

Denis Bocquet

BILFRITT BYLIV

Denis Bocquet er professor i urbanisme og arkitekturhistorie og forsker blant annet på urbanismens historie. Han skriver om Oslo kommunes bymiljøsatsing Bilfritt byliv, som er et bakteppe for Ed D'Souzas kunstprosjekt.

Etter flere tiår med en politikk som har tendert til å tilrettelegge for bruk av bil, er arbeidet for å redusere sentrumstrafikkens avtrykk på byareal og miljø nå i ferd med å bli en markør for progressiv bypolitikk. Oslo har fått internasjonal oppmerksomhet takket være byens engasjement for denne ambisjonen. Byen søker å kombinere innovasjon og kreativitet for å skape en ny type urbanitet hvor det å redusere bilenes tilgjengelighet, både når det gjelder kjøring og parkering, blir sett på som en vektor for å øke trivselen. Gjennom sin kombinasjon av praktiske tiltak og sosial og politisk tenkning har *BilfrittByliv* blitt et av de mest interessante eksperimentene i verden av sitt slag. Kvaliteten, fokuset, sammenhengen og evnen til å lokke fram debatter som dette initiativet har vist oss, kan være nyttig for mange byer og har også fått internasjonal anerkjennelse. Som en del av de stimulerende og tankevekkende debattene som initiativet fremmer, finnes det likevel noen potensielle tveeggede sverd som det er verdt å titte kritisk på.

Fra 1960-tallet og fram til 1990-tallet var gågatene en refleksjon av et modernistisk ideal om separate bevegelsesstrømmer. Gågater og mindre fotgjengersoner utgjorde en motvekt til de mange områdene hvor bilene hadde forrang og til og med var blitt en sterkt bestemmende faktor i byplanleggingen. Fra Rotterdam til Rouen, fra Montréal til Darmstadt ble gågateområdene – som til dels var avskjermet fra den uomgjengelige biltrafikken – generøst betjent med parkeringsplasser både over og under jorden, og dette bidro på ingen måte til å redusere biltrafikken. Tvert imot fikk gågatene en økonomisk funksjon, forhandlet fram i samarbeid med lokale butikkeierorganisasjoner, i nettopp å trekke kjørende kunder til bysentrum. Gågatene ble en del av *Die autogerechte Stadt* («den bilvennlige byen»). Tidlig på 1990-tallet ble det italienske ZTL-eksperimentet (*zona a traffico limitato*, sone med begrenset trafikk) innført i Bologna, Firenze, Roma, Torino og Milano. Det ble et symbol på framveksten av en pionervisjon som handlet om å takle problemet annerledes – rett og slett gjøre en anstrengelse for å redusere mengden trafikk. Men trass i all ny teknologi for overvåkning av innkjørsler, vil færre biler i trange gamlebygater fremdeles være for mange. Og så lenge man ikke investerer tilstrekkelig i offentlig transport, vil bilene simpelthen erstattes med annen individuell transport, som scootere, og dermed minske effekten av tiltakene. Systemer basert på bompenger, som man har i Singapore og London, har hjulpet til å minske opphopning i trafikken – uten nødvendigvis å redusere arealet hvor biler har tilgang. Påvirkningen på selve det urbane livet har vært begrenset. Færre biler på samme område vil nok være positivt med tanke på luftforurensing, men ikke nødvendigvis for å skape en ny urbanitet.



Eddie Kings verksted, Markveien, Grünerløkka, mai 2019

Flere franske byer – Grenoble, Strasbourg, Nantes, Bordeaux – har med ulike systemer innført trikk som kollektivtransport, noe som ikke bare gjør noe med menneskers bevegelighet, men som også utgjør en strategi for å redusere bilenes areal- og miljømessige avtrykk. Byggingen av trikkelinjer gjorde det mulig å utvikle en mengde parkeringsplasser langs gatene og redusere antallet gater som er åpne for privatbilisme. Denne strategien medførte også en redefinisjon av selve fenomenet «gågate» og dets avgrensning fra andre soner i byrommet. I tilfellet regionale metropoler, har innføring av trikk vist seg effektivt for å øke bysentrenes tiltrekningskraft når det gjelder både bosetning og handel. Men neste steg representerer en hindring som mange byer har opplevd de siste tjue årene: Hvordan kan man bortimot totalt eliminere bilenes tilstedeværelse? Hvordan kan man redusere miljøforurensningen fra varetransport? På 2000-tallet tok «Paris-Plages»-initiativet med oppføring av kunstige strender i bruk midlertidig urbanisme for å innføre en definitiv utrenskning av biler fra Seine's bredder, et tiltak som endelig ble innført i 2018.

Det hersker imidlertid sterk politisk uenighet rundt hvor effektivt dette tiltaket er, da man har hatt vanskelig for å forplante fordelene til tilgrensende bydeler. De nye byrommene er ikke noe som utvider seg naturlig innover i de urbane strukturene. Barcelona eksperimenterer med ambisiøse prosjekter for å redusere adgangen for biler, også i alminnelige boligområder, ved å promotere bruken av «myk» transport. Men samtidig sliter byen med arven etter flere tiår med tilpasning av bynettet til bilismen. Hvis vi tar med masseturismen og trykket fra boligmarkedet i beregningen, er det også en risiko for at forbedringen av byrommet vil gå utover det sosiale mangfoldet og derigjennom byens virkelige urbanitet, når det gjelder kombinasjonen av sosial inkludering, bærekraftig utvikling og trivsel. I andre byer, som Tournai i Belgia og Basel i Sveits, har man prøvd ut nye utgaver av det nederlandske *woonerf* (bogate) fra 1970-tallet. Dette konseptet, med byen Emmen som modell, fremmer en sameksistens mellom biler, sykler og gående i samme areal, uten noe eksplisitt hierarki eller oppdeling – og innebærer temming av den aggressive trafikk-atferden som ofte har vært en konsekvens av den modernistiske atskillelsen av bevegelsesstrømmer i byrommet. Hver trafikant skal ta hensyn til de andres tilstedeværelse og oppføre seg deretter. Slike løsninger fremmer naturligvis en mykere tilnærming til trafikk og delt byrom, men medfører generelt ikke noen utelukkning av bilene, og vil ofte skape isolerte områder midt i byrommet. Å gjøre trafikken langsommere og mykere øker ikke nødvendigvis den allmenne trivselen. Herav Oslos sentrale status som laboratorium. Herav også viktigheten av å undersøke det potensielt tveeggede ved modellen.

Først har vi tanken om å spare inn på energiforbruket ved de potensielt positive effektene av bilforbud i vesentlige deler av sentrum. Mange studier fra Europa har imidlertid vist at trafikken sjelden dempes i slike tilfeller, og at fordelene man får i utkanten av områder hvor nye ordninger innføres, ofte fører til at mesteparten av fordelene når det gjelder energiforbruk, forsvinner. Å finne løsninger på klimaendringene krever at man tenker i forskjellige målestokker og er oppmerksom på sammenflettingen av målestokkene. Dette gjelder også for urban trivsel generelt: Hvis klimaendringer er et viktig spørsmål, må løsningen inkludere flere dimensjoner, som det globale energilandskapet, fra lokalt forbruk til eksport av gass og forbruk for produksjon i utlandet, eller dyrking av mat til lokalt bruk. For å skjønne det urbane stoffskiftet må vi se hele bildet. Hvis vi ser på Oslo, stiller nåtidens elektrifisering av bilparken og framtidens automatisering av bilkjøringen spørsmålsteget ved hele forholdet mellom biler og byrom, og ved selve begrepet om urbanitet. Effektivisering av energibruk og bruk av arealer blir i større og større grad atskilte dimensjoner.

Dernest har vi spørsmålet om den sosiale og arealmessige rettferdigheten ved tiltak som medfører selektiv tilgang til bysentrum. Beboerne i disse områdene, som i mange tilfeller allerede nyter bedre av byrommets tjenester enn beboere i andre deler av byen (i tillegg til den høyere symbolske kapitalen som følger av stedet de bor), vil kunne favoriseres, mens de som er avhengige av å reise til sentrum, vil kunne møte nye hindringer. For å unngå en risiko for sosial segregering er det nødvendig med effektive tiltak for å styrke offentlig transport. Erfaring viser at slike tiltak alltid er vanskelige å regulere og gjennomføre. Enhver akilleshæl relatert til intermodal utveksling, tid og hyppighet for reise, tilgjengelighet og komfort, representerer et potensielt sammenbrudd for hele systemet. Oversikt over mottakelighet og tilgjengelighet for beboere i andre områder er avgjørende.



Ed D'Souza, *Migrantbilen*, gateparade, mai 2019

Kvaliteten på de nye byrommene er også noe som må diskuteres. Amsterdam og Berlin er eksempler på at mer sykkeltrafikk ikke nødvendigvis er en urbaniserende faktor. Når sykling forekommer i massiv skala, er det ikke lenger snakk om et mykt transportmiddel, til tross for at det drives av muskelenergi. Ofte kan det medføre en hard og konfliktfylt variant av urban sameksistens. Å ha fotgjengere i sentrum av byer betyr heller ikke nødvendigvis at flere vil bevege seg til fots. Tilgjengeligheten for fotgjengere må også planlegges i en bredere skala hvis den skal kunne utgjøre en energisparende faktor. Forholdet mellom offentlig rom og demokrati må også klargjøres. Dersom opprettelsen av gratis sitteområder er ment som en reaksjon mot kommersialiseringen av byen, vil nye problemstillinger oppstå: Hva med bruksmåter for disse områdene som havner utenfor den horisonten man har hatt ved opprettelsen? Hva med byens hjemløse? Hva med romfolk? Hva med mulig bruk av offentlige rom av mennesker hvis oppførsel, utseende eller klær ikke passer med det bildet som byen ønsker å hegne om, eller som representerer velgerskaren til det styrende byrådsflertallet?

Det er muligens en forskjell mellom på den ene siden bildene av, sågar forestillingene om, områder med begrenset tilgang for biler, og på den andre siden den virkelige bruken og forståelsen av dem. Og dersom det ikke er noen forskjell, er det nok fordi segregeringen og gentrifiseringen allerede er i gang. Når det gjelder kommersiell tiltrekning, vil det å stenge sentrum for biler ha konsekvenser nettopp for de aktivitetene som er tiltenkt de nye trafikkfrie sonene. For forretningsdriften er overgangen kinkig, men man mister ikke nødvendigvis så mye på veien. Hvis handelsvirksomheten skulle flykte ut i periferien, langs motorveiene, ville dette imidlertid nulle ut alle fordelene av endringen, både når det gjelder urbanitet og energiforbruk. Forflytninger (av mennesker, trafikk, aktiviteter, plagsomme fenomener, sosialt marginale virksomheter) må iberegnes når man evaluerer slike endringer. Den urbane trivselen som sosialt og økologisk prosjekt må altså utforskes i all sin kompleksitet. Trivsel er ikke nødvendigvis bærekraftig, og den er heller ikke nødvendigvis ledsaget av sosial og arealmessig rettferdighet. Derfor er eksperimentet i Oslo så fascinerende i lys av den pågående kollektive og internasjonale jakten på mer bærekraftige og mer sosialt inkluderende byer.