



NORDISK ARKITEKTURFORSKNING

Nordic Journal of Architectural Research

2-2024

Editors-in-Chief

Sten Gromark

Chalmers University of Technology, Sweden

Magnus Rönn

Nordic Association of Architectural Research, Sweden

Petra Thorpert

Swedish University of Agricultural Sciences, Sweden

For more information on the editorial board for the journal and board for the association, see <http://arkitekturforskning.net/na/>.

Submitted manuscripts

Manuscripts are to be sent to Sten Gromark (sgromark@outlook.com), Magnus Rönn (magnus.ronn.arch@gmail.com) and Petra Thorpert (Petra.Thorpert@slu.se) as a text file in Word, using Times New Roman font. Submitted articles should not exceed 8 000 words exclusive abstract, references and figures. The recommended length of contributions is 5 000–8 000 words. Deviations from this must be agreed with the editors in chief. See Author's Guideline (<http://arkitekturforskning.net/na/information/authors>) for further information.

Subscription

Students/graduate students

Prize: 27.5 Euro.

Individuals (teachers, researchers, employees, professionals)

Prize: 38.5 Euro.

Institutions (libraries, companies, universities)

Prize: 423 Euro.

Membership for the association

5.5 Euro (for individuals who get access to the journal through institutions).

Students and individual subscribers must inform about their e-mail address in order to get access to the journal. After payment, send the e-mail address to Trond Haug, trond.haug@sintef.no.

Institutional subscribers must inform about their IP-address/IP-range in order to get access to the journal. After payment, send the IP-address/IP-range to Trond Haug, trond.haug@sintef.no.

Payment

Sweden pay to plusgiro: 419 03 25-3

Outside Sweden pay in Euro to Nordea IBAN: SE67 9500 0099 6034 4190 3253 BIC/SWIFT: NDEASESS

Published by SINTEF Academic Press

P O Box 124 Blindern, NO-0314 Oslo, Norway.

CONTENTS

EDITORS' NOTES	
ARCHITECTURAL RESEARCH AND SUSTAINABILITY AS OVERALL CHALLENGE	5
STEN GROMARK, MAGNUS RÖNN AND PETRA THORPERT	
THE VULGAR TOWNSCAPE. A PROPOSAL FOR A CARTOGRAPHY OF STYLE.....	13
TOMMY KAJ LINDGREN	
BUILD BACK BETTER? PANDEMIC LESSONS FOR FUTURE RESIDENTIAL ARCHITECTURE.....	37
MARIE STENDER, MALENE RUDOLF LINDBERG AND SIRID BONDERUP	
THINGING ARCHITECTURE: ARCHITECTURAL AFFORDANCE IN COMMUNITY-MAKING	61
METTE MY MADSEN AND ANNE CORLIN	
THE REVIEW: TO ENCAPSULATE AND QUOTE, TO COMMENT AND CRITICIZE	89
JERKER LUNDEQUIST	
FORUM	
BOOK REVIEW	
REETTA NOUSIAINEN: <i>SATTUMAN VARASSA – RIITAISSUUS RAKENNUSSUOJELUSSA</i>	99
REVIEWER: LEIF ÖSTMAN	
BOOK REVIEW	
EINAR LILLEBYE: <i>VÅRE GATER</i>	
KUNNSKAPSFORSTÅELSE I SKJÆRINGSPUNKTET MELLOM PROFESJON, SEKTORMYNDIGHET OG AKADEMIA	105
REVIEWER: MARIUS FISKEVOLD	

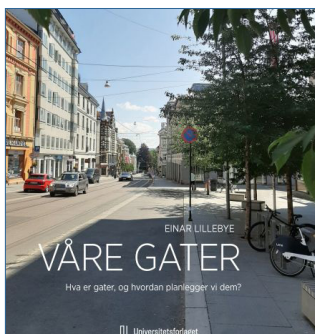
BOOK REVIEW

EINAR LILLEBYE:

VÅRE GATER. UNIVERSITETSFORLAGET, 2024

KUNNSKAPSFORSTÅELSE I SKJÆRINGS- PUNKTET MELLOM PROFESJON, SEKTOR- MYNDIGHET OG AKADEMIA

REVIEWER: MARIUS FISKEVOLD



Hvilken forståelse av kunnskap praktiseres i offentlig forvaltning?

Allerede før vi åpner boken *Våre gater*, møter vi et innbydende gate-rom. Til venstre på omslaget ser vi en solbelyst fasaderekke med variert bebyggelse. Til høyre brer svalende skygger seg ut over gate, fortau, benker og trær. Noen få biler og fotgjengere får vi også øye på. Den hyggelige forsiden fra Bogstadveien i Oslo fører dermed leseren direkte inn i bokens tema og gateplanleggerens visjon:

Målsettingen med denne boka er å sette planleggingsprosessen inn i en hierarkisk og forståelig sammenheng, og dessuten å videreformidle kunnskap om gater ut fra et kvalitativt faglig utgangspunkt: Hva er gater, og hvordan planlegger vi dem? (Lillebye, 2024, s. 17)

Hva er gater, og hvordan planlegger vi dem? Selv om undertittelen antyder to forskjellige tilnærminger til temaet, så er boken egentlig en sammenhengende beskrivelse av de (svært) mange trinnene i en alminnelig norsk planprosess. Sivilarkitekt og professor emeritus Einar Lillebye kjenner denne prosessen godt fra mange år i Statens vegvesen og som foreleser ved NTNU (Norges teknisk-vitenskapelige universitet) og emneansvarlig ved NMBU (Norges miljø- og biovitenskapelige universitet).

Den allsidige erfaringsbakgrunnen kommer godt til uttrykk i bokens mangfoldige innhold. På den ene siden kan den leses som en litt for lang forelesning: muntlig og lettfattelig fortalt, til tider springende, noe gjentakelser, og med tendenser til fagsjargong og bruk av sektorens interne forkortelser og koder. På den andre siden gir den et svært interessant innblikk i hvordan kunnskap forstås og praktiseres i skjæringspunktet mellom profesjonserfaring, sektormyndigheters definisjonsmakt og akademias kunnskapsproduksjon. For, som Lillebye antyder både i bokens undertittel og uttrykker mer direkte i bokens innledning, baserer planleggingen seg på en viss form for kunnskapsgrunnlag:

*a) Hva bruker vi alle identifiseringsfunnene og analyseresultatene til?
og b) Hvordan omsetter vi all kunnskap vi har innhentet i fysisk form?*
(Lillebye, 2024, s. 19)

Slik boken viser, er ikke kunnskap avgrenset til et fag, en planfase eller en sektor. Kunnskap er heller ikke en stabil faktor. Derimot veksler bruk og relevans av forskjellig former for kunnskap alt etter hvilken arena planleggeren befinner seg på og hvilken posisjon han eller hun har der. Denne relative *kunnskapsforståelsen* gjør boken relevant for langt flere planleggere enn de som primært interesserer seg for byrom og gater.

Kunnskap for kontroll og regulering

Gatemotivet fra Bogstadveien fremstår som svært idyllisk inntil man får øye på forbudsskiltet *parkerings forbudt* i skyggen fra kirsebærtrærne. Skiltet er et forvarsel om hva som venter oss. Tanker om skilt og reguleringer danner på mange måter det rådende regimet innenfor vei- og gateplanlegging i dag. I veinormalen N300 *Trafikkskilt* leser vi blant annet et langt sitat fra skiltforskriften:

Skiltet angir forbud mot parkering på den side av vegen hvor skiltet er satt opp. Skiltet gjelder fram til nærmeste vegkryss, eller til nytt skilt 372 «Parkerings forbudt», 370 «Stans forbudt», 376 «Parkeringsone», 378 «Slutt på parkeringsone» og 552 «Parkerings». (Statens vegvesen, 2024, s. 229)

Når Lillebye over 300 sider undersøker handlingsrommet for gateplanlegging i dag, så foregår det altså i skyggen av en kultur som er basert på overvåkning, regulering og kontroll. Forbudsskilt og styringssignaler virker like konsekvent brukt både i gaterommet og på planleggingsarenaen. I Statens vegvesens hierarkiske og systembaserte planleggingskultur definerer lovverk, forskrifter, veiledninger o.l. handlingsrommet for planleggerens kreativitet og tankevirksomhet. Denne virkelighetsforståelsen har også en lang tradisjon å vise tilbake til. Le Corbusiers hyllest av geometrien ga på første halvdel av 1900-tallet gjenklang i alt fra ingeniører til samfunnsplanleggere. Selvsikkerheten var stor:

Geometry is the means, created by ourselves, whereby we perceive the external world and express the world within us. [...] Machinery is the result of geometry. The age we live in is therefore essentially a geometrical one; all its ideas are orientated in the direction of geometry.
(Le Corbusier, 1971, s. xxii)

Scenen i Bogstadveien illustrerer dermed hvilket handlingsrom byplanleggere generelt og gateplanleggere spesielt har innenfor en sterkt institusjonalisert forvaltningssektor som for eksempel Statens vegvesen. I den nyanlagte Dronning Eufemias gate i Oslo står skiltene oppstilt som perler på en snor. I likhet med en rekke andre reguleringer og anvisninger styrer det signalregulerte krysset trafikantenes adferd. Når vi stiller oss opp for å vente på tillatelse til å krysse gaten, kan vi drøye tiden med å følge trafikksignalet som teller ned hver periode på 45 sekunder.

Boken kan på mange måter leses som en kritikk av denne instrumentelle måten å innrette menneskeverdenen på. Det er en kritikk som også rammer måten planleggingen er organisert på. Ønsket om oversikt og kontroll skaper et system der hensynet til systemets egen funksjonalitet beslaglegger de involverte aktørenes tid og oppmerksomhet. For planleggere er det en utfordring bare å komme seg gjennom alle postene på den parametrisk anlagte planleggingsarenaen.

Ut fra den systematiske gjennomgangen av gatens fysiske, sosiokulturelle og funksjonelle planforutsetninger er det ikke vanskelig å forstå hvorfor planleggere ofte mister det kvalitative målet for planleggingen av syne. Når vi ser den ekstremt lange rekken med institusjoner og milepæler som planleggeren skal gjennom før han eller hun omsider kan sende en plansak til politisk vedtak, så er det åpenbart at her er det mange andre som også vil påberope seg hovedrollen i prosessen. Det kan være snakk om alt fra politikeres globale ambisjoner nedfelt i nasjonale mål, ulike sektormyndigheters sektormål, statlige aksjeselskapers selskapsmål, eller planleggerens faglige idealer. Ombyggingen av Hoffsvæien i Oslo, som danner opptakten til boken, er for eksempel et resultat av ambisjonene til et miljøparti som formidler politisk gjennomslag i antall løpemeter nybygd sykkelvei. Det er da løpemetene som danner ombyggingens motiv, ikke miljøet gaten gir for de veifarende.

Når vi stiller oss opp for å krysse Hoffsvæien, Dronning Eufemias gate, eller mange andre av dagens blodferske prosjekter, kan vi undre oss over om disse er til for å praktisere en geometrisk normal, bekrefte en statistikk – eller gjøre vår tilmålte tid her på jorden en erfaring rikere.

Selv om *Våre gater* inntar en kritisk holdning til store deler av kunnskapskulturen i offentlig forvaltning, så formidler bokens innhold mye av den samme kunnskapsforståelsen som den kritiserer. Slik gir også store deler av boken uttrykk for en systemkultur der kodespråk og forskrifts-

tradisjon over lang tid har utviklet seg som kulturbærere. Noe av den samme sjargongen har smittet over på *Våre gater*:

Spørsmålet er da om rapport 203, rapport 250 og veileder V125 vil bli benyttet som planleggingsverktøy i henhold til den faglige intensjonen. (Lillebye, 2024, s. 247)

Kodespråket gir mening for de allerede innvidde. Andre blir holdt utenfor. Bokens paradeeksempel, Carl Berners plass, blir nærmest umiddelbart omdøpt til CBP. I en prosjektkontekst er dette praktisk. Når CBP nevnes, blir vi minnet om frister, fremdriftsplaner, honorarbudsjetter og veinormaler. I en offentlig kontekst virker derimot kodespråket ekskluderende. Gjennom forkortelsene fjernes all kontekst. Også gaten som miljø og kulturbærer. Hver gang vi sier *Carl Berners plass*, blir vi minnet om både politikeren Carl Berner og plassen på det stedet som har fått hans navn. Da føres vi både til et sted på jorden og til et menneske som byen har æret med en plass.

Erfaringskunnskapens posisjon på den teknisk-naturvitenskapelige kunnskapsarenaen

Gateidealene i *Våre gater* finner vi i tradisjonelle bygater som Bogstadveien, Kirkeveiringen (Ring 2) og Karl Johans gate. Et litt bredere utvalg av eksempler kunne ha bidratt til å komme nærmere kjernen i gateplanleggerens egentlige mål. Særlig i den første delen av boken hadde leseren tjent på å få en bredere introduksjon til gatemangfoldet i dagens samfunn. "Det finnes mange gode gateprosjekter og forbillidlige gateplanleggingsprosesser i Norge i moderne tid", innrømmer Lillebye (2024, s. 278). Hvorfor ser vi ikke flere av disse i boken? Det kunne ha vært alt fra bysentrum som Arendal til den bitte lille gatestumpen på E6 gjennom Innhavet i Nordland. Også idealene fra gjenreisningsbyene i Norge kunne ha fått sin plass i beskrivelsen av historiske gatestrukturer. Da ville for eksempel kapittel 2 om gatens bystrukturelle forutsetninger, ha blitt dreid i en mer gateorientert retning. Nå bærer det mer preg av å oppsummere noen kapitler fra Erik Lorange's ellers leseverdige bøker om historiske byer.

Lillebye har gjennom sitt yrkesliv hatt fordelen av å drive praktisk planlegging og samtidig kunne reflektere over denne virksomheten fra en akademisk posisjon. Boken blir ekstra interessant når han våger å stille noen kritiske spørsmål til interessekonflikter internt i denne store institusjonen:

Disse fraksjonene har helt ulik faglig agenda. Mens førstnevnte foreslår tidsriktige samferdselsløsninger i by, som for eksempel o-vektsmålet, ignorerer sistnevnte dem i praksis utover å støtte såkalte byvekstavtaler økonomisk. I Statens vegvesen har spriket mellom retorikk og

praksis innenfor bysamferdsel, inklusiv planlegging og utforming av gater, blitt nærmest uoverstigelig. (Lillebye, 2024, s. 247)

Som leser hadde jeg inderlig kunne ønsket meg denne befriende avklaringen allerede innledningsvis. Kanskje hadde boken da kunnet løfte frem gateplanleggerens rolle i det offentlige rom på en adskillig tydeligere måte enn det som vanligvis kommer til uttrykk:

Om den nye Bjørnstjerne Bjørnsons gate, med sentral lokalisering i Drammen, har blitt en gate og et sosialt byrom mange kunne ønske seg, er gjenstand for faglig diskusjon. (Lillebye, 2024, s. 226)

Eller:

Hva er så den utløsende faktoren for denne måloppnåelsen? Svaret på dette vil variere fra fagutøver til fagutøver og er ganske komplekst. (Lillebye, 2024, s. 278)

Når man leser om Bjørnstjerne Bjørnsons gate i Drammen, så ønsker man seg jo en bredt anlagt kritikk av de mange dilemmaene som møter den kvalitativt orienterte gateplanleggeren. Når man leser om Carl Berners plass, ønsker man seg en mer inngående problematisering av den ett år lange måldiskusjonen. Når man leser en lærebok, så ønsker man seg først og fremst forfatterens vurderinger og synspunkter og ikke generelle vendinger om at folk ser forskjellig på saker og ting.

Boken inneholder rikelig med materiale til å gå nærmere inn i sakens kjerne. I bokens første del, der fysiske, sosiokulturelle og funksjonelle planforutsetninger løftes frem, så finner vi blant annet Jan Gehls tanker om det gode byliv: Beskyttelse, komfort, herlighetsverdier (Lillebye, 2024, s. 139). Her introduseres vi ikke bare for de ulike aktørene på planleggingsarenaen, men også de som alltid er fraværende: nemlig de som planleggingen er til for.

Men istedenfor å anspore til videre refleksjoner, blir denne klassiske forskningen raskt tilordnet kategorien *subjektiv* og dermed diskvalifisert fra den seriøse kunnskapsarenaen. Om Jane Jacobs' bidrag sies det for eksempel at det er "... vanskelig å omsette hennes ideer i fysisk planlegging, fordi de er subjektive og uten noe vitenskapelige grunnlag" (Lillebye, 2024, s. 138). Det er litt underlig at denne sektorspråkbruken er såpass tydelig i en bok som ønsker å "... videreformidle kunnskap om gater fra et kvalitativt faglig utgangspunkt". Det rimer heller ikke at grunnleggende forskning på feltet ikke anerkjennes som forskning. Er det virkelig slik at den teknisk-naturvitenskapelig kunnskapsforståelsen gir oss en "objektiv" definisjon av hva *subjektiv* egentlig betyr i denne sammenhengen?

På den andre siden gir ikke forfatteren inntrykk av at kvalitet eller stedssidentitet som sådan tilhører denne *subjektive* sfæren. Dette er også symptomatisk for mye av dagens øvrige planleggerpraksis. Det tas for

gitt at stedsidentitet finnes på samme måte som et tre eller en kantstein. Selvfølgelig vet man om forskjellene, men de *brukes* likevel til forveksling likt. Stedsidentitet, byliv eller arkitektonisk kvalitet er konsepter som blir forvekslet med materielle objekter. Når byliv betegnes som en *sosiokulturell forutsetning*, går også bylivet gjennom en konseptuell transformasjonsprosess fra stedsspesifikk erfaring og iakttagelse til standardisert forutsetning og premiss. Da vinner man informasjonssikkerhet på planleggerarenaen, men taper samtidig argumenter fra erfaringskunnskap som senere ville kunne komme gatebeboeren til gode.

Samtalen som planleggingsverktøy

Våre gater drives av en lengsel etter menneskevennlige gaterom. Og denne lengselen finner sitt utløp i en hierarkisk og definert planprosess.

Slik demonstrerer boken på en overbevisende måte at de mange forsøkene på å forankre estetikk innenfor naturvitenskapens virkelighetsforståelse ikke fører frem. Selve kunnskapsforståelsen står i veien for en fruktbar diskusjon av spørsmål om “[h]vordan omsetter vi all kunnskap vi har innhentet i fysisk form?” Det hjelper lite med eksemplariske veiledere så lenge både veiledernes innhold og bruk er rettet inn mot en kunnskapsforståelse og -arena som avviser det kvalitative fundamentet for fysisk planlegging i det offentlige rom. Det ser vi for eksempel i det triste veiforløpet som ble anlagt i Hoffsvæiens nedre del og i det idegrunnlaget det hviler på. Den anvendte kunnskapsforståelsen her er påfallende lik de ideene som i litt mer ekstrem form kom til uttrykk i planene om en motorvei gjennom Slottsparken i Oslo på 1960-tallet.

Samtidig praktiserer boken selv en kunnskap fra en forskningstradisjon som sektoren langt på vei overser eller underkjenner som *subjektiv*. Men forfatteren stopper ikke der. For å sette hele kunnskapsspørsmålet på spissen, så utfordres også selve relevansen av en kunnskapsbasert planlegging. Hva betyr egentlig alle publikasjoner, prosedyrer og systemer når sluttresultatet likevel er prisgitt “... en prosjektleder uten en subjektivt faglig agenda” spør Lillebye (2024, s. 279) i gjennomgangen av suksesskriteriene for Carl Berners plass.

Og her når vi kanskje ett av ytterpunktene i spørsmålet om hvordan kunnskap forstås og praktiseres i skjæringspunktet mellom profesjons-erfaring, sektormyndigheter og akademia. For er det egentlig mulig å drive forskningsbasert planlegging etter institusjonaliserte praktiser og metoder? Eller er planlegging, etter en liten startpakke gitt av utdanningsinstitusjonene, først og fremst en erfaringsbasert praksis?

Uavhengig av hvordan vi velger å besvare dette spørsmålet, så gir *Våre gater* en påminnelse om at før vi kan gjøre en vei til en gate, så trenger vi en helt annen *kunnskapsforståelse* enn den som dominerer veisektoren

i dag. Også veiforvaltningene må frigjøre seg fra en kultisk nullversjon og heller søke å utløse den enkeltes erfaringspotensial i en kreativ og vital fullversjon av planleggingsoppgaven.

Svært mye av planleggerens erfaringskunnskap lar seg ikke nedfelle i normaler og veiledere. Hver planoppgave har sine muligheter og utfordringer. Dersom veier skal bli gater, må vi derfor se forbi vårt eget kontrollbehov legitimert gjennom standarder og normaler – og i større grad åpne arenaen for erfaringskunnskapen selv. Rekken med trumf må defineres av spillets gang. For at en vei skal bli en gate, er det, slik Lillebye poengterer, “... like viktig å nedprioritere funksjoner som å gi noen fortrinn fremfor andre, ...” (Lillebye, 2024, s. 284). Spørsmålet er hvem gaten først og fremst skal være til for.

Måldiskusjonen på Carl Berners plass tok ett år og endte med at byrommet ble prioritert høyest. Eksempelet viser oss at de gode prosjektene blir til i samtalen mellom fagfolk som har innsikt i hverandres kjernekompetanse og er motiverte for å se gaten som et fundament for den enkeltes identitet. Gjennom den målrettede samtalen blir relevante utfordringer identifisert og løftet frem i det aktuelle prosjektet.

Dersom planleggere skal kunne legge grunnlaget for at beboere og besøkere av gater og byrom skal kunne bli en erfaring rikere, må også planleggingsarenaen åpne seg for mer enn den tryggheten som finnes i definerte normaler, geometriske modeller og kalkulerte prognoser. I denne samtalen spiller alle disipliner en sentral rolle. *Våre gater* gir en svært god påminnelse om dette behovet. Og den peker på mange måter å få dette til.

Referanser

Le Corbusier. (1971). *The city of tomorrow and its planning*. Architectural Press.

Lillebye, E. (2024). *Våre gater. Hva er gater og hvordan planlegger vi dem?* Universitetsforlaget.

Statens vegvesen. (2024). *N300 Trafikkskilt*. Vegdirektoratet.

