskevennlige byrom. Han har hatt en dyp effekt på hvordan

byer planlegges med fokus på å forbedre livskvaliteten gjennom bedre utforming av offentlige rom og prioritering av fotgjengere og syklistere fremfor biler. En av Jan Gehls viktigste bidrag er hans fokus på mennesker som sentrum for byplanlegging. I motsetning til tidligere planleggingsmodeller særlig i Nord Amerika, som ofte satte biltrafikk og tekniske løsninger i sentrum, argumenterer Gehl for at byer bør planlegges med menneskers trivsel, helse og sosiale behov i fokus. Gehl mener at god byplanlegging fremmer menneskelig interaksjon og aktivitet. Hans arbeid har vist hvordan godt designede byrom kan bidra til å øke sosial deltakelse, redusere stress, og forbedre livskvaliteten. Dette har ført til en global trend for å skape byer hvor folk oppfordres til å gå, sykle, og oppholde seg i offentlig rom, i stedet for å kjøre bil. Han argumenterer for at mennesker vil tilbringe mer tid ute i byen hvis de føler seg trygge og komfortable.

En viktig del av denne prosessen inkluderer å telle, kartlegge, fotografere og spore de generelle brukerne for å finne ut hva de ser etter, for å finne ut hva som skal til for at folk stopper opp tar en pause i hverdagen og ser seg rundt, i stedet for at alt bare handler om å gå fra A til B, slik Gehl sier, det handler om livet mellom husene, det skal ikke være slik at man alltid skal fokusere på destinasjonen.

Boken *"How to Study Public Life"* (2013) av Jan Gehl og Birgitte Svarre diskuterer viktigheten av observasjon som en grunnleggende metode for å forstå hvordan mennesker bruker offentlige rom. Observasjon er ifølge Gehl en nøkkel til å oppdage mønstre i hvordan byrom faktisk fungerer, og gir innsikt i hvordan design påvirker menneskelig atferd og trivsel.

Gehl og Svarre argumenterer for at observasjon er et viktig verktøy for å forstå samspillet mellom mennesker og byrom. Ved å observere hvordan folk beveger seg, samhandler, og oppholder seg i offentlige rom, kan man avdekke hva som fungerer godt, og hva som kan forbedres i byplanleggingen. Direkte observasjon er uunnværlig for å fange opp de subtile nyansene i menneskers oppførsel.

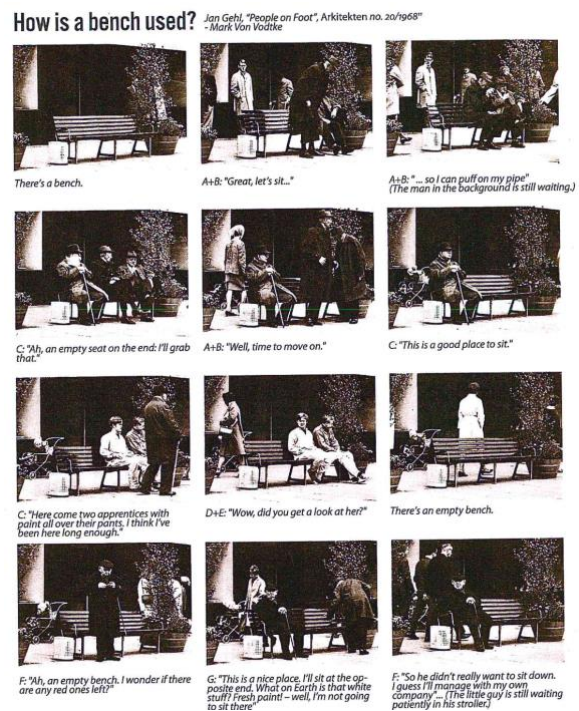
Observasjon i byrom skal være strukturert og målrettet for å gi innsikt i spesifikke spørsmål. Gehl og Svarre legger vekt på å definere klare formål før man begynner å observere, som for eksempel å se hvor folk samler seg, hvilke ruter de velger, eller hvor lenge de oppholder seg på visse steder. De foreslår enkle, men effektive teknikker som å telle antall mennesker som passerer et bestemt sted, eller å notere hvordan ulike grupper bruker byrommet (f.eks. eldre, barn, syklistere, fotgjengere).

Observasjon kan avsløre hvordan utformingen av et offentlig rom fremmer eller hemmer disse typene aktiviteter. For eksempel, hvis få valgfrie aktiviteter finner sted i et område, kan det tyde på at rommet er ubehagelig eller utilgjengelig.

Gjennom observasjon kan man forstå hvorvidt byrom fremmer trivsel. Gehl understreker at velutformede byrom bør gjøre det komfortabelt for folk å bli værende. Dette kan inkludere god tilgang på benker, le for vind, tilstrekkelig belysning, og et design som inviterer til både bevegelse og opphold. Observasjon hjelper med å se om slike faktorer er til stede og fungerer etter hensikten.

I "*How to Study Public Life*" fremhever Jan Gehl og Birgitte Svarre observasjon som en essensiell metode for å forstå bylivet på en dyp og menneskesentrert måte. Observasjon av menneskers adferd i offentlige rom kan gi byplanleggere innsikt i hvordan design påvirker byens innbyggere, og hvordan man kan skape bedre byrom som fremmer sosial interaksjon, helse og trivsel.

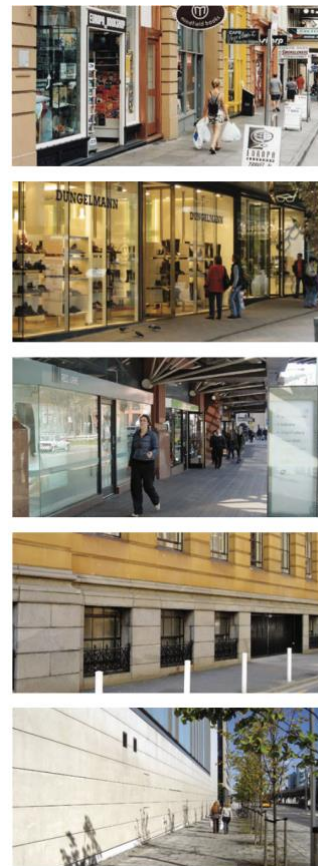
Dette er en fotoserie som illustrer noe av arbeidet gjort av Gehl i sammenheng med arbeidet hans ved det kongelige danske kunstakademiet. I fotosnutten ser vi livet til en benk og dens bruk gjennom en dag. Vi kan se hvordan folk stopper opp i hverdagen sin for å bare rett og slett ta en pause, og via dette kommer man i kontakt med andre i det offentlige rom, enten man kjenner de eller ikke, dette lager arenaer for å bare ta en prat enten det er kjentfolk eller ikke. Dette er et signal på vitalitet. (Gehl & Svarre, 2013, s.7).



Figur 1 en dag på en benk.

For å studere hva som gjorde at noen rom viste liv mens andre steder virket døde, valgte Gehl å studere fasader, da han så sammenheng mellom hvor raskt mennesker bevegde gjennom byen i noen rom, mens de stoppet opp på andre, han kategoriserte fasadene i 5 deler fra aktive til inaktive. På bilde under ser vi fem eksempler, hvor på det øverste ser vi en aktiv fasade, med mange små butikker hvor man ser noe nytt ca. Hvert femte steg, det er variasjon og flere muligheter til å stoppe opp. I midten ser vi en miks, her er det noen muligheter til å stoppe opp å se inn vinduer, men man må gjerne gå lenger, og det er noe avlukke. På bunnen ser vi en inaktiv fasade, som legger opp til at man vil gå fortere for å komme seg videre.

Jahn Gehl fant at hvor fort vi gikk i et rom var determinert av en rekke faktorer, og at en gå distanse på 5 minutter kan variere veldig basert på terreng, rute, temperatur og omgivelser. Noen ganger er formålet med turen å nå et mål, andre ganger er turen en del av formålet. For å måle folks tempo tegnet Gehl opp start og slutt mål med kritt for å måle tempoet til forbigående, han fant blant annet ut at forbigående på sommeren gikk 35% saktere enn de på vinteren, og at enslige menn ofte var de som gikk raskest. Det var også den mest direkte ruten som ble mest brukt, som vi ser på bilde er vi ofte flinke til å finne egne ruter, der det i utgangspunktet ikke er meningen at vi skal gå. Det Gehl fant var at fart har mye å si om hvordan et rom oppleves, og er gjerne en konsekvens av hvordan vi selv opplever en plass, desto lavere trivsel, desto høyere fart, og dette fører til at rommet føles travlere og mer kaotisk, desto lavere fart jo hyggeligere opplever vi rommet, og desto høyere sjanse for at vi stopper opp. (Gehl & Svarre, 2013, s.105).



Figur 2 Gatestrukturer

3.5 Reliabilitet og Validitet

Jeg har totalt gjennomført seks observasjoner, fem av disse observasjonene var rundt Ingvald Jaklinsplass. Her fokuserte jeg på krysningen mellom Vervet/Nordbyen og Gågata. Her kan man se bevegelsesmønsteret mellom sentrum og Vevert. Alle observasjonene skjedde mellom 16 og 18 i løpet av en uke. Observasjonene foregikk fra mandag til fredag. Dette ble gjort for å få et realistisk bevegelsesmønster i en gitt uke i Tromsø. Dette har sine fordeler og ulemper. Man får med dette et tydelig og realistisk bybilde av en normal hverdag i Tromsø, samtidig kan bevegelsesmønstrene endre seg ut ifra vær og årstid, så selv om dette er et realistisk bilde av bevegelsesmønstrene en uke på høsten i Tromsø, kan dette vær svært annerledes midt på sommeren. Dette vil dermed kunne ha en effekt på resultatene om man skulle gjennomført en lignende observasjon på et senere tidspunkt. Mengden mennesker som velger å gå vil derfor antageligvis endre seg, men mønstrene for hvor de velger å gå bør holde seg rimelig intakt. Tid på døgnet og hvilken dag i uken det er vil også kunne ha en effekt på disse mønstrene til enhver tid. Da det kan være andre bevegelsesmønstre en fredagskveld enn en mandagsmorgen.

Det ble gjort flere observasjoner tidligere i prosessen som jeg så meg nødt til å gjennomføre på nytt da det var lite sammenheng mellom dem i henhold til dag i uken og klokkeslett, og som et resultat var det vanskelig å ta noe definitivt ut ifra funnene som ble gjort. De varierte ut ifra tid på døgnet og som resultat var funnene svært varierte, de var også spredt ut over en lengre periode som kunne ha en effekt på hvor mange som valgte å gå i stedet for å ta andre former for transport.

De nye observasjonene skjedde alle i løpet av en uke i oktober og fulgte det samme strekken mellom gaten opp til skansen og gaten bortover mot skippergata og mot gågata. Fra dette punktet kunne jeg dokumentere hvor folk gikk og hvor stor andelen faktisk var som valgte å bevege seg mellom traseen mellom gågata og Vervet via skansen.

Det en annen trase man kan ta for å komme seg mellom Vervet og gågata enn skippergata, det er via havnepromenaden. Dette er ikke den mest direkte veien om målet er gågata, men veien er roligere, og siden det ikke er noe trafikkert vei er det ingen veistøv og også langt mindre bråk, enn det man finner i skippergata. Fra mitt utsiktspunkt kunne jeg også observere at det kom og gikk mennesker gjennom denne veien. Selv om det er mindre klart i hvilken grad de som kom og gikk mellom gågata og Vervet, kan man tenke seg at det var et ønske om å gå en plass mindre belastet av biltrafikk.

En observasjon som var klar ifra skippergata strekningen, er at det er en veldig godt brukt rute for både kollektivtransport, leveranser og i stor grad biltrafikk. Det er en veldig godt tilkoblet gate mellom Tromsø brua og tunnelen som kan være med på å øke trafikken slik at gaten blir så full av biler som den er. Gjennom alle de to timer lange observasjonene som jeg gjennomførte var det noe som jeg opplevde gjorde området mindre attraktivt å oppholde seg på. Svært mange biler og lyskryss gjorde at gaten ofte var fylt med biler og støy, og som til gjengjeld gjorde at folk sjeldent ble i området spesielt lenge.

Om jeg skulle gjort noe annet ville jeg inkludert gateintervju med de forbipasserende for å få et bedre innblikk i menneskers egne oppfatning av gatekrysset. Dette ble ikke gjort og som resultat kan jeg bare lene meg på hva jeg har observert og hvilke tanker og opplevelser andre har brukere har. Intervju kunne vært nyttig som supplerende informasjon om hvordan gaten oppleves.

4 En stedsanalyse

En sosiokulturell stedsanalyse fokuserer på å kartlegge hvordan ulike aktører oppfatter et sted, ettersom forståelsen ofte varierer avhengig av aktørens nærhet, kjennskap og lokalkunnskap om området. Som tidligere nevnt er grensene for hva vi betrakter som et «sted» fleksible, noe som gjenspeiles i tilnærmingene til studier av sted. Siden et sted kan forstås som alt fra en møteplass til en hel bydel eller by, må analyseverktøyene vi benytter kunne favne den store variasjonen i stedsbegrepet.

Stedsbruk innkapsler de konkrete formålene et sted utnyttes til, hva et sted symboliserer gjennom hvordan det brukes – «fra konkrete formål, funksjoner, virksomheter og aktiviteter til mer symbolske funksjoner» (Røe & Vestby, 2013, s. 52).

Stedsinteresser trekker sin inspirasjon fra det relasjonelle stedet, dette vil si at det ser steder som «arenaer for og resultat av sosiale og diskursive praksiser» (Røe & Vestby, 2013, s. 52).

Stedsbilder tar for seg hvilke forestillinger om stedet som er sosialt og kulturelt konstruert. Dette vil si kampen om hvilken forståelse vi kollektivt har om et sted, og hvordan stedet bør fortsette å utvikle seg.

I utvikling av moderne planlegging er kravene til hva som skal inkluderes og ikke i møtesteder blitt tydeligere. Ideen her er at universell utforming, slik vi så med Massey og globalisering, er i fare med å krasje med det relasjonelle perspektivet på sted. Motreaksjonen er at ved å stille krav overfor hvordan vi skal skape møteplasser, vil de bli mer og mer homogene. Til slutt er frykten den samme som med globalisering, det er ikke lenger en egen individuell stedfølelse, og steder settes i en bås fra konseptualiseringen. Massey referert i Berg, forklarer at alt, selv dyr og planter bestandig er i bevegelse (Berg et al, 2013, s. 15). Det er derfor ikke til nytte å forsøke å se på stedet som noe statisk, fordi uansett hva man gjør vil endring komme enten man vil eller ikke.

I spennet mellom hvordan man lager universelle og dynamiske møtesteder, tror jeg vi finner svaret i den relasjonelle stedsteorien. Som Massey presiserer er et sted alltid i bevegelse, dette vil derimot ikke si at steder i bevegelse nødvendigvis er vitale. Vitale byrom som nevnt tidligere i oppgaven er en nødvendig komponent til levende byrom. Slik Massey beskriver det relasjonelle stedsperspektivet er det ingen faste rammer eller grenser til stedsbegrepet i den relasjonelle teorien.

Sosiokulturelle stedsanalyser som verktøy for å forstå et sted dypere er svært effektivt. Gjennom å ikke bare forstå hvordan et sted er oppfattet av de utenfor, men også av de som bruker eller opplever et sted, vil man i større grad kunne ivareta stedet fremover. Røe og Vestby forklarerer at gjennom denne konstante endringen på et sted vil det komme frem i hvilken grad stedet blomstrer eller er preget av mangfold og endring, eller homogenitet og stillstand (Røe & Vestby, 2013, s. 47). Møtesteder er ment til å være bygget for alle typer mennesker, men generisk planlegging for alle er på mange måter ineffektivt, før man vet hvilke intensjoner man har for et sted. Hvem er det som bruker denne møteplassen?

Gjennom å utvikle en dypere forståelse av et sted kan vi bidra til å gjøre det bedre for alle. Et mangfold av brukere er en god indikator på steds kvalitet. Vitalitet i byrom og møtesteder er derfor avgjørende, men det er like viktig at stedet appellerer til et bredt spekter av mennesker. Det krever en balansert tilnærming der både dynamikk og universell tilgjengelighet ivaretas, slik at byrom blir tiltrekkende og inviterende for ulike brukergrupper, noe som i sin tur skaper vitalitet. Dette prinsippet er sentralt i byplanlegging, der målet ofte er å skape rom som passer mennesker i ulike livsfaser (Røe & Vestby, 2013, s. 47).

Aspen & Pløger forteller at planleggerens rolle i stedsutvikling er å studere et sted ontologisk og analysere hvordan et sted fungerer fra det menneskelige perspektivet. Røe og Vestby sier at planleggere ikke tilstrekkelig klarer dette. Planleggeren kan forsøke å *skape orden*, og ikke innse at dette er et uoppnåelig mål (Røe & Vestby, 2013, s. 48). Planleggeren kan anerkjenne at det er dominante følelser på plass i et sted, men ikke klare å utnytte dette i form av bedre planlegging for de som tar i bruk stedet (Røe & Vestby, 2013, s. 48).

Det har lenge vært en frykt forbundet med globaliseringens effekt på lokalsamfunnet (Setten, 2012, s. 93). Antagelser ble gjort om globale nettverks evne til å spise opp småsamfunnet, og til gjengjeld føre til døden av lokalsamfunnet. Et sted er en plass tilknyttet verdi, men så snart stedet slutter å være til nytte, vil stedet miste sin verdi. Dette er noe av frykten som sirkulerte globaliseringens effekt særlig på Nord – Norge. En slik tankegang er ikke lenger holdbar, siden vi nå ser at globalisering har en dra og tiltrekningskraft. Globalisering har endt opp med snarere å bygge opp under stedets plass i samfunnet, og har heller skapt diskurser om lokal og regional identitet. (Setten, 2012, s. 93). Som et resultat blomstrer lokalsamfunnet i den globale verden. Globalisering har ført til enda mer flytende byrom. Ifølge Setten vil de mest attraktive stedene i fremtiden mest sannsynlig være de stedene med mest mangfold av mennesker (2012, s. 106). Mangfoldighet i mennesker er en av de største pådriverne for å

skape dynamiske steder for ulike «preferanser, behov og ønsker knyttet til valg av sted» (Henningsen & Vestby, 2012, s. 106).

Å forstå globalisering som et bidrag til stedsbegrepet, heller enn noe som vil tære det ned, ligger tett sammen med Doreen Massey sin utvikling av det relasjonelle stedsbegrepet. Massey var tidlig mostander for at en globalisert verden ville føre til at steder ble like, og individuell tilhørighet skulle forsvinne (Berg et al, 2013, s. 15).

Det jeg har forsøkt å gjøre så langt i oppgaven er å etablere et bilde av *sted* og gjerne mer konkret, *møtestedet* som en plass som alltid er under endring, som formes av aktører og brukere, og som gjennom sin mangfoldighet blir svært rotete og kaotisk. Som filosofen John Rajchman sier «det *flytende* inngår som et vilkår i moderne bysamfunn» (John Rajchman, referert i Aspen & Pløger, 2015, s. 131). Hensikten med stedsanalyser er å observere et sted som et interesseobjekt for å forstå stedets kapital i samfunnet.

4.1 En vandring fra Domkirka til Vervet

Jeg ønsker å ta med meg deg som leser på en vandring gjennom gågata og ut til vervet. Jeg ønsker at du som leser skal se en bit av min hverdag.

Turen vår starter utenfor Domkirka i Tromsø sentrum. Kirka bader i sol en sommerdag, og torget foran oppgangen er flankert av benker på hver sin side med gressplener bak. I gresset sitter det et ungt kjærestepar og soler seg, på en rad av benkene sitter det et eldre par og spiser is, og langs steinflisene kommer det en rekke ungdommer susende forbi på skateboard. Ved siden av Kirka, finner vi et monument fra andre verdenskrig, og noen turister som forsøker å forstå hva som står på plaketten. I front en rekke eldre trehus med godt ivaretatte fasader. Så går vi nedover gågata. Det første som tar blikket vårt, er Rødbanken. Bygget er fra starten av 19-tallet og gir inntrykk man gjerne ellers finner i større byer i Skandinavia, som København eller Stockholm. På hver side ser vi det er uteservering, og dem som har valgt å utnytte sjansen til å spise lunsj i sola. Vi går videre for vi har et lite stykke igjen å gå.

Vi kommer til Wi-To, tidligere en tobakksfabrikk så en tobakksforretning, og et av de eldste byggene i byen. Her krysser vi gaten, hvor mye av busstrafikken kan ta deg med videre omkring i byen. Vi er nå over i den delen av sentrum som er under renovasjon, mellom maskineriet og arbeiderene kan vi se en rekke kafeer, barer, restauranter og turistbutikker. Utviklingen er lovende, men vi skal heller komme tilbake til hva vi kan forvente når dette prosjektet står ferdig senere. Akkurat nå skynder vi oss videre, slik resten av Tromsøs befolkning gjør i dette strøket. Forbi det verste og vi står nå utfor Tromsø kulturhus. Herifra ser vi Tromsø torg og Raketten. La oss se bort ifra at Torget har blitt lasteplass for øyeblikket. Vanligvis, er dette et møtested for alle, med noe av den beste utsikt over Tromsdalen, Ishavskatedralen og Tromsdalstinden. Herifra er det lett å finne frem til havnepromenaden og Badstua på vannet. Der vi står nå er det støtt og stadig kulturtilbud på agendaen, enten det er snø skulpturer, konserter, festivaler eller filmvisninger på stort lerret. Her skjer det ting. Om vi snur oss kan vi se enda en kulturelt viktig turistdestinasjon, Løkkekioksen. Raketten som det også heter har stått i byen siden 1911 og er en enmanns operasjon som serverer mat og drikke, og ikke minst et skue for turistene. Bygget som ble fredet i 2009, er svært viktig for bybildet, og kan til og med få lokale til å fristes til å sette seg rundt bålpanna i sentrum på vinterens kaldeste.

Vi tar turen videre mot Vervet. Her kan man velge mellom å gå langs promenaden eller ut gjennom gågata. Siden vi allerede er her fortsetter vi forbi flere kulturelt viktige bygg, som i

dag er restauranten Nitty Gritty, bar/kino Verdensteateret og Perspektivet museum. Et lyskryss og en rød mann senere og vi befinner oss på Ingvald Jaklins Plass. En liten park med sitteplasser, en fin om tildeles slitt gressplen, og høye trær. Her befinner vi oss i ikke riktig på et fortau, min ikke riktig på i gågate heller. Med butikker til vår venstre og parken til vår høyre, er det vanskelig og tro at gangfarten blant de rundt oss er så høy som den er, heller det hadde vært det om det ikke var for alt støyet og eksosen i luften. Mange av de vi passerer er på tur inn i storgata, eller på tur til det nærmeste busstoppet like foran oss i lenger opp i skippergata. Vi passerer frisørsalonger og burgersjapper, og krysser veien mellom de stillestående bussene og bilene som venter på at lyset skal bli grønne oppe i krysset og går inn Søndre Tollbodgate mot Vervet. Her ser vi først et stort kunstverk i graffiti stil av Roald Amundsen, og en statue like ved. Amundsen brukte Tromsø som utgangspunkt for flere av hans ekspedisjoner, dette ser man hedret flere plasser i byen, blant annet her. Vi får så Polarmuseet frontet med anker og flere generasjoner hvalfangst harpuncanoner langs sjøkanten til vår høyre, og Skansen til vår høyre. Skansen er et svært viktig kulturminne i Tromsø historie. Byggningsvullen har sine trekk tilbake til vikingetiden og byggene er de eldste i Tromsø. Tidligere tollbod, skole aldershjem, fungerer i dag som museum og lokale for konserter og diverse aktiviteter. Skansen ble viktig i utviklingen av Vervet, da siktlinjer til kulturelt viktige landemerker som Tromsøbrua, Ishavskatedralen og Gondolbanen opp til tromsdalstinden skal opprettholdes etter Vervet er ferdigbygget. Derfor er Vervet utviklet i henhold til blant annet disse retningslinjene. For utenom noen turister som stopper opp for å ta bilde av Amundsen, går de fleste rett gjennom, da det ellers er lite omløp av aktivitet langs denne veien. Inn mot vervet er det første vi ser to store slipp fra tiden da Vervet var verftet i Tromsø. Vi går over broen og ser ut over moloen og fyrtårnet, og inn mot torget på Vervet, med restaurant, bygget på det gamle maskinverkstedet og den kafeen. Torget er kledd i Rester plukket opp av havet, pullerter er bygget om til benker, gamle lyskastere brukes for å belyse området på kvelden, og gamle wire er strekt ut for å vise vei for stiene. Over brua og langs promenaden finner vi en rekke restauranter og barer i første etasje av leilighetsblokkene. Hele Vervet er dekket av kunstnerisk rust. Her er det mange som tar i bruk den 12 meter brede promenaden, og det er mange muligheter til å sitte i sola. Benkene er dekket av ikoniske mennesker og skip. Opp trappa og vi kommer til sentrum av Vervet, her er det gressplen og man står i midten av alle kompleksene. Vi kan se tromsøbrua mellom byggene. Ned bakken forbi lekeplassen og vi kommer til det nye hotellet, som er under konstruksjon og brua. Til slutt når vi står under brua, kan vi se den nye skateparken, som er fylt med ungdommer, barnefamilier. Her er det mye latter og fart. Her avslutter vi vår reise fra sentrum til Vervet.

4.2 Historie, geografi & demografi

Tromsø sentrum har gjennomgått store forandringer siden byen ble grunnlagt i 1794, men har beholdt sin unike arktiske og historiske identitet. Fra å være en liten handelsstasjon og polarekspedisjonshavn, har sentrum vokst til å bli et dynamisk og internasjonalt senter for forskning, kultur, og turisme. Det historiske sentrum med sine trehus, kombinert med moderne bygninger og et aktivt kulturliv, gjør Tromsø sentrum til et unikt og attraktivt sted både for innbyggere og besøkende fra hele verden. I og rundt sentrum finner man både historiske trehus, bygget på 1800-tallet, og nyere bygg. Blant annet Tromsø Domkirke, som er en av Norges største trekirker, ligger sentralt. Tromsø sentrum har også mange moderne bygninger, som kulturhuset og kystens hus.

Tromsø sentrum ligger på Tromsøya, en øy i Troms fylke i Nord-Norge. Byen har en unik beliggenhet i Arktis, omtrent 350 kilometer nord for polarsirkelen, noe som gjør den til en av de nordligste byene i verden. Byens sentrum er kompakt, med en blanding av historiske bygninger og moderne arkitektur, og ligger langs øyas østlige kystlinje med utsikt over Tromsøysundet, som skiller Tromsøya fra fastlandet. Tromsø sentrum er omgitt av fjorder og fjell, noe som gjør byen svært rik i naturlandskap. Mot øst reiser Tromsdalstinden seg, et fjell på 1238 meter som er et ikonisk landemerke synlig fra sentrum. I selve sentrum er landskapet preget av relativt flatt terreng etter ti-talls år med utfyllinger langs kysten, mens øya i seg selv byr på bratt terreng og skog lenger inn. Bykjernen består av et nettverk av i hovedsak tre gater. Skippergata, som strekker seg langs sjøen og som har som hovedfunksjon å være åre for kollektivtransport som busser og taxier. Storgata, gågata i byen, for fotgjengere og handelsgate. Grønnegata, i vest, er for vanlig bilvei, og byr på færre butikker, men er hjem for fasiliteter som bibliotek, kino og rådhuset i byen.

Selv om Tromsø er en urban by, er naturen aldri langt unna. Fra sentrum kan man lett komme seg til grønne områder som Charlottenlund, et rekreasjonsområde midt på øya som byr på en hel del aktiviteter for alle aldre. Nærheten til havet gjør også sjøen og kystlinjen til en del av den daglige opplevelsen av byen, med båtliv, havutsikt og fergetrafikk som er synlig fra sentrum. Rekreasjoner som badstue har også blitt særlig populært både fra kaikanten og fra spabåter.

Tromsø sentrum er preget av et arktisk klima, med lange vintre og relativt milde somre. På grunn av sin nordlige beliggenhet opplever Tromsø mørketid fra slutten av november til

midten av januar, hvor solen ikke står opp over horisonten. I kontrast har byen midnattssol fra midten av mai til slutten av juli, hvor solen ikke forsvinner fra himmelen. Dette påvirker dagliglivet og gir byen spesielle værforhold, spesielt i sommermånedene når det er lyst døgnet rundt. Dette fører til stor turisttrafikk året rundt, for de som ønsker å oppleve midnattssol og nordlys.

Som et resultat av Tromsø sentrums plassering blir det ofte et knutepunkt til reiser innad og utenfor byen, på grunn av sin nærhet til Tromsø brua, Prostneset Havneterminal og Tromsø Lufthavn. Kollektivtransport som buss og taxi legger ruter og stander i henhold til trafikken i og rundt bydelen. Ferge, hurtigbåt og cruiseskip knytter byen til lokale og regionale destinasjoner, og nasjonale reisemål. I tillegg er Tromsø Lufthavn, bare noen kilometer fra sentrum, som gjør byen til et knutepunkt for reiser i Nord-Norge generelt og andre knutepunkter i sør som Oslo og flere internasjonale destinasjoner rundt omkring i Europa.

Tromsø sentrum har en mangfoldig og interessant demografisk sammensetning, preget av sin geografiske beliggenhet i Arktis, byens rolle som regionalt senter for Nord-Norge og et viktig akademisk, vitenskapelig og kulturelt knutepunkt.

Tromsø som helhet har en befolkning på rundt 77 000 mennesker i 2023, og sentrum er en viktig del av dette, ifølge levekårsanalysen for 2023 gjennomført av Tromsø kommune bor det om lag 3000 i bydelen (Levekårsanalyse 2023, s.5), litt over gjennomsnittet for bydeler i Tromsø. Byen er kjent for sin unge og dynamiske befolkning, mye på grunn av tilstedeværelsen av UiT, som tiltrekker seg mange studenter fra hele Norge og internasjonalt. Dette gjør at sentrum ofte har et ungt og internasjonalt preg, med mange studenter, forskere og unge profesjonelle som bor, arbeider og studerer i området. Det er derimot et relativt lavt antall ferdigutdannede sammenlignet med andre bydeler. Bydelen har ut ifra levekårsanalysen en veldig ung befolkning på om lag 40% (Levekårsanalyse 2023, s.14). og veldig få barnefamilier med en barneandel på bare 3-6% (Levekårsanalyse 2023, s.11).

Tromsø sentrum har en relativt lav utdannet befolkning på om lag 40-47% (Levekårsanalyse s.41), sammenlignet med resten av Tromsøya. Dette skyldes nok den høye andelen unge studenter som bor i bydelen som er underveis i studiene sine. Mange av dem som velger å bo i bydelen er yngre, og mange av dem er derfor ikke ferdig utdannet enda. Man finner arbeidsplasser i privat og offentlig sektor relatert til høyere utdanning i sentrum, men universitetet og UNN er særlig kjent for arktisk forskning og akademia, med spesialisering

innen klimaforskning, biologi, medisinske fag og samfunnsforskning. I sentrum er det mange som arbeider innen offentlig sektor, helsetjenester, turisme og kultursektoren. Sentrum huser også mange offentlige kontorer og bedrifter som gir tjenesteyting for regionen. Det må dog nevnes at andelen høyt utdannet av befolkningen på Tromsøya generelt er svært høy, og på store deler av øya er gjennomsnittet på 65-73% (Levekårsanalyse, 2023, s. 41).

Gjennomsnittlig inntekt i Tromsø sentrum varierer, men generelt sett ligger inntektene lavere enn gjennomsnittet i Nord-Norge. Mange studenter har lavere inntekt, og de mer velstående beboerne finner man ifølge Levekårsanalysen av 2023 i steder som Workinnmarka og Elverhøy som begge ligger over median inntekt (Levekårsanalyse, 2023, s. 56). Sentrum er faktisk nederst på listen over medianinntekt i selve Tromsø by, men blant annet på grunn av byens posisjon som et viktig senter for forskning og høyere utdanning, ligger inntektsnivået høyere enn det gjør i rundliggende periferi. Boligmarkedet i sentrum er presset, med relativt høye boligpriser sammenlignet med andre steder i regionen, noe som kan gjøre det utfordrende for mange å etablere seg i sentrum.

Tromsø sentrum er et relativt flerkulturelt samfunn, til tross for sin beliggenhet langt nord. I tillegg til den norske befolkningen er det betydelig innvandring fra både andre nordiske land, Øst-Europa, Asia og Afrika, særlig langs den østlige korridoren langs Tromsøya og i sentrum (Levekårsanalyse, 2023, s.27). En viktig del av byens etniske sammensetning er også den samiske befolkningen, da Tromsø ligger i Sápmi, det tradisjonelle området til samene. Selv om samisk kulturhistorie er mer synlig i indre områder av Nord-Norge, er det også en sterk samisk tilstedeværelse i Tromsø.

Tromsø sentrum tiltrekker seg et stort antall turister, særlig på grunn av byens arktiske beliggenhet og dens rolle som "porten til Arktis". Spesielt vinterturismen, med nordlyssafarier, hvalsafari, og vinteraktiviteter, tiltrekker byen seg besøkende fra hele verden. I sommersesongen er midnattssolen og den nærliggende naturen en stor attraksjon. Turisme fører til en betydelig midlertidig befolkning i sentrum, med mange turister og sesongarbeidere, noe som gir sentrum en dynamisk og internasjonal atmosfære.

Tromsø sentrum har et rikt kulturliv, med flere festivaler, museer, gallerier og arrangementer som trekker både lokale og tilreisende. Tromsø Internasjonale Filmfestival eller TIFF er en av de største kulturarrangementene i byen, og det holdes også musikkfestivaler som Rakettnatt og Buktafestivalen. Byens flerkulturelle bakgrunn og store andel studenter bidrar også til en

interessant miks av tradisjoner og moderne kultur, med både norsk og samisk innflytelse, samt impulser fra innvandremiljøer og internasjonale besøkende. Raketten om ligger midt i gågaten er et godt eksempel på en historisk lokasjon, som i en årrekke har vært kiosk i byen, men som med tiden har blitt en turistattraksjon for mange tilreisende.

Oppsummert har Tromsø sentrum en ung, utdannet og internasjonal befolkning med en god blanding av fastboende, studenter, høyt utdannede og turister. Demografien preges av det flerkulturelle miljøet og dynamikken som følger med byens rolle som et viktig arktisk senter for utdanning, forskning og turisme.

4.3 Tromsø sentrum som destinasjon

Én av de største næringsutviklingene Tromsø sentrum har sett de siste årene er turistnæringen. Dette har i etterkant av Corona-pandemien sett en nedgang, men er fremdeles svært fremtredende i bybildet når man beveger seg gjennom sentrum. Turistbutikker fylt med kjøleskapsmagneter og postkort, og reiseselskaper som lover nordlys og hvalsightseeing har fått sin plass i sentrum. Dette trekker ut i gata i form av trollfigurer og isbjørner, som er til stor fasinasjon for turister. I seg selv er ikke dette en negativ utvikling i henhold til lokalbefolkningen, utover store grupper som skal ta bilde ved isbjørnene, som forårsaker dårligere flyt i gangtrafikken. Det som trekkes frem i debatter, og også av Oslomet, er at denne utfoldingen av turistbutikker etterlater mindre rom for byens beboere (Ruud, 2018). I verste fall kan det føre til færre konkurransedyktige butikker i gata for Tromsøværingene som bor utenfor sentrum. Tematikken assosieres ofte med begrepet sentrumsdød.

Sentrumsdød er ikke noe nytt begrep, heller er det ikke begrenset til Norden, det problematiseres i en rekke mellomstore og store byer nasjonalt og internasjonalt, og er ofte linket til dårlige og lite interessante oppholdsrom, dårlige parkeringsmuligheter og få grøntarealer. Denne koblingen har blitt gjort en rekke ganger i henhold til Tromsø sentrum etter Jekta storsenter åpnet i nærheten av Tromsø lufthavn. Det bør her påpekes at denne debatten ofte kobles til økt konkurranse utenfor sentrumskjernen via kjøpesentre. Fristelsen av gratis parkering, kontrollert klima og et godt utvalg kafeer, restauranter og butikker har ført mange til å se en annen plass for helgehandelen. Det er reelle forskjeller i hvordan sentrum og Jekta storsenter oppleves, og været er en stor faktor. På vinterdagene hvor snøen hopper seg opp på sitt meste, og det er vått og kalt ute vil det naturlig være mer komfortabelt å gå mellom

butikkene inne på et kjøpesenter. Naturlig svinger været også den andre veien, når solskinnet og varmegradene rår, kan det friste mer å være utendørs. Gågata er særlig populær på sommerdagene, blant alle aldre, familier og venner. Kvaliteten av gågata er at det gjør det lettere å bare møte venner og bekjente (Ruud, 2018). Noe av dette kommer av gatas utforming, som i motsetning til Jekta, er en lang linje, bestående av butikker, kafeer, restauranter og kontorer på hver side. Med utsprede grøntarealer og sitteplasser langs gata, og parker rundt. Dette vil i henhold til prosjektet i gågata også bare forbedres innen prosjektet står ferdig.

Vitalitet kan anses som motpolen til sentrumdød, slik aktivitet og inaktivitet er antonymer av hverandre. Derimot er det mulig å ligge en plass imellom der det angår Tromsø sentrum. Det er et levende organ i Tromsø som stadig er i endring, og som gjennomgår oppgang så vell som nedgang. Sentrum er per i mai 2024 er som nevnt tidligere, i en overgangsfase og det vil være flere muligheter for å videre utvikle gå-strukturer og sosial bærekraft og vitalitet. Det er gode forutsetninger for at bydelen kan få et løft som fører til økt bruk blant Tromsøs befolkning.

4.4 Handlingsplan for sentrum i Tromsø

Handlingsplanen for byrom i sentrum kartlegger forbedringsmuligheter i Tromsø sentrum og fordeler dem utover om lag 42 rom. Disse rommene er deretter rangert basert på en rekke faktorer som gjennomførbarhet og hvor mange som blir berørt av prosjektet. Det er 40 aktive prosjekter under utredning. Noen av disse prosjektene er igangsatt, som vi ser med utarbeidingen av Storgata, eller ferdigstilt, som skateparken på Fritjof Nansens plass. Resten er i utredningsfasen. Dette er en langsiktig plan, som tar forbehold om at enkelte saker må prioriteres fremfor andre, og planer med størst uttelling må lengst opp på prioriteringslisten. Det er allikevel en svært utfyllende plan som setter mål og kvalitetsendring til, i praksis, alle offentlige rom i sentrum. Samtidig anerkjennes det at enkelte sosiale rom vil oppsøkes av enkelte grupper, ungdom, barnefamilier og eldre er gjerne ikke ute etter det samme. Hvor ungdommer er ute etter aktivitet, er eldre gjerne mer opptatt av ro, god belysning og sitteplasser. Målet for prosjektet er å revitalisere flere byrom i sentrum, denne delen av kapitlet er dedikert til å lage et bilde av hvordan denne planen vil endre Tromsø sentrums strukturelle form, og hvordan innflytelse dette vil ha på sine brukere.

Under har jeg trukket ut de mest relevante prosjektene i henhold til utvikling som vil ha en innvirkning på vitalitet i krysningen mellom Storgata og Vervet. Hvor jeg mener det er en tydelig kobling mellom prosjektets effekt på vitaliteten i sentrum.

Disse punktene er: Storgata, Ingvald Jaklins Plass, Torgsenteret i Vervet, Fritjof Nansens plass og Nordbybåndet.

Punkt 16 i handlingsplanen for Tromsø sentrum gjelder prosjekteringen av *Gågata nord*. Dette prosjektet er en viktig del av byutviklingen og bygger videre på arbeidet med Storgata sør, som ble ferdigstilt i 2018. I tillegg til å gjøre gaten mer attraktiv for fotgjengere, tilrettelegger planen for fremtidige prosjekter, som for eksempel enklere utskifting av underjordiske kabler. Gågaten blir delt inn i ulike funksjonelle felt, der hver meter av bredden får en spesifikk allokering, som vil sikre en ryddig organisering av både gående og nødvendig nytte trafikk. Selv om målet er å begrense biltrafikk, vil nødvendig transport fortsatt ha et eget felt i gaten for å opprettholde funksjonaliteten (Tromsø Kommune, u.å).

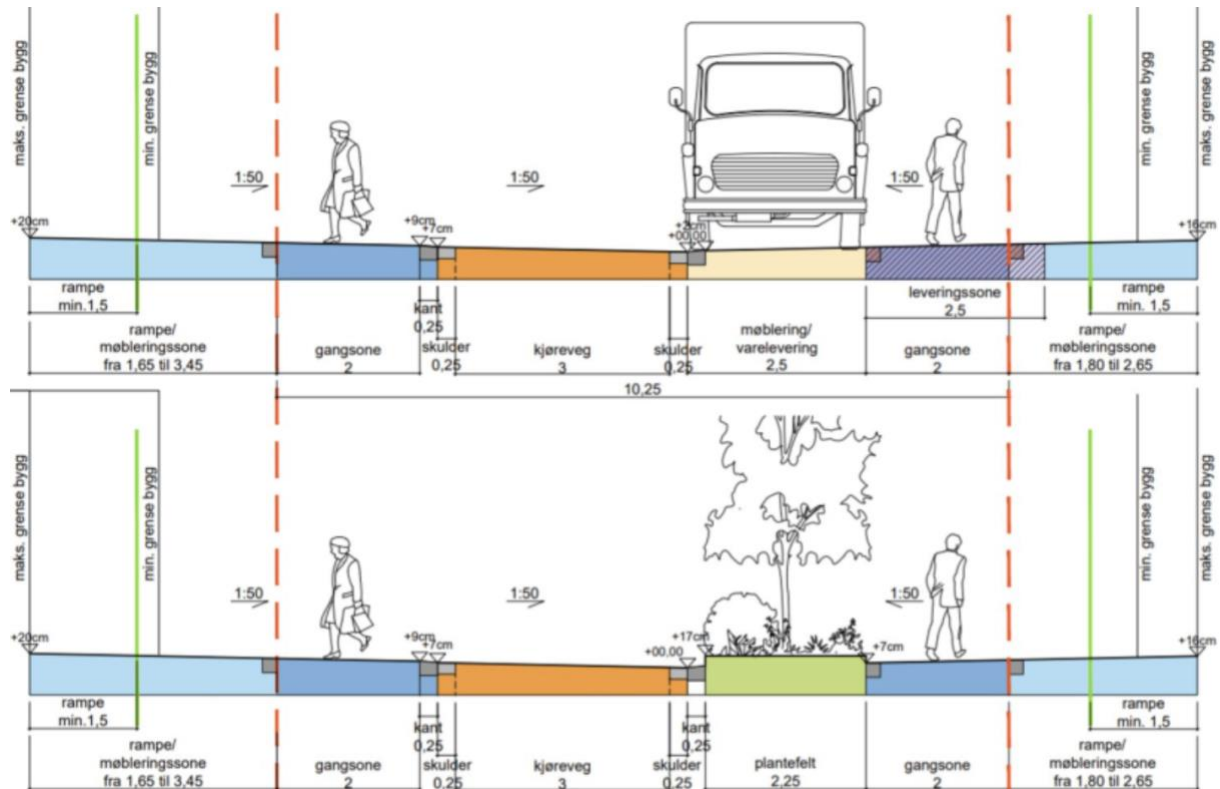
Prosjekteringen av Gågata nord i Tromsø innebærer en omfattende oppgradering som strekker seg fra Wi-To-krysset og nordover til krysset som leder til Ingvald Jaklins Plass. Hovedmålet med prosjektet er å fullføre gågaten med samme høye standard som ble etablert i den sørlige delen av Storgata i 2018. Gaten skal være en attraktiv og tilgjengelig gågate, utformet både over og under bakken, og skal tilrettelegge for fremtidige behov og infrastrukturforbedringer.

Det mest synlige aspektet av denne oppgraderingen vil være de nye dekkelementene i stein, som skal dekke hele gatens bredde. I tillegg vil hele området få installert gatevarme fra husvegg til husvegg, noe som vil gjøre gaten mer brukervennlig om vinteren og sikre at det er fritt for is og snø. Møbleringen vil bestå av benker, sykkelparkering og andre elementer som inviterer til opphold og aktivitet.

For å håndtere overvann og tilpasse seg et endret klima, vil det også etableres plantebed og regnbed som kan absorbere og filtrere vann. Disse grønne elementene bidrar både til et bedre miljø og en mer estetisk opplevelse av gaten. Videre skal gaten også tilrettelegges for universell utforming med ramper og trapper som er lett tilgjengelige for alle.

For å støtte opp om en moderne by med gode teknologiske løsninger, skal det også installeres strøm- og fiberpullerter som kan brukes til arrangementer og andre formål. Nye lysmaster skal sørge for god belysning og trygghet i området.

Denne helhetlige tilnærmingen gjør Gågata nord til et fremtidsrettet prosjekt, som ikke bare skal forbedre byrommet for nåværende brukere, men også legge til rette for videre utvikling i årene som kommer. Prosjektet vil utdypes videre i kapittelet om kunstplanen, som går i detalj om hvordan gågaten skal utformes og berike byrommet.



Figur 3 Gågata Tromsø

Punkt 25 i handlingsplanen for Tromsø sentrum handler om transformasjonen av Ingvald Jaklins plass, som ligger i en sentral, men utfordrende posisjon. Plassen befinner seg mellom to store utviklingsområder: Gågata nord og Vervet, med nærhet til Skansen og den fremtidige Nordbyen. Selv om området i dag ikke er en integrert del av gågaten, blir det i planen identifisert som et knutepunkt som skal fungere som en viktig gangakse som forbinder disse områdene. Målet er å gjøre plassen til et naturlig gangstrøk hvor mennesker beveger seg mellom ulike deler av sentrum, samtidig som det skapes muligheter for rekreasjon.

Planen skisserer potensialet for å omforme plassen til et attraktivt samlingspunkt. Dette innebærer å gi plassen en dobbeltfunksjon: den skal både kunne håndtere trafikk, men også fungere som et grøntområde hvor folk kan samles og oppholde seg. Selv om det i dag er et område preget av høy trafikk, legger planen vekt på å forbedre omgivelsene med parkarealer

og utvidet mulighet for uteservering. Ved å tilrettelegge for økt sosial aktivitet, ønsker kommunen å gjøre plassen mer attraktiv for opphold.

For å forbedre områdets miljøkvaliteter, foreslås flere tiltak som skal dempe de negative virkningene av trafikken. Et viktig tiltak er etablering av tilstrekkelig solskjerming for å beskytte mot støv og støy fra veiene rundt, spesielt Skippergata. Det planlegges også å erstatte eksisterende vegetasjon med mindre trær som er enklere å vedlikeholde og som gir kortere skygger. Dette vil gjøre plassen lysere og mer innbydende.

Samtidig tas det hensyn til at plassen skal ha et moderne, funksjonelt preg. Den skal være et praktisk og estetisk bindeledd mellom sentrum og de voksende områdene, og legge til rette for framtidige forbedringer som skaper en helhetlig by-opplevelse (Tromsø Kommune, u.å.).

Punkt 31 i handlingsplanen for Tromsø sentrum handler om utviklingen av Torget på Vervet, som er en viktig del av området ved havnen. Dette torget ligger i tilknytning til den større Vervet-utbyggingen, som er en omfattende revitalisering av det gamle industriområdet langs Tromsø havn. Planen legger opp til at torget skal fungere som en forbindelse mellom boligområdene på Vervet og resten av sentrum, med gode fasiliteter for gående, syklende og besøkende.

Utviklingsmulighetene inkluderer tiltak for å gjøre torget mer attraktivt for opphold og rekreasjon. Det kan for eksempel legges til rette for flere sitteplasser, belysning, grøntområder og annen møblering som kan gjøre plassen mer innbydende. En viktig del av prosjektet er også å sikre at torget fungerer som et fleksibelt område, som kan tilpasses ulike behov og arrangementer i fremtiden. Behovene i området fremover er ukjente, men med beliggenhet i midten av entreen til vervet er det store muligheter for aktiviteter og arrangementer (Tromsø Kommune u.å.)

Punkt 33 den nye skateparken ved siden av Tromsøbrua er en av de første fullførte delene av sentrumsplanen, som ble utviklet for å gi byens skatere et dedikert område for utendørs aktivitet. Parken kom til som et tiltak for å imøtekomme den økende etterspørselen fra Tromsøs skatere, som tidligere hadde få alternativer i sentrum. Selv om det finnes flere skateparker i byen, inkludert en stor skatehall på Fløyahallen nord på øya, var disse tilbudene enten innendørs eller mindre tilgjengelige. Skatehallen er populær, men krever betaling og

ligger et stykke unna sentrum, noe som gjør det vanskeligere for bynære skatere å bruke den regelmessig, spesielt om sommeren når det kan bli svært varmt inne.

Før etableringen av skateparken hadde mange skatere en tendens til å bruke offentlige rom i sentrum, inkludert Gågata. Rampene ved butikkene, som var ment for universell utforming, ble ofte brukt som skateramper, noe som førte til uønsket slitasje på infrastrukturen og utgjorde en fare for forbipasserende. Ved å opprette denne skateparken i sentrum, har kommunen skapt en attraktiv og trygg plass hvor skatere kan utfolde seg, samtidig som de avlaster andre deler av byen som tidligere ble brukt uoffisielt.

Parken er også nøye integrert i områdets eksisterende landskap, med respekt for de allerede etablerte grøntområdene og kunstverkene. Blant disse elementene finner man bysten av Fridtjof Nansen, nærliggende gressplener og sitteplasser. Skateparken utvides mot østsiden av parken, nærmere brua og bensinstasjonen, til et område som tidligere ble lite brukt, bortsett fra en skaterampe som allerede var på plass.

Dette prosjektet er et godt eksempel på hvordan Tromsø kommune jobber for å balansere moderne byutvikling med behovene til ulike brukergrupper, samtidig som de tar hensyn til bevaring av eksisterende natur- og kulturområder. Det er forventet at denne skateparken vil bidra til å avlaste andre områder i byen, spesielt gågaten, samtidig som den tilbyr en tiltrekkende og funksjonell arena for skating.

Punkt 36 Nordbybåndet er en viktig del av Tromsøs fremtidige byutvikling, og er planlagt som en gang- og sykkelprioritert korridor som knytter sammen Tromsø sentrum med områder som Stakkevollveien og Vervet mot gjennom Søndre Tollbodgate. Dette båndet vil fungere som en sammenhengende offentlig gangvei og grønn struktur, og vil bidra til å forbedre byens infrastruktur og tilgjengelighet for myke trafikanter. Det er ment å være en sentral forbindelse mellom Vervet og Storgata, som skal oppmuntre til en mer sammenhengende bystruktur og fremme aktivitet i byens offentlige rom.

Nordbybåndet skal også være designet for å kunne håndtere teknisk infrastruktur, som vann- og avløpsledninger, og prosjektet legges opp til å sikre kvalitet og sammenheng i området fra starten av. Det er en del av en bredere satsning som har som hensikt koble sammen flere byrom og grønne områder, noe som bidrar til både rekreasjon og praktisk bruk i hverdagen. Dette er spesielt viktig for Tromsøs vekst, da det bidrar til å koble ulike deler av byen sammen og gir

beboerne flere muligheter til å bevege seg mellom de forskjellige delene av sentrum på en trygg og miljøvennlig måte.

Fremtidige planer innebærer også utvikling av offentlige rom som skal kunne brukes til lek og rekreasjon, samtidig som private utbyggere fra Vervet vil være involvert i finansieringen av visse deler av prosjektet. Dette sikrer at området vil tilpasses ulike behov, både for barn, voksne, og eldre, noe som gjør det til en flerfunksjonell del av Tromsø sentrum. (Tromsø Kommune, u.å.)

4.5 Kunstplan for Storgata

Tromsø har nylig vedtatt en omfattende uteromsstrategi som inkluderer spesifikke områder dedikert til kunst. Formålet med denne strategien er å sikre at kunst spiller en sentral rolle i utformingen av byens viktigste offentlige rom. Ifølge denne planen er det identifisert tre nøkkelområder i gågata hvor kunstverk skal integreres, noe som vil bidra til å berike og heve kvaliteten på byrommene. Disse områdene er plassert ved Fredrik Langes gate, Torgalmenningen og Bispegata, med særlig vekt på start- og sluttpunktene av Storgata nord samt torget.

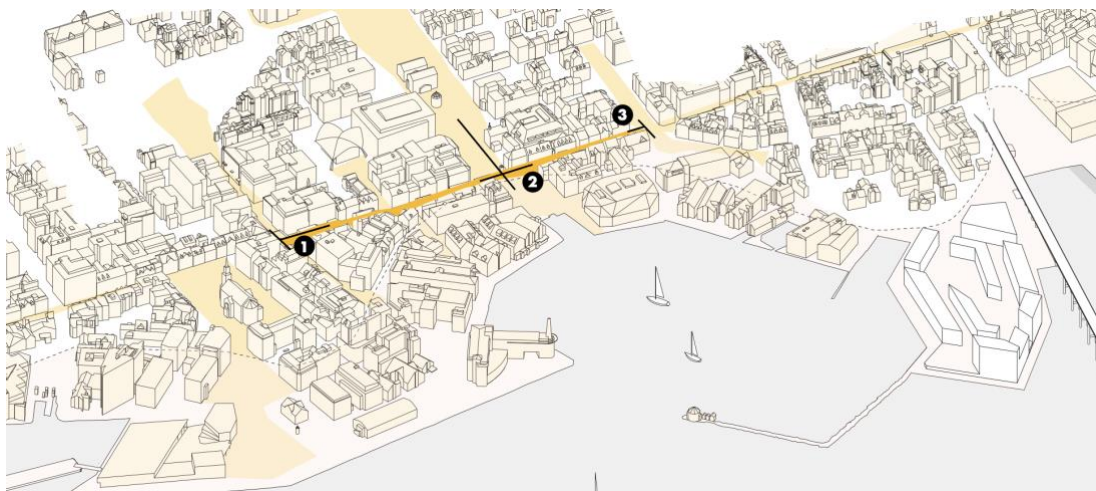
Storgata er en livsnerve i Tromsø, og fungerer som både en ferdselsåre og handelsgate, i tillegg til å være en viktig møteplass for både innbyggere og turister. Prosjektet har stor potensial til å tiltrekke seg kunstnere og styrke den kulturelle identiteten til gågata. Gjennom kunsten vil man kunne fremheve Tromsøs unike beliggenhet nær Sápmi, og kunstprosjektene i gaten vil ha som mål å videreføre denne forbindelsen til den samiske kulturen.

Integreringen av kunst i disse områdene skaper ikke bare en estetisk tiltalende atmosfære, men fremmer også samhandling og engasjement mellom byens innbyggere og besøkende. Kunstverkene vil kunne åpne opp for dialog og refleksjon, og bidra til en større forståelse av Tromsøs kulturelle og historiske kontekster. Gjennom denne satsingen håper man å løfte frem ikke bare den fysiske utformingen av gågata, men også å skape mer dynamikk og kreativitet i byen. Kunstplanen for sentrum i Tromsø har som mål at kunstverk skal vise frem byens historie, mangfold og framtidige utvikling. Kunstplanen er en del av det større sentrumsløftet, med fokus på å skape inkluderende og estetisk tiltalende møteplasser som reflekterer både lokale og internasjonale impulser.

I sentrum dominerer tradisjonelle skulpturer og byster, særlig av norske menn. Kunstplanen ønsker å bryte med dette ved å inkludere kunstneriske uttrykk som representerer et bredere spekter av kjønn, kulturer og samfunnsgrupper. Dette handler om å skape rom der flere kan føle seg sett og representert, og samtidig heve nivået til nasjonale og internasjonale standarder. Tromsø er en internasjonal by med stor samisk befolkning, og det er et mål å synliggjøre dette gjennom kunstprosjekter. Eksempler er muligheten til å inkludere samisk kultur og andre kulturelle referanser i offentlige kunstverk som kan skape en mer inkluderende atmosfære for byens flerkulturelle befolkning.

I tillegg til å berike den estetiske opplevelsen av sentrum, vil kunstprosjektene bidra til å skape levende og interessante byrom. Områder som Storgata og Bispegata vil bli omgjort til naturlige møteplasser, noe som styrker det sosiale livet og skaper et mer dynamisk og vitalt bybilde. For besøkende kan dette gi et bedre førsteinntrykk, spesielt i områder med høy turisttrafikk. Videre gir offentlig kunst mulighet for interaksjon mellom innbyggere og deres fysiske omgivelser, noe som kan fremme refleksjon og dialog.

Et av de konkrete områdene som er avsatt for kunst er i Storgata. Et eksempel er kunstverket ved krysset mellom Storgata og Fredrik Langes gate, som skal fungere som et møtepunkt for ventende busspassasjerer. Kunstverket må altså være robust og tilpasset det tøffe klimaet. Et annet viktig område er Bispegata, hvor det skal settes opp terrorsikring i form av pullerter. Her vil kunst bli brukt for å myke opp den harde infrastrukturen og samtidig skape en samtale om samfunnets økende behov for sikkerhet i det offentlige rom.



Figur 4 Kunstplan

4.6 Vervet & Nordbyen

Kulturminneloven § 3 fastslår at ingen må uten lovlig tillatelse «skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på en annen måte utilgjengelig skjønne automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje. (Tromsø kommune, 2015, s. 19).

Tromsøya og Tromsdalen er hjem til mange viktige kulturlandemerker i Tromsø. Skansen, som blir nærmeste nabo til Vervet, var en gang forsvarsposisjon til Tromsø by, og i sin tid hvor Tromsø erklærte bystatus. Skansen er et av de viktigste kulturminnene i Tromsø og skal derfor bevares (Tromsø kommune, 2015, s.42). Andre viktige kulturminner i byen inkluderer Ishavskatedralen i Tromsdalen, Tromsøbruen som kobler Tromsøya og Tromsdalen sammen, og Gondolen som går opp til Tromsøfjellet. Alle disse bitene av Tromsøs historie henger sammen, og man skal kunne se alle disse elementene fra Skansen. Det var derfor viktig når planene for Vervet ble lagt midt imellom Skansen og sikten til Tromsdalen, at dette ikke endret seg. Det ble dermed lagt i planene at Vervet måtte formes slik at sikten til alle disse elementene ble bevart. Siktlinjene har vært et viktig premiss i planleggingen. Utsikten fra Skansen og byrommene rundt prosjektet til brua og til Ishavskatedralen ble tidlig lagt som betingelser for utformingen. Det er lagt stor vekt på sikten fra skansen både til sundet og til Ishavskatedralen. (Tromsø kommune, 2015, s. 41).

Vervet er et nytt og ambisiøst byutviklingsprosjekt som kombinerer moderne arkitektur med historiske omgivelser i hjertet av Tromsø. Prosjektet er utformet som en smart bydel, med mål om å være et bærekraftig og fremtidsrettet tilskudd til byen. Vervet skal ikke bare revitalisere en tidligere industriell havnefront, men også fungere som et forbilde for videreutviklingen av Tromsø. I tillegg til boliger og næringsbygg, legges det stor vekt på miljøvennlige løsninger, integrasjon av teknologi, og å skape attraktive offentlige rom.

Vervet markerer starten på en bredere transformasjon av området, og vil snart bli fulgt av det nærliggende Nordbyprosjektet, som skal utvikles nord for Tromsøbrua. Sammen vil disse prosjektene bidra til å definere Tromsøs vei mot en mer moderne og fremtidsorientert bystruktur, samtidig som de ivaretar byens unike kultur og historie.

Vervet inneholder totalt 400 boliger delt opp i alt fra 2-roms til 5-roms leiligheter, delt opp over flere bygginger og inntil 470 parkeringsplasser. Det er lagt av én parkeringsplass til hver boenhet, pluss en andel plasser til besøksparkering. (Tromsø kommune, 2015, s. 36- 37). Prosjektet legger særlig vekt på å tilby grønne utearealer, som er betydelig større enn det som

er vanlig i resten av sentrum (Tromsø kommune, 2015, s. 37). Dette er en bevisst strategi for å skape en mer attraktiv og innbydende bydel, ettersom sentrum ellers ofte preges av betong og asfalt. De ekstra grøntarealene er ment å gjøre området mer tiltalende både for beboere og besøkende, og bidra til et mer levende og grønt bymiljø.



Figur 5 Vervet og Nordbyen

Nordbyplanen i Tromsø er en detaljert regulerings- og utviklingsplan som tar sikte på å forvandle og oppgradere området kjent som Nordbyen, som ligger nord for Tromsø sentrum. Denne planen er en del av kommunens større strategi for å revitalisere bykjernen, gjøre den mer tilgjengelig og bærekraftig, og øke byens attraktivitet som en levende og funksjonell by. En viktig del av Nordbyplanen er å fortette området med en blanding av boliger, næringsbygg og offentlige tjenester. Dette inkluderer å utvikle nye boligkomplekser og kommersielle lokaler i et forsøk på å tiltrekke seg flere fastboende og gjøre området mer levende og urbant. Fortetting skal også bidra til å minimere bilavhengighet, ved å samle flere funksjoner i gangavstand fra hverandre.

En sentral del av Nordbyplanen er å skape bedre forbindelser mellom Nordbyen og Tromsø sentrum. Dette inkluderer nye gang- og sykkelveier, samt en bedre tilrettelegging for kollektivtransport. Dette skal komme til liv gjennom Nordbybåndet, en gang- og sykkelforbindelse som skal binde sammen Stakkevollan-området med sentrum, og gjennom

Nordbyen. Denne akse vil fungere som en viktig transportåre og samtidig bidra til å integrere Nordbyen med resten av bykjernen.

I tillegg til boliger og næringslokaler, fokuserer Nordbyplanen sterkt på å skape attraktive offentlige rom som parker, torg og møteplasser. Disse skal fremme sosial bærekraft ved å gjøre det enkelt for beboere og besøkende å møtes og delta i fellesskapsaktiviteter. Slike offentlige rom spiller en nøkkelrolle i å styrke byens vitalitet og opplevelse.

Bærekraft er et gjennomgående tema i Nordbyplanen, både når det gjelder miljø og samfunn. Det er lagt vekt på energieffektive bygg, miljøvennlige transportløsninger og tilrettelegging for syklist og gående. Samtidig er planen utformet for å sikre sosial bærekraft ved å skape boliger som er tilgjengelige for ulike aldersgrupper og sosioøkonomiske nivåer.

Nordbyplanen tar også sikte på å forbedre infrastrukturen i området, inkludert veier, vannforsyning, avløpssystemer og energiforsyning. Oppgradering av denne infrastrukturen er viktig for å kunne støtte den økte befolkningstettheten som følge av utviklingen, og for å sikre en høy levestandard for beboerne. For å realisere Nordbyplanen vil Tromsø kommune samarbeide med private utbyggere og investorer. Dette partnerskapet er avgjørende for å sikre finansiering og gjennomføring av planene, samt for å tiltrekke seg interesse fra utviklere som ønsker å bidra til å modernisere og revitalisere Nordbyen.

Nordbyplanen er en del av en større strategi for å styrke Tromsø som en bærekraftig, urban by. Ved å revitalisere Nordbyen og bedre integrere det med resten av sentrum, håper kommunen å skape en mer attraktiv og funksjonell bydel, som både vil tiltrekke seg flere innbyggere og styrke byens økonomi og livskvalitet.

Prosjektet er også viktig i lys av den økende veksten i Tromsø, da det vil bidra til å håndtere befolkningsveksten på en bærekraftig måte, samt forbedre byens infrastruktur og urbane liv. Til høyre er et bilde som representerer hvor Nordbybåndet vil gå.



Figur 6 Nordbybåndet

4.7 Veien videre

Kollektivtransport og biltrafikk i Tromsø sentrum er preget av byens geografiske utfordringer som en øy med begrenset plass og et vinterklima som har innvirkning på flere deler av hverdagen, som for eksempel parkeringstilbud, samt byens økende befolkning og turisme.

Generelt sett har Tromsø har et velfungerende kollektivsystem, basert på buss. Bussnettet er godt utbygd og betjener både sentrum og bydelene rundt Tromsøya, samt forbindelser til fastlandet og Kvaløya. Troms fylkestrafikk opererer bybussene, og det er flere ruter som går hyppig gjennom Tromsø sentrum, og andre knutepunkter som Jekta Storsenter, UiT/UNN og Prostneset. Knutepunktet i stort sett alle rutene finner vi i sentrum. De mest trafikkerte linjene går ofte til UiT/UNN siden dette er et relativt lite område med svært mange ansatte og en studentpopulasjon som står uten egen transport. På grunn av dette er det hyppige avganger, spesielt i rushtiden.

Prostneset er et viktig knutepunkt for både buss- og båttrafikk. Det er en moderne terminal som binder sammen lokale busser, regionbusser, hurtigbåtforbindelser og Hurtigruten. Terminalen ligger sentralt i Tromsø sentrum, nær havnen, noe som gjør sentral for kollektivtransport både til lands og til sjøs. Tromsø sentrum har også fergeforbindelser til omkringliggende øyer og hurtigbåtforbindelser til steder langs kysten. Dette er viktig for kommunikasjon med mer avsidesliggende deler av regionen.

Vær og klima byr på noen utfordringer i henhold til transport. og is kan være en utfordring for kollektivtrafikken, spesielt i de kaldeste månedene. Snø og is kan føre til forsinkelser og uventede problemer for busser og bilister. Økt bruk av kollektivtransport i forbindelse med turisme og befolkningsvekst har også økt presset på systemet.

Biltrafikk er en utfordring i Tromsø, spesielt i sentrum, hvor det er begrenset plass på grunn av Tromsøyas størrelse, topografi og historie. Dette kan føre til trafikk i sentrum, hvor busstrafikken føres gjennom skippergata, og all ordinær biltrafikk blir tvunget gjennom Grønnegata.

To av hovedårene for trafikk til og fra sentrum er Tromsøbrua og Tromsøysundtunnelen. Tromsøbrua binder sentrum til Tromsdalen på fastlandet, mens Tromsøysundtunnelen gir en underjordisk forbindelse som avlaster trafikk over brua. I tillegg er det en tunnel under øya, Langnestunnelen, som bidrar til å lede trafikken til og fra sentrum.

Tromsø har rushtidsproblemer, spesielt i periodene rundt arbeids- og skoletid, da biltrafikken kan være tung. Tromsøbrua og sentrale veier kan være overbelastet i disse tidene.

Parkeringsplasser er begrenset, noe som fører til at mange må parkere utenfor sentrum og gå eller ta kollektivtransport. Tromsøbrua, mellom Tromsdalen og Tromsøya og Sandnessundbrua mellom Kvaløya og Tromsøya, er begge viktige for at beboere utenfor Tromsøya skal kunne komme seg på jobb hver dag, og begge broene ligger på kapasitetsgrensen. Kommunen har implementert løsninger for å minske personbiltrafikken via parkering til buss løsninger i forkant av bro overgangene.

I sentrum er det flere parkeringshus, men gatenivå parkering er relativt begrenset. Populære parkeringshus inkluderer Fjellet parkeringshus og Kirkegata parkeringshus, som gir innendørs parkering, noe som er viktig i vintermånedene.

Tromsø har også innført bompenger for å regulere trafikken og finansiere veiprojekter, som vi i dag ser i Giæverbukta, samt for å redusere biltrafikken inn mot sentrum og oppfordre folk til å bruke kollektivtransport eller sykle.

Tromsø kommune gjennom byutviklingsprosjektet Tenk Tromsø og nullvekst mål i personbiltransporten har satt mål om å redusere bilbruk i sentrum. Kommunen har økt satsingen på sykkel- og gangveier, og forbedret kollektivtilbudet, med mål om å redusere utslipp og forbedre luftkvaliteten.

Tromsø har investert i sykkelveier som forbinder ulike deler av byen med sentrum, men på grunn av vinterforholdene er sykkelbruk mer utfordrende i store deler av året. Kommunen jobber imidlertid med å tilrettelegge bedre for helårs sykling. Så langt ser det ut til å fungere, ifølge kommunen bruker om lag 15% av Tromsøværingene sykkel i sine arbeidsreiser, som er dobbelt så høyt som landsgjennomsnittet (Tromsø kommune). Sentrum er kompakt og tilrettelagt for gående. Mange av gatene i sentrum har begrenset biltrafikk, noe som gjør det enklere å velge å bevege seg til fots. Lysløypa og Charlottenlund gjør det også lettere å gå, sykle eller stå på ski langs hele lengden av Tromsøya.

Kollektivtransport i Tromsø sentrum er godt utviklet med et effektivt bussnettverk som dekker både sentrum og omkringliggende områder, inkludert hurtigbåtforbindelser og ferger. Biltrafikk kan være utfordrende, særlig i rushtiden og på grunn av parkeringsbegrensninger.

Byen har innført tiltak som bompenger og utvidelse av sykkel- og gangveier for å begrense biltrafikken og fremme mer bærekraftige transportalternativer.

I april 2021 vedtok Tromsø kommune, ledet av Barbara Vögele fra Miljøpartiet De Grønne (MDG), å midlertidig stenge Skippergata for sommeren. Allerede i 2019 hadde gaten vært midlertidig stengt for biltrafikk på grunn av gravearbeid, noe som ga kommunen verdifulle erfaringer til bruk i senere prosjekter. Disse erfaringene la grunnlaget for et nytt prøveprosjekt, der målet var å vurdere om en permanent stenging kunne være aktuelt, avhengig av hvor vellykket forsøket viste seg å være. Før stengingen uttalte MDG at sommerperioden kunne brukes til å teste ulike sosiale aktiviteter i gaten, som salgsboder, pop-up-arrangementer og konserter i Gamlebyen.

Konsensus fra Tromsøværingene var at prosjektet mislyktes, fordi gatens funksjon da, og nå, er transport, ikke aktivitet. Gaten er ifølge debattene som fulgte en kritisk transportåre for kollektivtransport og vanlige trafikanter. All overflødig trafikk som måtte bevege seg opp til Grønnegata førte til lengre køer og mer forvirring. Til gjengjeld var gaten i praksis tom i perioden.

5 Observasjon & Analyse

I dette kapitlet skal jeg presentere funn fra observasjonene jeg har gjennomført, jeg skal analysere tematikken og komme med svar på forskningsspørsmålene jeg har laget for oppgaven. Jeg vil så innlede til avslutningen av oppgaven og gi et svar på problemstillingen for oppgaven.

5.1 Funn

Som nevnt i metodekapitlet gjennomførte jeg flere observasjoner, mange gjennom vår og sommeren av 2024, på grunn av manglende data gjennom de første intervjuene, valgte jeg å gjennomføre dem igjen. Denne gangen gjennomførte jeg intervjuer fra mandag til fredag i høsten 2024. Disse observasjonene varte i to timer hver, fra 16:00 – 18:00, dette som nevnt tidligere gir sine egne former for data, da dette er en periode hvor mange er på tur hjem fra jobb. Samtidig mener jeg nettopp dette er et interessant tidsrom for å se hvordan mennesker beveger seg i dagliglivet, og ikke bare når man slapper av en solfylt lørdag midt på sommeren.

Første ettermiddag telte jeg totalt 829 forbipasserende. De fleste spaserte langs skippergata, enten mot busstoppet i enden av gaten, eller mot sentrum fra retningen av busstoppet. Jeg kan ikke med sikkerhet si at alle forbipasserende kom i fra busstoppet eller var på tur mot det, men det er ellers dårlige gangvei- infrastruktur i den retningen, og ellers få butikker, og busstoppet er svært populært for avganger til sentrum, og koblinger rundt om i byen. Ellers var det 142 personer som gikk fra Vervet til Sentrum denne ettermiddagen, og 116 som gikk fra Sentrum til Vervet. Andelen forbipasserende var dermed langt større enn trafikken mellom Skippergata og Sentrum. Trafikkbildet mellom Vervet og Sentrum består bare av omkring 30% av den totale flyten. Som ikke er spesielt overaskende med tanke på tidsrom, og nyttigheten av busstoppet i enden av gata. Det var mye trafikk i perioden, stort sett fra start til slutt i observasjonsperioden. På grunn av lyskrysset hvor skippergata blir til Havnegata. På grunn av at Havnegata er for kollektivtransport betyr det at stort sett all trafikk skal opp gjennom Bispegata. Her finner vi enda et lyskryss, som fører til svært dårlig flyt både for biltrafikken, men også for myketrifikanter som forsøker å krysse veien. Det gir en følelse av at alle står litt fast mens de forsøker seg å komme seg videre.

Den neste dagen jeg gjennomførte observasjon telte jeg totalt 665 forbigående, som var noe roligere enn dagen før. Slik som i går var flesteparten av de forbigående, av dem 485, på tur gjennom Skippergata, mellom sentrum og busstoppet. Også i dag ser vi en liten forskjell i hvor mange som går til Vervet fra sentrum, og fra sentrum til Vervet. 110 gikk mot sentrum fra Vervet, mens 70 gikk mot Vervet fra sentrum. Trafikkbildet var sammenlignbart med dagen før, store deler av perioden sto biler og busser fast på røde lys. Jeg observerte flere som skulle inn gjennom Søndre tollbod gate krysse mellom de stillestående bilene. Det er gangfelt på hver sin side av krysset inn denne veien, men på grunn av at gaten er designet som en gågate, velger de fleste å gå langs den midt i veien. Så når de krysserveien, krysser dem i midten. Problemet er at når Skippergata er så trafikkert som den er fører det til at mange går ut i trafikken rett bak busser og biler, og det skaper farlige situasjoner.

På dag tre var det totalt 865 i perioden jeg gjennomførte observasjonen min, 629 av dem var forbigående. Denne dagen var det litt flere som kom fra sentrum og gikk til Vervet, 121, mot 115 som gikk fra Vervet til sentrum. Dette er helt anekdotiske tall, det vi ser er at det er en klar likhet i hvor mange som kommer og går mellom hver av delene av bydelene. På denne dagen var det særlig mange turister, og generelt flere som stoppet opp. På denne dagen var det mange høstblader i luften, og det var flere tilfeller av mennesker i gaten som valgte å stoppe opp for å se på trærne, blant annet en mindre gruppe som stoppet opp for å ta en liten photo-shoot, som nevnt tidligere.

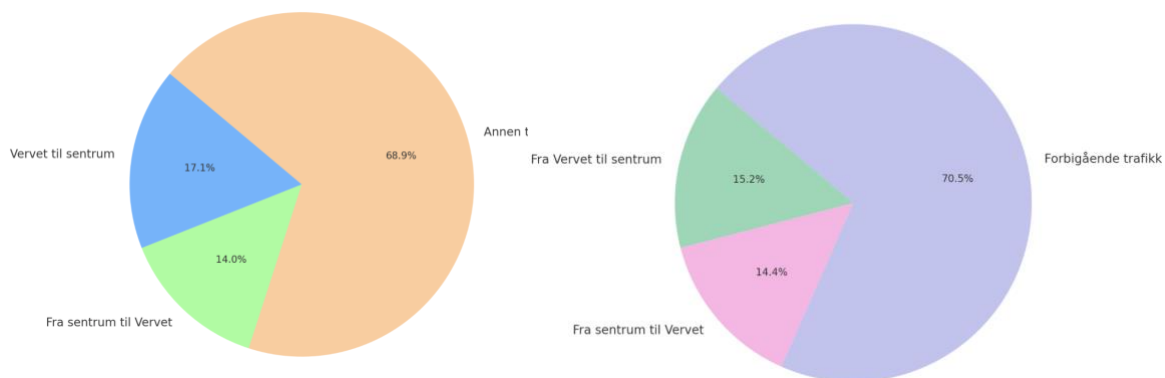
På dag fire så jeg totalt 769 forbigående. 525 av dem gikk forbi Vervet, 140 gikk til og 104 gikk fra. Denne dagen var det en del flere som gikk inn til Vervet, dette skyldes at det var flere tourer som gikk gjennom området. Det er vanskelig å si hva det gjaldt, men det så ut som at det var så mange som tre grupper som ble geleidet gjennom området, hver gruppe var på 15 -20 mennesker. De tok mange bilder blant annet av Roald Amundsen, og viste tydelige tegn til at de ønsket å gå saktere enn ordinære mennesker ellers i området. De stoppet opp for å se på trærne i parken under veis. Det var litt dårligere vær denne dagen, og det virket som at det var lengre perioder hvor det var helt stille i området.

Dag fem var det særdeles dårlig vær sammenlignet med resten av uken, det var kaldere i luften, og det regnet periodevis, som det hittil ikke hadde gjort i observasjonsperioden tidligere i uken. 627 personer totalt passerte området i perioden. 437 gikk forbi, 98 fra Vervet til sentrum, og 92 gikk fra sentrum til Vervet. Det var enda klarere denne dagen at mennesker i området ikke ønsket å være der lengre enn nødvendig, og det var også flere som kom og

gikk alene, i forhold til før. I fra mitt perspektiv følte det ut som at det kan komme av at det var færre turister ute og gikk i området på denne tiden enn tidligere i uken. Denne dagen opplevde jeg som den roligste. Det var lengre perioder uten noen forbipasserende, og dem jeg så gikk fort, og var ofte alene, sammenlignet med tidligere i uken.

De totale tallene for alle reisende denne arbeidsuken, og for alle observasjonene ser slik ut; 2647 personer passerte ut fra sentrum og langs Skippergata. 569 gikk fra Vervet til sentrum, og 539 gikk fra sentrum til Vervet. Totalt sett passerte 3755 personer gjennom området i løpet av arbeidsuken.

Under har jeg satt opp to kakediagrammer. Diagrammet til venstre er en representasjon av den første dagen jeg gjennomførte en observasjon. Til høyre er de fulle tallene for alle dagene sammenlagt. Det virker basert på likheten mellom de to at den første dagen er svært representativ av en ordinær uke på Jaklinsplass en uke på høsten i Tromsø.



Figur 7 Observasjon

For å skape et bedre bilde av hvordan folk går mellom gågata og Søndre Tollbodgata, og i hvor stor grad Tromsøværingene faktisk velger å bevege seg mellom gågata og Vervet. Jeg gjennomførte fem observasjoner i løpet av en uke.

Det jeg fant i mine observasjoner av krysset mellom Storgata og Søndre Tollbodgate, var at det var lite grunn til å oppholde seg i området for de fleste. Dem jeg tolket som var mest interessert i være i området i noen form for tid var gruppene som ønsket å stoppe opp for å ta bilde av graffiti- maleriet av Roald Amundsen som man kan se i området. De fleste som

passerte forbi meg gikk som regel i høyt tempo, alene, mange med hodetelefoner eller på telefonen, det følte ut som at alle hadde en buss å rekke og et sted å være. Det finnes parkbenker og sitte områder ute, disse ble tatt i bruk en gang mens jeg var der, samt en photo-shoot som ble tatt i parken, siden blar hadde begynt å falle ned fra trærne, og det sikre høst tegnet fikk en gruppe til å stoppe opp. Det ga meg en følelse av aktivitet som jeg hittil ikke hadde fått fra parken, og det følte ut som at med noen endringer til atmosfæren kunne det vært en plass folk ønsket å bli værende for lengre perioder. Som nevnt tidligere er dette noe man kan plukke opp på bedre om man gjennomfører flere observasjoner over en enda lengre tidsperiode, og som et resultat av tidspunktet observasjonene ble gjennomført på vil dette kunne endre synet på parkens bruk, om datagrunnlaget kunne si mer om parkens bruk på sommeren.

5.2 Gå- struktur i sentrum

Observasjonene viste at det er relativt stor kobling mellom sentrum og Vervet, men at det fremdeles er mange visjoner i spill for hva som kan gjøres for å forsterke denne koblingen. Det er to hovedruter mellom Storgata og Søndre Tollbodgate, og det er direkte ut fra Gågata, over Jaklinsplass og inn i Søndre Tollbodgate, og det er via Torget og langs Promenaden. Det er grunner til å gå begge rutene som nevnt tidligere, er det i et turistperspektiv veldig fin utsikt langs promenaden og via Jaklinsplass oppleves for mange som en mer direkte rute. Som allerede nevnt er det noen hovedproblemer for begge i et vitalitetsperspektiv, som strider med målene satt av Jan Gehl som nevnt tidligere. Spesielt ser vi dette problemet med Promenaden, som på mange måter føles uferdig ut. Uten en helhetlig promenade som følger hele veien, og men begrensede butikker, kan det være mer uklart å følge for blant andre turister. For Jaklinsplass er problemene som jeg har lagt frem trafikkbildet i gata, det er uoversiktlig, det er høylytt og det er uoversiktlig. Som nevnt tidligere i oppgaven vil dette forbedres med en utvikling av Jaklinsplass, som vil se mer begrenset sikt til Skippergata, og mindre trær i parken som vil lage et mer tydelig skille mellom vei og gangvei.

Det er ofte en grunn til at man velger å gå en rute over en annen, ofte, enten man er klar over det eller ikke velger man en rute fremfor en annen. Når man kjører bil skjer dette naturlig, ved at man aller helst tar den raskeste ruten, men man tar også da tidligere erfaringer med i betraktning når man gjør valg om rute. Det kan være så enkelt som at man gjør det man alltid gjør når man kjører til jobb, eller at man velger rute basert på tidspunkt på dagen for å slippe

unna den verste trafikken. Det samme gjør man daglig når man velger hvordan retning man skal gå. De daglige gå- strukturene endres basert på formålet man har med turen. Har man det travelt vil man kanskje velge en annen rute, enn om man var ute etter å se seg om i butikker.

«Gå- Struktur» som jeg har valgt å kalle det i denne oppgaven er den strukturelle vandringen man gjør hver dag, Ruten man velger til og fra jobb for eksempel er gjerne strukturert, og man ønsker gjerne ikke å skille fra denne uten grunn. Man irriter seg kanskje over at man må gå eller til og med kjøre en annen vei en man er vant til, fordi veiarbeid fører til at man må ta en annen rute. Disse gå-strukturene er ikke noe vi tenker spesielt mye over, vi tar de ruten vi er vant til, uten å tenke oss om. Gjerne er det fordi disse rutene er raskest, men det trenger ikke alltid være årsaken, og det er svært personbasert. Hvor en voksen mann er ute etter den mest direkte ruten, vil en eldre dame med rullator være ute etter den tryggeste ruten, og en forelder med barnevogn vil se etter hvor det er lettest å ta med seg barnevogn. De bygde omgivelsene og våre ønsker og mål med vandringen vår er katalysator for valgene vi gjør når vi går ut husdøra. Ingen plass er dette mer tydelig enn når vi befinner oss i et hav av valg, som man ofte gjør mest nå man befinner seg i en bykjerne. Så med det mener jeg at man i utgangspunktet allerede legger føringer for hvor man velger å bevege seg i sentrum, og det er ofte basert på egne mål for turen.

Hvor vi som beboere velger å gå kan også styres gjennom planlegging, ved å for eksempel gjøre noen ruter mer interessante enn andre, slik som Jan Gehl skriver om i sine bøker. Det er derimot ikke alt som lar seg styre. «Desire paths», oversatt til ønskede veier er fenomenet av veier som ikke nødvendigvis er designet eller planlagt for, men som fremstår allikevel basert på våre bevegelsesmønstre. De oppstår som små stier i den urbane veier, og dukker ofte opp i områder hvor en ønsket bygd vei, tar en mindre enn ideell linje. Disse dukker gjerne opp hvor en lagt vei tar en 90 graders sving, og vi som brukere, krysser tvers over for å spare litt tid. Over tid, ettersom flere og flere velger å ta denne veien, dukker det opp en bredere og bredere sti. Dette er et eksempel på hvor de bygde veiene og den letteste og derfor også ofte den beste veien kolliderer med hverandre, og våre innebygde gå-strukturer tar over.



Figur 8 Desire paths

Våre habituelle bevegelser er styrer hvordan vi beveger oss i hverdagen, men slik Gehl fant i hans arbeid, beveger vi oss som mennesker også annerledes basert på våre omgivelser. Lange brede korridorer med større avstander mellom hvert interessepunkt fører til at vi øker tempoet vårt. Vi går raskere om det er mørkt og dårlig belysning, og vi velger også generelt ikke å gå hvor vi føler oss utrygge. Sosial bærekraft og Vitalitet er faktorer vi tar i betraktning enten vi vet det eller ei.

Jeg mener at utviklingen av Jaklinsplass er svært viktig for å få en sammenfattet struktur mellom Sentrum og Vervet, og at en sterkere kobling mellom dem vil være viktig i fremtiden, Dette vil bli tydeligere etterhvert som utviklingen av Jaklinsplass er ferdigstilt. De som ønsker å bevege seg mellom vil komme til å gjøre det, men det er relevant å ta i betraktning at det i dag virker som at høy hastighet og støv og støy i dag fører til lite tid til å senke farten å se seg om. En endring i disse strukturene kan føre til at flere velger å bevege seg ut dit, og videre til Vervet, i motsetning til i dag, hvor det føles ut som at de fleste går rett forbi. Det første forskningsspørsmålet jeg stilte i denne oppgaven var:

Hvordan effekt vil det nye bybildet ha på de eksisterende gå- strukturene i sentrum

Jeg tror det kommer til å være en liten effekt på de eksisterende gå-strukturene i sentrum. Den største forskjellen vil komme av utviklingen av Jaklinsplass som fungerer som et samlingspunkt og skjæringspunkt mellom Vervet og Gågata. Promenaden er her også et relevant skjæringspunkt for gående, men det er ikke lagt noen planer om endring i promenaden i verks. Vervet som møtested vil være og er i dag svært populært, men det er lite trolig at det vil endre folks daglige gå- strukturer utover besøk spesifikt rettet til Vervet, og i mindre grad tilfeldig vandring.

5.3 En sammenslåing av Sentrum og Vervet

Tromsø kommune planlegger en sammenslåing av Nordbybåndet og Gågata. Dette vil føre til en strekning som går hele veien fra Domkirka til Stakkevollan, og vil effektivt mer enn doble lengden på gågata slik den er i dag. I sammenheng med denne utviklingen, er det en rekke ledd i handlingsplanen som skal jobbe sammen for å skape et helhetlig vitalt bilde av sentrum. Som utviklingen av Jaklinsplass og videreutviklingen av Søndre Tollbodgate.

Et prosjekt som nylig ble avvist for andre gang er Pellerin saken. Dette var et prosjekt som hadde potensialet til å redefinere mønstrene i Søndre Tollbod gate. Prosjektet skulle omgjøre parkeringsarealet i nærheten av polarmuseet, for å skape mer kompakt utvikling i området. Dette var et boligprosjekt som ville fylt inne store deler av det tomme arealet rundt gaten, og som kunne ført til en tettere mer imøtekommende struktur i nærområdet. Det kommer selvfølgelig ikke uten sine problemer. For det første er mange imot å fjerne sentrale parkeringsplasser til fordel for ny boligbygging. I tillegg er dette et område med mye historie, så tett opp mot skansen, og Polarmuseet. Dette skape frykt for at det vil ta over for og potensielt ha en negativ effekt på de allerede ikoniske byggene i området. Dette mener jeg er helt irrelevant da utvikling som Vervet allerede tar opp så mye av det visuelle bildet i området.

En sak jeg valgte å ta opp tidligere i oppgaven var MDGs valg om å stenge ned Skippergata for trafikk som et prøveprosjekt for en potensiell fremtidig stenging. Dette prosjektet endte opp med å ikke gå noe sted, og diskursen i ettertid var at prøveprosjektet feilet, fordi det ikke førte til noen reel positiv utvikling i et vitalitetsperspektiv, samtidig som det førte til svært reelle utfordringer for beboere som opplevde store trafikkbildet da gaten stengte. For folk flest, var opplevelsen at støy og støvnivåer sank drastisk, som er gitt, med tanke på hvor trafikkert veien er. Veien har to hovedfunksjoner. Kollektivtransport, som buss og taxier kjører langs skippergata, fordi dette er et område med mange busstopp og taxi depoter. Den andre funksjonen av veien er å sende trafikk opp til Grønnegata eller til tunnelen som ligger i gaten over. Gatens funksjon er simpelthen en trafikkåre. I seg selv er slike gater også nødvendig for at sentrum skal være funksjonell, man er nødt til å ha simpel og fri flyt mellom bydeler, og her er sentrum en av de viktigste å prioritere. Problemet her at gaten ligger midt i mellom to viktige punkter, og resultatet av dette er mye støy støv, biler og lyskryss. Dette senker kvaliteten av området, og det gjør det også mindre trivelig og verste fall farligere å oppholde seg her. Lyskrysset mellom Jaklinsplass og gågaten selv for mange oppleves vanskelig å lese, og det er ikke et uvanlig syn å se mennesker gå inn i trafikk ide biler er på tur inn i krysset. Det er dem som velger å trosse bilene å gå på rødt, ja, men anekdotisk, som noen som går gjennom dette krysset regelmessig, er det ikke uvanlig å se mennesker gå inn i veibanen fordi dem tror at lyset er på tur til å bli grønt for dem, bare for å innse øyeblikket senere at en bil fra en annen retning er på tur mot dem.

Punktet her er at jeg mener at Tromsø kommune bør revaluere i hvor stor grad denne gaten må være åpne for biler eller myke trafikanter.

Hvordan kan en sammenslåing av Gågata og nordbybåndet endre bybildet i Tromsø?

I min mening vil det ikke være en reel sammenslåing av gågata og Vervet før dette gjøre tydelig gjennom Jaklinsplass. Dette innebærer å prioritere mye trafikanter over biltrafikk, slik at opplevelsen for dem som ønsker å bevege seg mellom er forbedret. Under observasjonene var det også et vanlig syn å se mennesker krysse inn i trafikk mellom busser og biler, som sto på rødt lys i enden av gaten, for å komme seg til andre siden. Fra mitt ståsted, opplevde jeg dette som farlig siden sikten var dårlig, og biler gjerne kjører fortere for å rekke lyskrysset. Det finnes flere gangfelt i området, men også disse ble sjeldent brukt av menneskene som krysset, fordi de ikke var plassert optimalt for hvor det er mest praktisk for mange å krysse. Dette fører til at mange går rett inn i veien, som allerede er kraftig trafikkert. I den fremtidige utviklingen av området kan mer konkrete ruter for de myke trafikantene som er nødt til å gå inn i trafikken være en løsning, men det hadde vært spennende å se hvordan dette kunne utviklet seg om gaten bare var allokert for kollektivtilbud.

5.4 Vitalitet i sentrum

Tromsø som by har de siste årene hatt flere større pågående prosjekter, noen av disse er relevante for denne oppgaven. Sammenlignet med andre byer av samme størrelse er Tromsøs utvikling svært merkbar. Det er ikke dermed sagt at all utvikling er god eller nødvendig, det vil alltid være dem som er uenige. Prosjektet med å utvikle Gågata til et langt større strekningen enn den er i dag kan potensielt sett være problematisk, om befolkningen ikke er stor nok til å ta full utnyttelse av den. Dette er en av farene ved et prosjekt som nordbybåndet. Vitalitet i utvikling krever at det er nok mennesker til å ta full utnyttelse av det, og dette er noe som må tas i betraktning i et slikt prosjekt. Kompakt byutvikling er på mange måter svaret på denne problematikken, og en av grunnene til at Pellerin utviklingen kunne vært med på å føre flere mennesker inn i området. Målet med Nordbybåndet må være at selve båndet medbringer vitalitet og sosial bærekraft i utviklingen. Om gaten bare anses som en måte å komme seg fra A til B er det mulig at området blir å føles tomt og uten liv. Det er et behov for symbolsk og visuell tilgjengelighet i utviklingen. Slik det står i dag er det svært liten visuell tilgjengelighet til Vervet. Om man ikke er klar over at området fins i utgangspunktet, er det ikke sikkert at man finner frem til Vervet i dag.

Slik jeg opplevde observasjonene var det lite grunn for mennesker til å oppholde seg i byrommet. Noe av grunnen til dette er at det er et svært åpent område med mye støy og støv, dårlig belysning og lite aktivitet. Jaklinsparken fungerer som en bro for mennesker å bevege seg gjennom for å komme seg mellom Gågata og Vervet, og de fleste velger å gå gjennom området raskt, og uten noen hensyn til omgivelsene sine. En videre utvikling av område som fokuserer på de små tingene kan ha en stor effekt på menneskers trivsel hele veien gjennom Nordbybåndet. Den fremtidige utviklingen bør derfor fokusere utviklingen av Jaklinspark for å sørge for å skape trivsel og vitalitet hele veien fra gågata til Vervet, ikke bare plassene mellom, slik Gehl sier det, det er *livet mellom husene* hvor man skaper livlige og vitale samfunn. Stengingen av skippergata skapte mye misnøye for sjåførere, på grunn av at gaten allerede er så overfylt og viktig for mange, men det er her stort potensiale for å skape et mye mer vitalt sentrum. En permanent stenging av denne veien kan gjøre

Hvordan kan vitalitet overføres mellom Gågata og Nordbybåndet?

Vitalitet kan overføres mellom Gågata og Nordbyen ved å sikre en mer direkte kobling mellom de to møteplassene. En vei som strekker seg langs hele veien, ideelt uten trafikk som minimerer sjansen for at mennesker tar turen mellom dem. Det er også viktig kompakt utvikling som fører til at dem som går langs veien føler at de opplever gaten som et sted hvor man kan være og ikke bare en vei. Utvikling som fremmer muligheter for å stoppe opp å se seg omkring er svært viktig for vitalitet og sosial bærekraft, og det kan være enda mer komplisert å opprettholde, når det går veier gjennom dem.

Ut ifra observasjonene som ble gjennomført kan man regne med at omtrent 30% av dem som går langs eller oppholder seg i området har tenkt til å bevege seg mellom Tromsø og Vervet på en vanlig dag, og stort sett ingen velger å bruke rommet rundt utenom en restaurant i området som har utendørs servering på sommeren. Her er det store potensialer til å gjøre plassen om til et offentlig rom mennesker ønsker å oppholde seg i. Parkområdet kan brukes til *eventer*, og andre samlinger, og det er mulig å skape grunner til å oppsøke området. Dette kan være nyttig for å gjøre mennesker mer oppmerksom på parken i området, som et møtested for aktivitet.

6 Konklusjon

Planlegging er en fremtidsrettet aktivitet. I denne oppgaven har jeg brukt kommunale planer og observasjoner for å studere vitalitet og sosial bærekraft i Tromsø sentrum. Jeg har sett på blant annet handlingsplanen for sentrum samt kunstplanen for å se hvilke muligheter og utfordringer som finnes for vitalitet i krysningen mellom Gågata og Vervet. Jeg har gjennomført en stedsanalyse av sentrumsbydelen, og jeg har gjennomført observasjoner for å se hvilke bevegelsesmønstre som eksisterer i dag, for å se hvordan effekt det kan ha på menneskene i Tromsø. Problemstillingen for denne oppgaven var:

Hvilke konsekvenser vil transformasjonen av vervet og Nordbyen ha for vitaliteten til gågaten som byrom.

En ny bydel i med mye aktivitet og vitalitet nærliggende gågata kan ha stor innvirkning på strukturen i sentrum, og en gjennomgående utvidelse av gågata slik vi ser den i dag, kan føre til en transaksjon av vitalitet mellom de to delene. Det bærende fundamentet i denne koblingen er graden av aktivitet vi ser mellom dem. Bydelene kan spille hverandre gode, og skape flytt av mennesker. En ressurs her er Jaklinsplass. Dette er et underutnyttet område med mye potensial. Vitalitet defineres som «hvordan livskraftene preger og utfolder seg i menneskelivet» (Aspen & Pløger, 2015, s. 8). Vitalitet er de store og små interaksjonene vi ser i dagliglivet. Disse er skjøre, og må derfor vedlikeholdes gjennom planlegging. Små ting som dårlig belysning, lange distanser mellom byrom og lite aktivitet eller butikker i byrommet fører til at de flittige sammenkomstene i byrommet forsvinner eller kommer ut i oss sjeldnere. God planlegging som søker å fremme aktivitet, er universelt utformet og sosialt bærekraftige kan blomstre. Det er en mulighet i Tromsø til å sammenslå gågata og Nordbybåndet, og dermed i praksis doble lengden på den nåværende gågata, gjort korrekt og med vitalitet i front kan dette føre til økt flyt i de nåværende byrommene. Det kan til og med ha en dominoeffekt, som fører til ytterlig sterkere kobling mot nord til Stakkevollan, når Nordbybåndet blir ferdig.

6.1 Avslutning

I planlegging vil det alltid måtte tas hensyn til hvordan man best kan planlegge for mennesker som bruker rommet, og hva som skal til for å øke trivsel i offentlig byrom. Jeg mener her at en integrering av nordbybåndet, som kobler sammen Stakkevollan, Vervet/ Nordbyen og gågata kan ha massive innvirkninger på bevegelsesmønstrene til lokale til sentrum. Større muligheter til å gå og sykle mellom flere større offentlige byrom, belysning og grunner til å stoppe opp, fører til at flere blir værende og bruker rommet mer. En enkel gate for myke trafikanter som strekker seg fra Stakkevollan til Domkirka vil kunne ha store ramifikasjoner for trivsel både innad i bydelen, men også for dem som bor i Stakkevollan. Dette mener det bør gjennomføres flere prøveprosjekter for å stenge Bispegata mellom gågata og Jaklinsplass for å forsterke sammenkoblingen mellom disse to delene av sentrum. Trafikkmengden mellom disse to gatene fører til dårlig flyt for myke trafikanter, støy og støv, og fører til at plassen oppleves som lite vital. En videre utvikling av parkområdet, og en endring i trafikknettet kan være med på en del av løsningen for bydelen for å oppnå et mål om et sterkere bånd gågata og Vervet. Denne masteroppgaven har sett på vitalitet og sosial bærekraft i sentrum, og mulighetene for fremtidig utvikling.

I fremtiden vil det være interessant å se hvordan Nordbybåndet utfolder seg. I planlegging vet man aldri helt hva som kommer til å bli resultatet av slike prosjekter før det står ferdig og klart til bruk. Nordbybåndet og utviklingen i gågaten er to av de mest interessante prosjektene i Tromsø i dag når det gjelder sosial bærekraft kompakt utvikling og vitalitet.

7 Bibliografi

- Aspen, J. & Pløger, J. (2015). *Den vitale byen*. Scandinavian Academic: Press
- Berg, N. G. (2012). Introduksjon: Metodologiske utfordringer i stedsanalyser. In B. K. Anniken Førde, *Å finne sted: Metodologiske perspektiver i stedsanalyse* (pp. 9-22). Trondheim: Akademika forlag.
- bygningssloven, Plan- og. (2008, juni 27). *lovdata.no*. Retrieved from Lov om planlegging og byggesaksbehandling. (2008). Kommuneplan (LOV-2008-06-27-71) Lovdata.: <https://lovdata.no/dokument/LTI/lov/2008-06-27-71#:~:text=Loven%20skal%20fremme%20bærekraftig%20utvikling,bruk%20og%20vern%20av%20ressurser>.
- Gehl , J., & Svarre, B. (2012). *How to study public life*. Washington: Island Press.
- Hanssen , G. S., Hofstad, H., & Saglie, I.-L. (2018). *Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget .
- Jacobs, J. (1993). *The death and life of great american cities* . Toronto: Random House .
- Ruud, R. S. (2018). *Vitalisering av sentrum. Eksempler fra byene Bodø, Drammen, Fredrikstad og Tromsø* . Oslo: Høyskolen i Oslo og Akershus .
- Saglie, I.-L., & Næss, P. (2000). *Surviving between the trenches: Planning research, methodology and theory of science*. ISSN: 0965-4313: ABINGDON: Taylor & Francis Group.
- Sæter, o. &. (2005). *Byen som symbolsk rom*:. Oslo: Norges Byggforskningsinstitutt .
- Sæter, O. (2005). *Byen som symbolsk rom: Bypolitikk, stedsdiskurser og gentrifisering i gamle oslo*. Oslo: Norges byggforskningsinstitutt.
- Tromsø Kommune . (u.å). *tromso.kommune.no*. Retrieved from Kunstplan for storgata nord: <https://tromso.kommune.no/document/1948>

Tromsø Kommune. (u.å). *tromso.kommune.no*. Retrieved from Handlingsplan for byrom i sentrum: <https://tromso.kommune.no/prosjekter/handlingsplan-byrom-i-sentrum>

Bilder

Figur 1 en dag på en benk.	28
Figur 2 Gatestrukturer	29
Figur 3 Gågata Tromsø	43
Figur 4 Kunstplan.....	47
Figur 5 Vervet og Nordbyen	49
Figur 6 Nordbybåndet	50
Figur 7 Observasjon	56
Figur 9 Desire paths	58

