

4. ... kollektivtrafikk - og sykkelkultur



4. ... kollektivtrafikk - og sykkelkultur





Vi må
alminneliggjøre
sykkelen!

4. ... kollektivtrafikk - og sykkelkultur



*Vi har knapt noen kollektivtrafikk – og sykkelkultur i Norge
Vi har en bilkultur!*

Hot Rod Heaven



5. ... miljøvennlige transportvaner i byer og tettsteder

Påstand 1: Avstanden folk er villige til å gå fra bilen til bestemmelsesstedet er proporsjonal med størrelsen på stedet!



Lakselv, Porsanger

5. ... miljøvennlige transportvaner i byer og tettsteder

Påstand 2: Så å si alle mellomstore byer i Norge har et biltrafikkproblem
- men også transportvaner som skaper problemet



Riksveg 5 i Førde, Sogn og Fjordane, 53 m bred

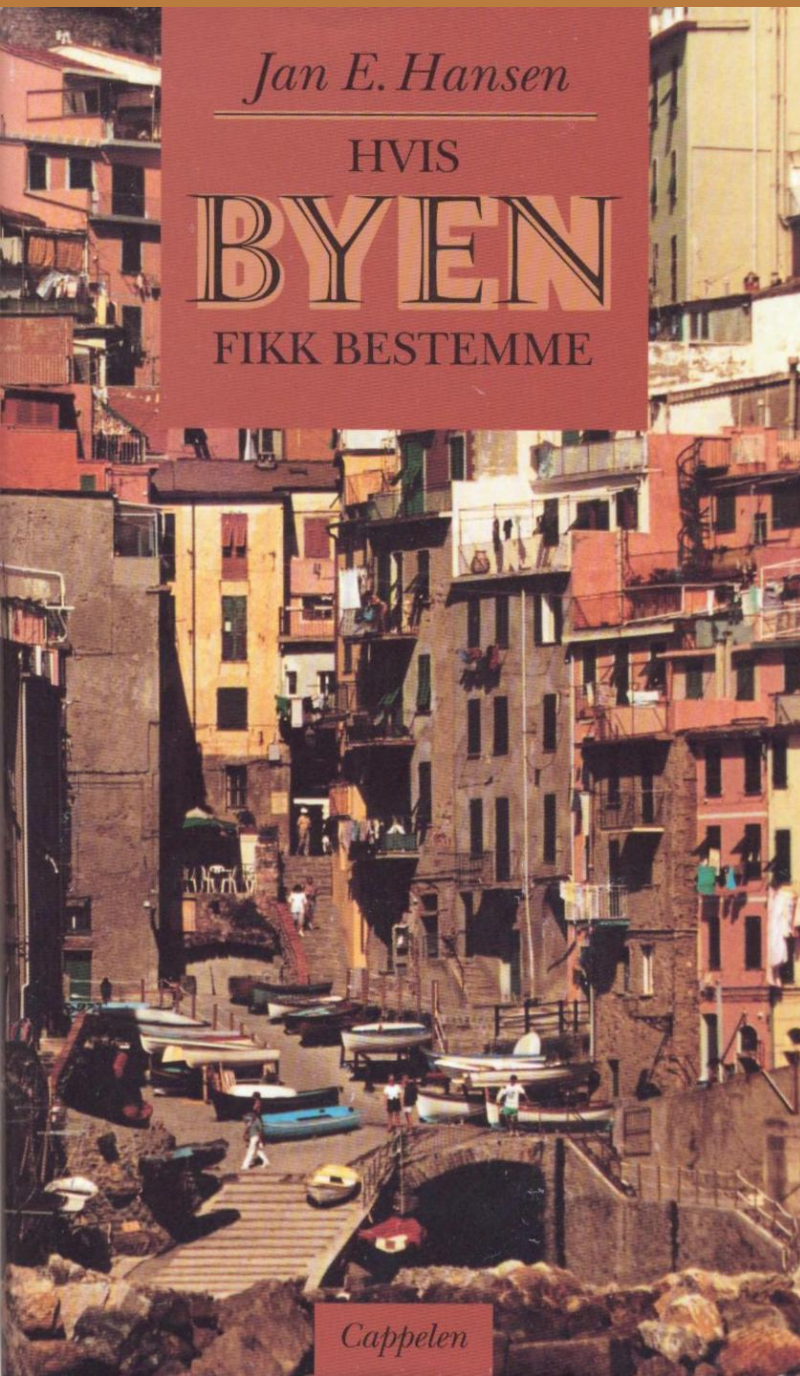
6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport

I kampen om gatetverrsnittet vinner kollektivtransport, mens syklistar og fotgjengere nesten utan unntak taper!



Utfordring 1: Kampen om gatetverrsnittet

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



*... "Byen har sin egen stemme
som det lønner seg å lytte til.
Hvis vi ikke tar hensyn til byens vilje,
slutter byen å ta hensyn til oss".*

*... hvorfor ligner Ullevål sykehus mer på
en by enn Sandvika?*

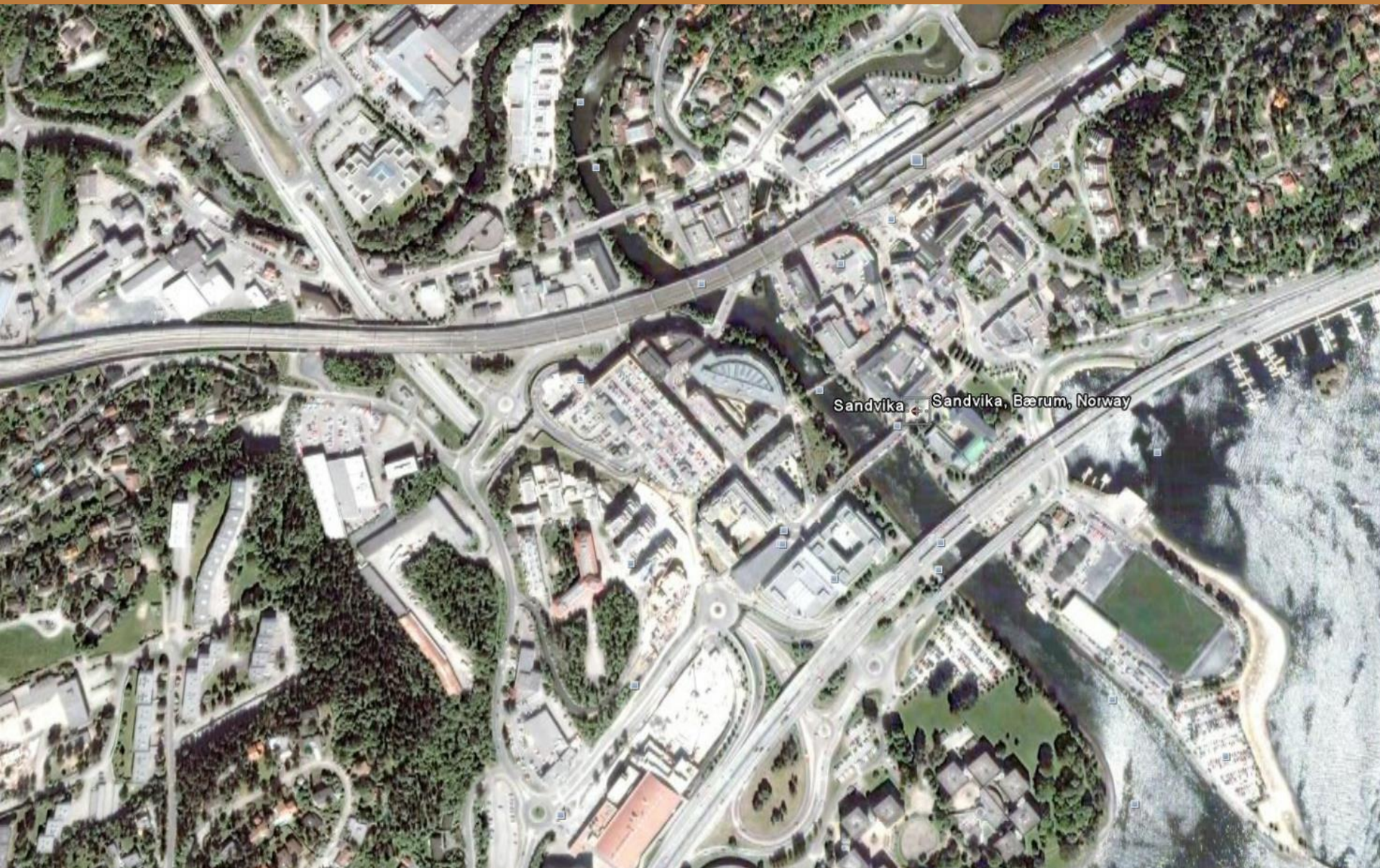
Utfordring 2: Strategiske grep

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



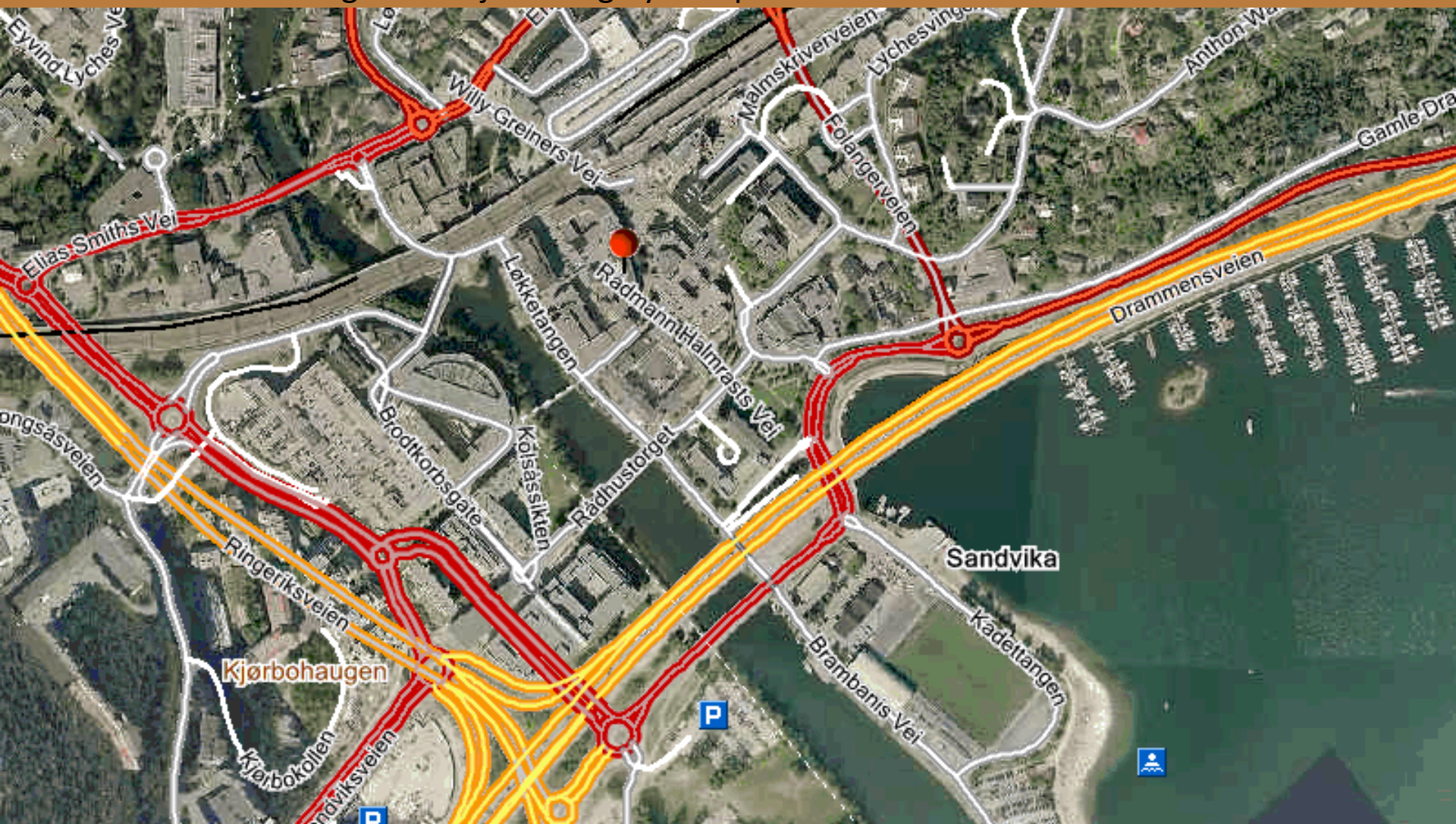
Ullevål universitetssykehus, Oslo – 8 500 ansatte, 1 200 senger

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



Sandvika, by i Akershus – 6 500 innbyggere i 2001

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



Bilen er fortsatt den viktigste planleggingspremisen i norsk byutvikling!

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



A1: utenfor London

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



A1: Lyttelton Road, borough of Barnet

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



A1: Market Place, borough of Barking and Dagenham

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



A1: Upper Street, borough of Islington – "extremely fashionable"

6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



A1: Aldersgate street, borough of City

6. ... holdninger til bytransport

- T-bane, 9 avganger pr time til og fra sentrum i rushtiden
- Buss, 39 avganger pr time til og fra sentrum i rushtiden
- Tog, 2 avganger pr time til og fra sentrum



6. ... holdninger til miljøvennlig bytransport



7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner

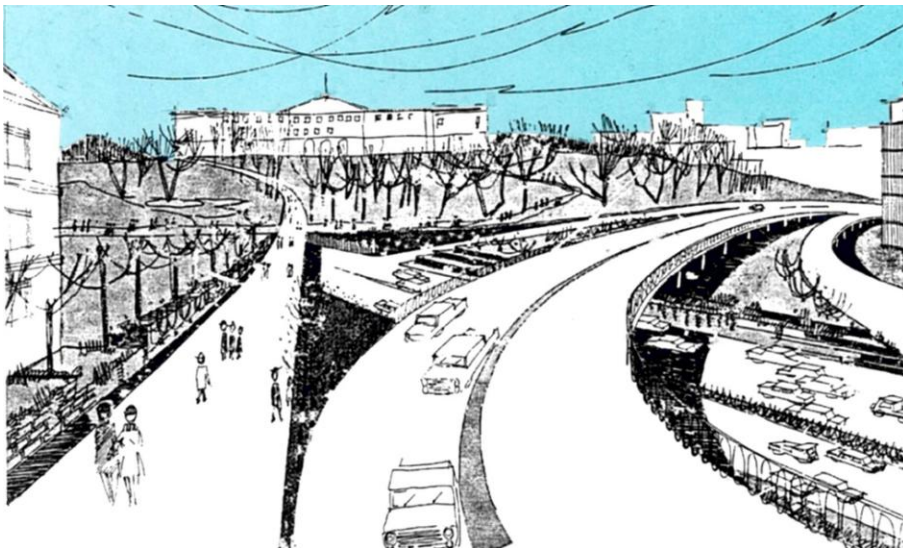


- Nå må vi ikke samle med veiprosjektene

Fremskrittspartiet er utålmodige med planlagte veiprosjekter i Groruddalen, og mener ord må bli til handling umiddelbart. Aller øverst på ønskelista står Fossumdiagonalen.

(Peter N Myhre, www.groruddalen.no, 05.09.2007)

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



”Statens vegvesen har i løpet av de siste 50 årene tilrettelagt for bil i byene.

Nå må vi tilrettelegge for redusert bilbruk i byene”.



”Et godt kollektivtilbud og god tilretteleggelse for sykling og gange i byer og tettsteder er en viktig strategi i regjeringens politikk for å redusere miljøproblemene fra transport”.

NTP (2010-2019)

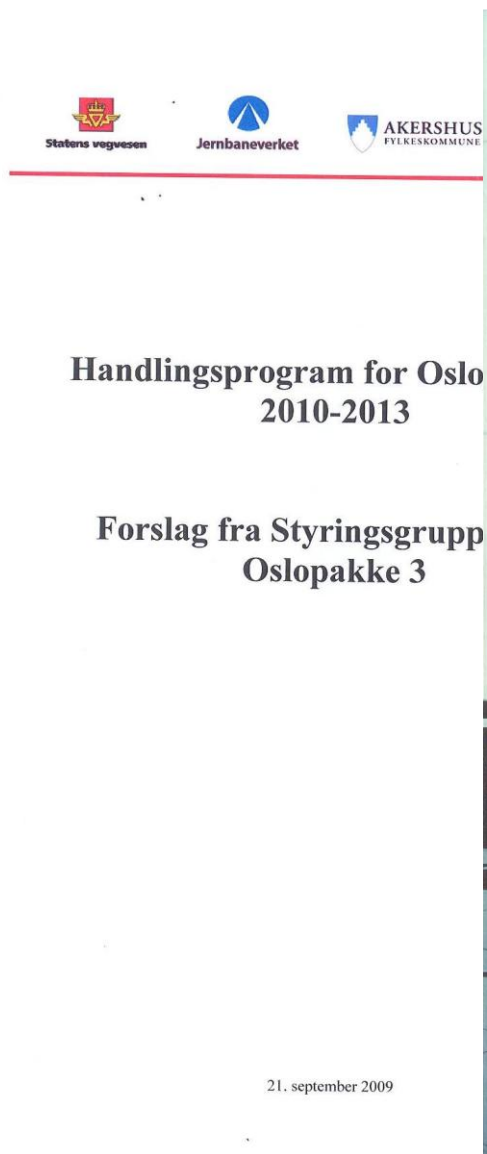
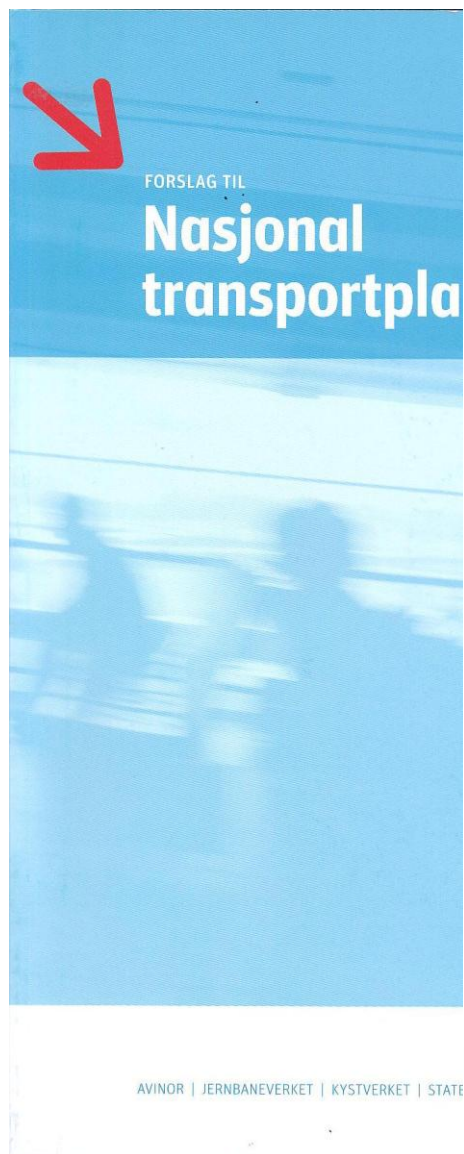
7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



Jøran Kallmyr mener den økende bilmengden bør reguleres naturlig, ved at flere fristes over på bane, buss og tog. Med Oslopakke 3 skal tilbudet bli merkbart bedre, lover han.

(Aftenposten 22.09.09)

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



Hva er hovedproblemet:

- Vårt problem er ikke mangel på kunnskap, men flaskehalser i beslutningsapparatet.
- Vårt problem er at en bærekraftig vegpolitikk rokker ved tiltak som det er lokalpolitisk ønske om.
- Vårt problem er at politikerne er for redusert biltrafikk, men mot de skarpe tiltakene som trengs for å få det til.
- Vårt problem er at nordmenn er rike, kravstore, late og selvtilfredse, og ikke spesielt interesserte i å bidra til bedre miljø lokalt og globalt.
- Vårt problem er at store vegprosjekter, gjerne i tunnel, virker lurt der og da, men vi graver oss stadig dypere ned i ei grøft som vi før eller siden må ut av.

Min påstand er at miljøvennlig bytransport i Norge er fortsatt en visjon, og at vi må finne inspirasjon utenfor landets grenser!

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner

Søk på [Google](#) etter "Sustainable Urban Transport" gir 213 000 treff



Bogotá , Colombia

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



...er brûlé

...ne Wallpaper 1994

... 2006

DO YOU LIVE IN THE WORLD'S BEST CITY? — OUR FIRST ANNUAL GLOBAL QUALITY OF LIFE SURVEY

MONOCLE

A BRIEFING ON GLOBAL AFFAIRS, BUSINESS, CULTURE & DESIGN

BOOMING BOULDER

How has Colorado's rocky outpost become the best business city in the States?

The best places to call home

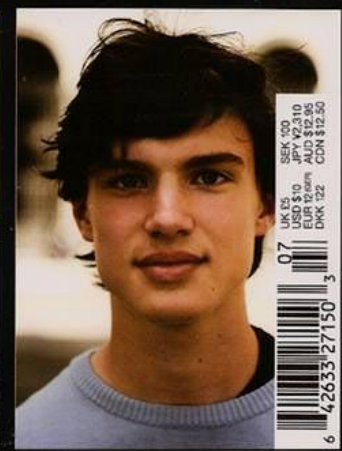
New York? London? Paris? Munich? MONOCLE ranks the cities that offer the best quality of life

issue 05 . volume 01
JULY / AUGUST 2007

- 50** **THOUGHTS:**
How to improve your life
- 25** **URBAN ELEMENTS:**
What makes a city work
- 20** **CITIES:**
Where the living is easy
- 05** **ESSAYS:**
Views from the street
- 01** **PERFECTLY PLANNED NEIGHBOURHOOD:**
MONOCLE engineers the ideal urban village



The World's Top
20
Most Liveable Cities



UK £5.00
SERIALS
ISSN 1744-0059
EUROPEAN
ADVERTISING
COUNCIL
07
42833 27150-3

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner

I 2008: København



- *Bring light industry back to the centre*
- *Engineer a round-the-clock culture*
- *Appoint a creative director*
- *Make outside space a right*
- *Focus on building urban villages*

Hvilken by i verden er mest "livable"?

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner

Prognosene sier en økning i biltrafikken med 30% innen 2020 i Los Angeles. California har derfor innført lov om 25% reduksjon i CO²-utslipp fra biltrafikken.



Los Angeles, USA

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



Arnold Schwarzenegger og Gavin Newsom

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



Vegingeniørens endelige måloppnåelse og nirvana
(Egil Lundebrekke)

7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner



San Francisco, USA

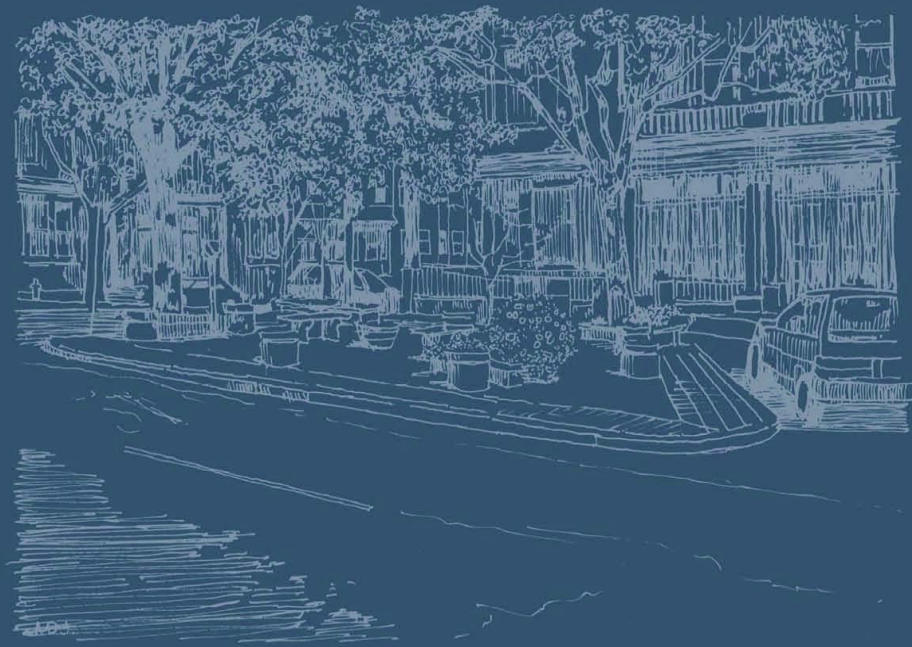
T O D

Transit Orientated Development

San Francisco, USA



SAN FRANCISCO BETTER STREETS PLAN POLICIES AND GUIDELINES FOR THE PEDESTRIAN REALM



DRAFT FOR PUBLIC REVIEW | JUNE 2008



SAN FRANCISCO
PLANNING
DEPARTMENT

Mayor's Office on
Disability



DEPARTMENT OF
PUBLIC WORKS



SFMTA

Municipal Transportation Agency



7. ... operasjonalisering av politikk og visjoner

Office of the Mayor
City & County of San Francisco



Gavin Newsom

*Denne planen
presenterer omfattende
retningslinjer for:*

*-å forbedre gatenettet i
San Francisco*

*-å gjøre gatene mer
brukervennlige, attraktive og
universell tilgjengelige for al
le*

*-å gjøre gatene tryggere
og mer innbydende*

*-å forbedre gatenes
økologiske funksjon*

*-å tilbakeføre gatene til
sin opprinnelige
funksjon som arenaer
for offentlig byliv i
denne fantastiske byen*



June 2008

My Fellow San Franciscans:

I am pleased to present the draft Better Streets Plan for your review. This is a major milestone towards my vision of establishing a systematic, implementable program to bring about real and lasting change to San Francisco's streets.

This plan forwards a comprehensive set of guidelines to improve San Francisco's streetscapes – to make our streets more useable and attractive and universally accessible to all, to make them safer and more welcoming, to improve their ecological functioning, and to return them to their rightful place as the center of civic life in this wonderful city. I commend all those involved in the drafting of this plan for their work.

There will be significant challenges to ensuring that the kinds of improvements envisioned in the Better Streets Plan move from idea to reality. We will need to commit the resources and funding in order to re-envision and refurbish our streets over a reasonable amount of time. Integrated street improvements to the extent envisioned by the Better Streets Plan will not happen over night. They will take a concerted effort over time on the part of all of us but will ultimately yield more efficient and attractive streetscapes for the entire city.

This draft Better Streets Plan is an excellent beginning. Please review it and make comments. In a few months, after we have heard from you, staff will revise and then seek to have the plan adopted. We hope to have your full support throughout the process and when we begin to build the kinds of streets this plan envisions. We appreciate your on-going commitment to helping us plan Better Streets in San Francisco.

Warmest personal regards,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gavin Newsom".

Gavin Newsom
Mayor

MÅLSETTING

1. *Fremme en minneverdig by*
2. *Fremme et allsidig byliv*
3. *Fremme gode arenaer for handel*
4. *Fremme god arealer for befolkningen*
5. *Fremme en sund livsstil*
6. *Fremme trygghet*
7. *Fremme bekvemme levevilkår*
8. *Fremme økologisk bærekraftighet*
9. *Fremme god tilgjengelighet*
10. *Fremme omgivelser som er attraktive og inviterende og som gir befolkningen følelsen av å bli godt tatt vare på.*

DISTINCTIVE, UNIFIED OVERALL DESIGN



- Integrated site furnishings (6.6)
- Pedestrian-oriented lighting (6.2)
- Minimize site cluttering (6.5)

SPACE FOR PUBLIC LIFE



- Reclaim excess street space for public use (6.6)
- Safe public seating for neighborhood gathering (6.2)
- Merchant participation (6.2)

PEDESTRIAN SAFETY



- Visible crossings (6.1)
- Slower turning speed (6.2)
- Shorter crossing distances (6.2)

PEDESTRIAN PRIORITY



- Shared streets (6.6)
- Temporary or permanent street closures (6.6)
- Raised crossings (6.1)

UNIVERSAL DESIGN



- Generous, unobstructed sidewalks (4.2)
- Curb ramps for all users (6.1)
- Accessible pedestrian signals (6.1)

CREATIVE USE OF PARKING LANE



- Bicycle parking in the parking lane (6.6)
- Flexible use for cafe seating (6.6)
- Permanent mini-plazas (6.2)

ECOLOGY



- Stormwater management (6.2)
- Permeable materials (6.2)
- Streets as habitats (6.1)

EXTENSIVE GREENING



- Healthy urban forest (6.1)
- Expanded sidewalk plantings (6.1)
- Utility consolidation (6.6)

INTEGRATING PEDS AND TRANSIT

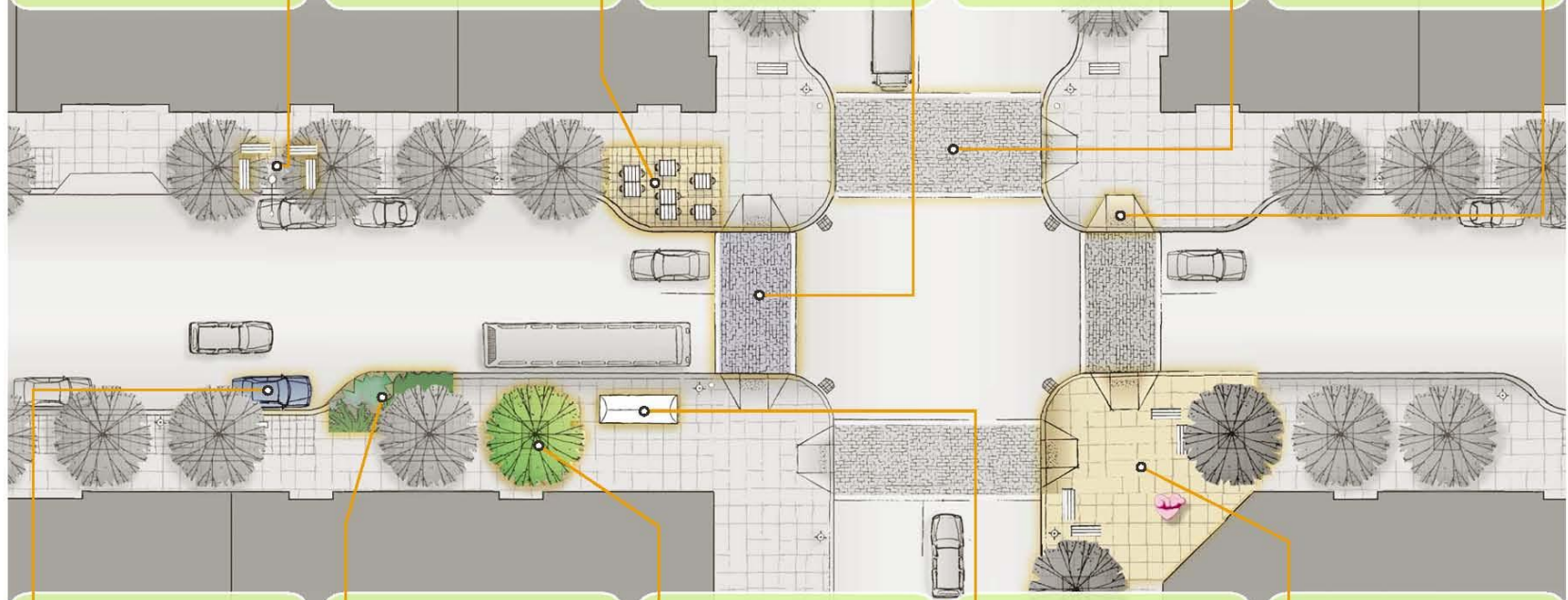


- Transit rider amenities (6.5)
- Bus bulbouts and boarding islands (6.5)
- Safe, convenient routes to transit

RECLAIMING EXCESS STREET SPACE



- Street parks and new plazas (6.6)
- Traffic circles (6.7)
- Landscaped medians (6.4)





VISJONER

SAMHANDLING

Når politikere og fagfolk ønsker en by der mennesker skal kunne oppleve samvær med andre mennesker og forflytte seg miljøvennlig...



...hvorfor er da ikke **menneke selv** det viktigste premisset for planlegging av byen og dens transportformer?



*Hentet fra boka "Livable Streets" av
Donald Appleyard*