

Engasjement for eget bomiljø

En studie av stedsoppfatninger, innbyggermedvirkning og
bilreduksjon på Møhlenpris



Per Gunnar Utbø Sakseid

Masteroppgave i økonomisk geografi, regional utvikling og planlegging

GEO350

Institutt for geografi

Universitetet i Bergen

November 2019

FORORD

Først og fremst vil jeg rette en takk til mine veiledere Jakob Grandin og Håvard Haarstad for gode råd og uvurderlige innspill på veien, og ikke minst for å ha vist tålmodighet i prosessen. En stor takk rettes også til alle informanter som har stilt opp til intervjuer og som har bidratt med ekstra materiale om Møhlenpris i form av bøker og dokumenter.

Takk til Institutt for geografi som jeg har hatt æren av å lære av – og sammen med – de siste fem årene (og for å ha ansatt meg). En stor takk går også til alle ansatte ved CET som tok imot oss masterstudenter og behandlet oss som likeverdige kollegaer både i og utenom arbeidstiden. Studietiden ved begge disse faglig sterke institusjonene har bidratt til erfaringer og innsikter som jeg er glad for å kunne ta med meg videre.

Takk til Hordaland Fylkeskommune for tildeling av tilskudd til masteroppgaven.

Til slutt vil jeg takke alle medstudenter jeg har hatt gleden av å være med: Marianne, Håvard, Benjamin og Ragnhild for de to siste årene på masteren. Jarle Moped og Geografernes Vinlaug for sprell og fanteri fra dag én. Sigrid for innspill, distraksjon og støtte. CET hiking group for gode turer til fjell og by. Ikke minst går en takk til alle som har vært med i Fagutvalget for geografi og Geografisk klubb. Dere har alle gjort studietiden særdeles fornøyeelig!

Per Gunnar Sakseid

15.11.2019

SAMMENDRAG

Dette studiet har som mål å utforske lokalt engasjement for eget bomiljø på Møhlenpris og hvordan dette er med å forme byrommet. Den empiriske dataen som ble produsert i løpet av feltarbeidet sees i lys av et tredelt teoretisk rammeverk om automobilitet og bilavhengighet, medvirkning i planlegging, og stedsteori. Studien utforsker stedsoppfatninger på Møhlenpris, hvordan opplevelser av trygghet og trivsel henger sammen med engasjementet for endring av byrommet, og hvilke utfordringer dette innebærer for både planmyndigheter og lokale beboerforeninger. I tillegg gir et historisk perspektiv på tidligere engasjement for bomiljø og bilreduksjon et innblikk i hvordan aksjonsformer i bydelen har endret seg over tid. Konteksten for å studere dette bygger på ideen om et bilavhengig samfunn og studien har i stor grad sirkulert rundt Bergen kommunes pilotprosjekt "Bilfri bydel – Møhlenpris". Disse tematikkene ble adressert gjennom tre underproblemstillinger som konstituerer hovedproblemstillingen: *"hvordan er lokalt engasjement for eget bomiljø med å forme byrommet på Møhlenpris?"*

Funnene i studien viser at Møhlenpris har en tydelige fysisk avgrensning som legger en betydningsfull ramme for informantenes gruppetilhørighet i bydelen. Bekjentskap og naboskap på tvers av beboergrupper skapes gjennom sosiale møter under arrangementer og aktiviteter. Studien identifiserer blant annet Møhlenpris oppvekstun skolen som én av arenaene som fremstår som samlende for mange beboere. Samspeillet mellom fysiske og sosiale kvaliteter i gaterommet legger et viktig grunnlag for deltakelse i grupper og foreninger som engasjerer seg for bedre bomiljøet. I medvirkningsprosessen rundt Bergen kommunes pilotprosjekt "Bilfri bydel – Møhlenpris" må de involverte gruppene forholde seg til ulike utfordringer knyttet til representativitet overfor bydelen som helhet. Studien konkluderer med at det finnes mekanismer som legger til rette for bred inkludering i lokaldemokratiet i møte med medvirkningsprosessen, men at måten dette arbeidet organiseres på fortsatt skaper utfordringer med å involvere et bredt nok spekter av befolkningen.

INNHALDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING	1
1.1. MÅL OG HENSIKT.....	1
1.2. PROBLEMSTILLINGER, OPPBYGGING OG GJENNOMFØRING.....	2
2. STUDIENS KONTEKST.....	5
2.1. BILENS VEI INN I SAMFUNNET.....	5
2.2. BILFRIE BYOMRÅDER	9
2.3. BEBOERENGASJEMENT PÅ MØHLENPRIS – ET HISTORISK TILBAKEBLIKK	10
2.3.1. <i>Prosjektet Puddefjordsbroen</i>	11
2.3.2. <i>Møhlenprisaksjonene</i>	13
2.3.3. <i>Studentprotestene</i>	15
3. TEORETISK RAMMEVERK.....	19
3.1. AUTOMOBILITET.....	19
3.1.1. <i>Bilavhengighet</i>	20
3.1.2. <i>Systemendringer</i>	21
3.2. INNBYGGERMEDVIRKNING.....	22
3.2.1. <i>Medvirkning i planlegging</i>	22
3.2.2. <i>Den kommunikative "vendingen" i planlegging</i>	23
3.2.3. <i>Kritikk av kommunikativ planlegging</i>	25
3.3. STEDSTEORI.....	26
3.3.1. <i>Lokasjon</i>	26
3.3.2. <i>Sence of place - stedsfølelse</i>	27
3.3.3. <i>Locale – Sted som arena</i>	28
3.3.4. <i>Steder som relasjonelle</i>	28
3.3.5. <i>Stedstilknytning og stedsoppfatninger i endringsprosesser</i>	29
4. FORSKNINGSDESIGN OG METODE	31
4.1. FORSKNINGSDESIGN.....	31
4.2. VERDENSSYN	32
4.3. STRATEGIER FOR UNDERSØKELSE – METODOLOGI	33
4.3.1. <i>Case-studie</i>	33
4.3.2. <i>Kvalitativ metode</i>	33
4.3.3. <i>Geografisk avgrensning</i>	34

4.3.4.	<i>Temporal avgrensning – Tid og historie</i>	35
4.3.5.	<i>Rekruttering og utvalg</i>	36
4.4.	DATAINNSAMLING	39
4.4.1.	<i>Intervjuer</i>	39
4.4.2.	<i>Insider eller outsider?</i>	40
4.4.3.	<i>Opplevelseskartet</i>	41
4.4.4.	<i>Observasjoner</i>	44
4.4.5.	<i>Sekundærdata</i>	46
4.4.6.	<i>Datakvalitet</i>	47
5.	OMRÅDEBESKRIVELSE	49
5.1.	MØHLENPRIS SKOLE	51
6.	STEDSOPPFATNINGER OG TILHØRIGHET PÅ MØHLENPRIS	53
6.1.	LANDSBYEN MØHLENPRIS	53
6.2.	BYGDESKOLEN – STED SOM ARENA FOR SAMHANDLING	55
6.1.	STEDSOPPFATNINGER I RELASJON TIL "UTSIDEN"	58
7.	TRYGGHET OG TRIVSEL I GATEROM	61
7.1.	OPPLEVELSESKARTENE	62
7.2.	OPPLEVELSEN AV MINDRE TRIVELIGE GATEROM	66
7.3.	OPPLEVELSEN AV GODE GATEROM	69
7.4.	FØLELSEN AV UTRYGGHET I TRAFIKKEN: ADKOMSTVEIEN(E) TIL BYDELEN	72
8.	MEDVIRKNING OG REPRESENTATIVITET	79
8.1.	ENGASJEMENTET FOR BEDRE UTEMILJØ FÅR EN NY START	79
8.2.	BILFRI BYDEL	82
8.3.	REPRESENTATIVITET OG MEDVIRKNING	87
8.3.1.	<i>Representativitet blant beboerne</i>	88
8.3.2.	<i>Etablering av Møhlenpris Gateforum</i>	91
8.3.3.	<i>Kommunens rolle i medvirkningen</i>	92
8.3.4.	<i>Gateforumet som informasjonsplattform</i>	94
9.	KONKLUSJON	97
9.1.	HVILKEN ROLLE SPILLER STEDSOPPFATNINGER FOR TILHØRIGHET OG NABOSKAP?	97
9.2.	HVORDAN MOTIVERER ULIKE OPPLEVELSER AV TRYGGHET OG TRIVSEL I GATEROMMET TIL ENGASJEMENT FOR ENDRING?	99
9.3.	HVEM INKLUDERES I MEDVIRKNINGEN TIL BILFRI BYDEL OG HVORDAN TAKLER INVOLVERTE AKTØRER UTFORDRINGER KNYTTET TIL REPRESENTATIVITET?	100

9.4. HVORDAN ER LOKALT ENGASJEMENT FOR EGET BOMILJØ MED Å FORME BYROMMET PÅ MØHLENPRIS? .102

FIGURER OG BILDER

FIGUR 2.1 – ANTALL REGISTRERTE PERSONBILER 1952-2018	6
FIGUR 2.2 – FORDELING AV HOVEDREISEMÅTER I BERGEN KOMMUNE	8
FIGUR 2.3 – GEOGRAFISK OMFANG AV PILOTPROSJEKTET "BILFRI BYDEL – MØHLENPRIS"	8
FIGUR 2.4 – DEN DEFINERTE SONEN FOR BILFRITT BYLIV	9
FIGUR 2.5 – FAKSIMILE: LEIEGÅRDER SOM BLE REVET PÅ MØHLENPRIS	12
FIGUR 2.6 – FAKSIMILE: "MILJØKAMP PÅ PANSERET"	13
FIGUR 2.7 – FØR OG ETTER UTVIDELSEN AV PUDDEFJORDSBROEN, 1980 OG 2016	16
FIGUR 4.1 – OPPLEVELSESKART (.....	42
FIGUR 4.2 – EKSEMPEL PÅ FERDIG UTFYLT OPPLEVELSESKART	43
FIGUR 5.1 – FOLKETELLING REGISTRERT I MENIGHETENE JOHANNES OG ST. JAKOB 1910-1993	49
FIGUR 5.2 – BEFOLKNINGSUTVIKLING PÅ MØHLENPRIS 1999-2019	50
FIGUR 7.1 – OPPLEVELSESKART: "STEDER JEG TRIVES GODT"	62
FIGUR 7.2 – OPPLEVELSESKART: "STEDER JEG TRIVES MINDRE"	63
FIGUR 7.3 – OPPLEVELSESKART: "UOPPFYLT POTENSIALE"	63
FIGUR 7.4 – WELHAVENS GATE SETT FRA NORDVESTLIGE SIDE	64
FIGUR 7.5 – GATETUN I WELHAVENS GATE	65
FIGUR 7.6 – PROFESSOR HANSTEENS GATE. ANLEGGSARBEIDET GJØRES I FORBINDELSE MED ETABLERING AV BOSSNETTET OG MEDFØRER INNSNEVRING AV VEIBANEN	65
FIGUR 7.7 – UNDER BROEN-FESTIVALEN JUNI 2018	68
FIGUR 7.8 – DAGLIG BRUK AV OMRÅDET UNDER PUDDEFJORDSBROEN OKTOBER 2018.	69
FIGUR 7.9 – GRØNN LINJE VISER GATETUNENE PÅ MØHLENPRIS. BLÅ LINJE VISER ØNSKET OM FORLENGET GATETUN. RØD LINJE VISER PÅGÅENDE GATEFORNYELSE IFM. BILFRI BYDEL	70
FIGUR 7.10 – ØVERSTE DEL AV ZETLITZ GATE SOM BEBOERGRUPPER ØNSKER OMGJORT TIL GATETUN.	72
FIGUR 7.11 – KRYSSET WOLFFS GATE/ THORMØHLENS GATE PR. 2009 OG 2017	75
FIGUR 7.12 – REGISTRERTE TRAFIKKULYKKER PÅ MØHLENPRIS 1988-2019	76

1. INNLEDNING

Byrom er omstridt rom. Det er et resultat av prioriteringer gjennom tid, og formes kontinuerlig etter interessene som til enhver tid vinner frem. En omstridt del av byrommet går derfor ut på hvordan gatenes arealer skal benyttes. Helt siden privatbilen gjorde sitt inntog i samfunnet har den fått en stadig mer integrert og dominerende posisjon i bybildet, både strukturelt og fysisk. Strukturelt gjennom planleggingspraksis og fysisk gjennom økende hverdagsbruk. Mer og mer arealer ble tilegnet bilbruk. Effekten av denne utviklingen blir i dag særlig tydelig når samfunnet nå står overfor utfordringer knyttet til klimaendringer. Klimagassutslipp fra biltrafikk må ned, men dagens byplanlegging er fortsatt preget av regelverk og politiske prioriteringer som prioriterer bilen fremfor andre transportmetoder. Det foregår i dag likevel en utvikling som gjør at bilens plass i byrommet er utfordres. Flere europeiske byer er nå i gang med å etablere bilfrie byområder (Tønnesen et al., 2016). Norge følger trenden. I Oslo kaller de det "bilfritt byliv", mens i Bergen kalles det "bilfri bydel". Felles for bilfri-prosjektene er at de ikke bare skal redusere utslipp; de innebærer også strategier for å ta hånd om støy- og luftforurensning, trafiksikkerhet og omfordeling av areal til andre transportformer (Oslo kommune, 2019; Bergen kommune, 2018b). "Bilfri bydel" er et pilotprosjekt for bilreduksjon igangsatt av Bergen kommune og finner sted på Møhlenpris, et tydelig definert sentrumsområde med en sammensatt befolkning og et rikt organisasjonsliv.

1.1.Mål og hensikt

Målet med denne oppgaven er å undersøke hvordan lokalt engasjement for eget bomiljø er med å forme gaterommet på Møhlenpris. Tilnærmingen er delt i tre teoretiske utgangspunkt som benyttes som en ramme for å belyse tematikken. Ett av disse utgangspunktene bygger på hvordan samfunnets bilavhengighet har gjort seg gjeldende for byers utforming generelt og hvordan dette har vært en kilde til lokalt engasjement for utemiljø og trafiksikkerhet på Møhlenpris spesielt. På akkurat dette stedet har det i lang tid foregått et engasjement for å bedre de trafikale forholdene. Store infrastrukturprosjekter på 80- og 90-tallet førte til at møhlenprisbeboere organiserte flere offentlige aksjoner og demonstrasjoner mot myndighetene. I nyere tid er mye engasjement fortsatt knyttet veiprojekter, men denne gangen aksjonerer beboerne på langt fredeligere måter og samarbeider i større grad med myndighetene. Denne kontrasten mellom aksjonsformer henger naturlig nok sammen med prosjektenes ulike omfang og inngrep, men er begge illustrerende for hvordan arealbruk i gaterommet engasjerer

og samler et lokalmiljø. En annen del av oppgavens innramming bygger derfor på hvordan engasjementet formaliseres i dag. Gjennom medvirkningsprosesser knyttet til prøveprosjektet "Bilfri bydel – Møhlenpris" tar enkelte beboergrupper direkte del i utformingen av planene for hvordan gaterommet utformes i fremtiden. Dette utløser imidlertid et spørsmål om hvor representative de deltakende gruppene er for Møhlenpris generelt. For å undersøke bakgrunnen for hvordan beboerne løser denne problematikken setter oppgaven fokus på ulike karakteristikk ved Møhlenpris som sted. Gjennom dette tredje teoretiske perspektivet identifiseres forskjellige elementer ved stedet som er med å gi beboerne en følelse av tilhørighet til stedet, noe som igjen er med å forsterke samholdet i bydelen.

1.2. Problemstillinger, oppbygging og gjennomføring

Denne studien tar for seg hvordan byrom formes og hvordan forskjellige aktører tar del i det. Den tar utgangspunkt i at byrommet kan sees som resultat av fysisk struktur, sosiale relasjoner, menneskelig meningsdannelse, og relasjonene mellom andre steder. For å utforske hvordan disse elementene knyttes sammen i produksjon av sted legges følgende problemstilling til grunn:

1. *"Hvordan er lokalt engasjement for eget bomiljø med å forme byrommet på Møhlenpris?"*

For å videre utforske og spisse inn denne tematikken arbeides det ut i fra tre underproblemstillinger:

2. *Hvordan motiverer ulike opplevelser av trygghet og trivsel i gaterommet til engasjement for endring?*
3. *Hvem inkluderes i medvirkningen til bilfri bydel og hvordan takler involverte aktører utfordringer knyttet til representativitet?*
4. *Hvilken rolle spiller stedsoppfatninger for tilhørighet og naboskap?*

Grunnlaget for produksjon av datamateriale ligger i feltarbeid gjennomført på Møhlenpris høsten 2018. I løpet av feltarbeidet ble det gjennomført semistrukturerte intervjuer, gruppeintervjuer, feltsamtaler, observasjoner i gatene, deltakelse på folkemøter og deltakelse som observatør på møter mellom beboergrupper og Bergen kommune. Datamaterialet som ble produsert ved disse metodene vil bli analysert gjennom et teoretisk rammeverk som bygger på bilavhengighet, medvirkning og stedsteori.

Denne oppgaven er delt inn i ni kapitler. Kapittel én består av introduksjon og inneholder en presentasjon av tematikk, studiens relevans, og problemstillinger. Kapittel to inneholder først en kort gjennomgang av bilens inntog inn i samfunnet og et overblikk over nyere endringsstrategier i form av bilfrie byområder i Europa og i Bergen. Kapittelet rundes av med et historisk tilbakeblikk til tidligere beboerengasjement knyttet til et større veiprojekt på Møhlenpris. I kapittel tre gjøres det rede for det teoretiske rammeverket som legger grunnlaget for analysen av oppgavens empiriske funn. Kapittel fire presenterer forskningsdesign og metodologi brukt for å utforske problemstillingene. Her diskuteres også praktiske utfordringer knyttet til forskerens rolle i felt, samt en refleksjon over dataens gyldighet og relevans. Kapittel fem gir en kort innføring i Møhlenpris sin historie og en bakgrunn om steder som er av betydning for byrommet i dag. Kapittel seks til åtte inneholder en analyse av de empiriske funnene og er delt inn tematisk etter de tre innfallsvinklene som ligger som grunnlag problemstillingene. I kapittel seks fokuseres det på stedsoppfatninger og hvordan det spiller inn på samhold og tilhørighet. Kapittel syv tar for seg ulike opplevelser av trygghet og trivsel i gaterom i relasjon til engasjement. Kapittel åtte presenterer hvordan deler av dagens lokale beboerengasjement ble til, hvordan det etterhvert har blitt formalisert og hvordan de har gått sammen med kommunen for å medvirke i prosjektet "bilfri bydel – Møhlenpris". I tillegg presenteres informantenes refleksjoner rundt representativitetsutfordringer. Det siste kapittelet inneholder en oppsummering av nøkkelfunn samt en refleksjon rundt sammenhengen de har til det teoretiske rammeverket og problemstillingene.

2. STUDIENS KONTEKST

I dagens planleggingsparadigme er bilens status synkende. Dette gjenspeiles i hvordan målene for transportutviklingen på både nasjonalt (Meld. St. 26 (2012–2013)), regionalt (Hordaland Fylkeskommune, 2014) og lokalt nivå (Bergen kommune, 2016) er å redusere privatbilbruk så langt det lar seg gjøre. I Bergen settes nå prøveprosjektet "Bilfri bydel – Møhlenpris" i gang og arbeid skal gjøres for å redusere biltrafikk i bydelen. Bilredusering som verktøy for å øke områders aktivitet og attraktivitet står i høyere grad i fokus i dag enn før og verdiene av lokal forankring trekkes eksplisitt frem (Bergen kommune, 2018b). I dette kapittelet skal det kort gjøres rede for bilens inntog i samfunnet før det vises til noen få eksempler på hvordan bilfrie områder i økende grad implementeres byplanlegging. Til slutt presenteres et historisk tilbakeblikk til hvordan utvidelsen av Puddefjordsbroen førte til engasjement for bomiljøet på Møhlenpris og hvordan den endte opp som en av de tydeligste innrammingene av lokalområdet.

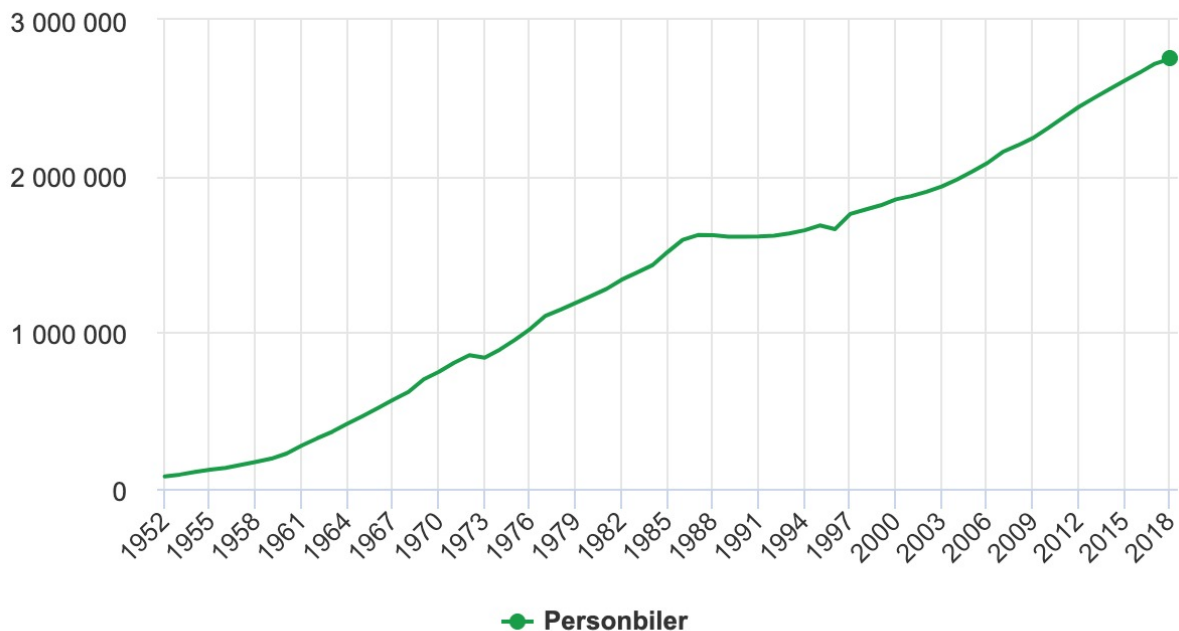
2.1. Bilens vei inn i samfunnet

For å forstå bilens rolle i samfunnsplanleggingen i dag er det nyttig å se kort på den historiske konteksten og hvordan bruken har økt gjennom tidene. De aller første bilene på veien var enten elektriske eller dampdrevne. Disse ble etter hvert utkonkurrert av bensinbilen som hadde overlegen rekkevidde og benyttet billigere drivstoff (Geels et al., 2011). Som datidens mest lovende transportalternativ ble bensinbilen og institusjonene rundt, gradvis låst inn i en stivhengighet som fortsatt sees på som tilnærmet irreversibel (Urry, 2004). Martin og Sunley (2006:399, egen oversettelse) definerer stivhengighet som en "prosess eller system hvor utfallet utvikles som en konsekvens av prosessen eller systemets egen historie". Gjennom visjoner om en moderne fremtid ble samfunnet preget av et planleggingsparadigme hvor én form for mobilitetssystem kom seirende ut.

Tilrettelegging for bilkjøring kom i økende grad inn i det norske samfunnet etter andre verdenskrig som følge av økende velstand og teknologisk utvikling (Monsrud, 1999). I USA hadde denne utviklingen allerede da foregått en god stund, noe som gjorde seg synlig i hvordan stadig flere omfattende veiutbyggingsprosjekter ble satt i gang i 50- og 60-tallets metropoler (Jacobs, 1961). I Norge var det i etterkrigstiden imidlertid restriksjoner på import og omsetning av biler, og privatpersoner som ønsket å kjøpe måtte søke om kjøpetillatelse. Antallet biler på

veien i 1952 var 72 000. I 1960 ble restriksjonene opphevet og allerede i 1976 var det 1 million biler på norske veier (Monsrud, 1999).

Antall registrerte personbiler



Kilde: Bilparken, Statistisk sentralbyrå

Figur 2.1 – Antall registrerte personbiler 1952-2018 (Kilde: Bilparken, Statistisk sentralbyrå)

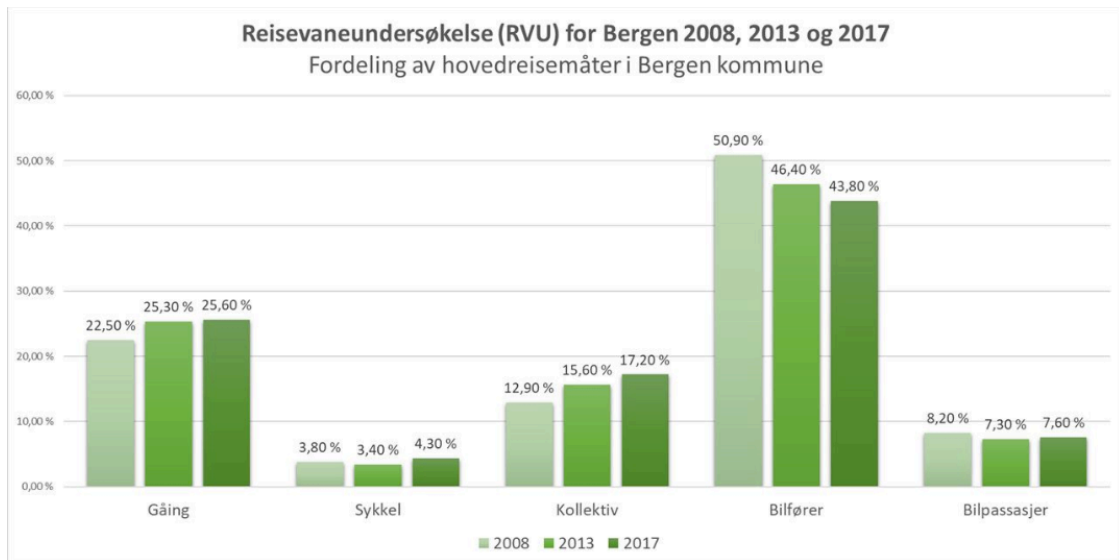
Frislippet av kjøpetillatelse sammenfalt med et rådende planleggingsparadigmet som var tuftet på en økonomisk rasjonell forståelse av rom (Amdam og Veggeland, 2011). Kombinert med modernistisk teknologioptimisme førte den økende bilbruken til behov for et mer omfattende veinett, noe som betydde at trafikkregulering- og planlegging kom tydeligere inn i lovverket (Bjørnland, 1989). Sterk statlig styring gjorde det mulig for planleggingsmyndigheter å presse gjennom omfattende infrastrukturprosjekter. I noen tilfeller førte etableringen av større veiutbyggingsprosjekter til stor lokal motstand som følge av store inngrep i byområder og frykt for sosiale implikasjoner. Et eksempel på dette fant sted på Møhlenpris på 80- og 90-tallet, noe som går mer i detalj i delkapittel 2.3.

Urry (2004) omtaler denne stadige inkorporasjonen av biltilrettelegging i planlegging som "the system of automobility". *Automobilitet* sees her på som et komplekst system bestående av bilene og materialene de er laget av, samt bilførerene, produsentene av drivstoff og ressursene rundt produksjon, samt planleggingspraksis og vedlikehold av veiinfrastruktur. Fordi de

separate elementene som inngår i systemet er en del av uavhengige sektorer, påpekes det at automobilitet – og spredningen av det – tidsmessig må forstås som *ikke-lineært* (ibid.). Med andre ord, selv om det hele springer ut av et par enkelthendelser i forrige århundre er det den *gradvise løsningen* og veksten av uavhengige institusjoner (oljeselskaper, kjøpesentre, stål- og aluminiumsleverandører, utbyggere i forstadsområder osv.) som på forskjellige tidspunkt har ledet til et selvopprettholdende system. Dette systemet har en evne til å gjenskape seg selv til tross for store økonomiske, sosiale og teknologiske endringer. Til tross for god kjennskap til bilens effekt på miljø og utslipp, forbedringen av elmotorer, og de sosiale og økonomiske kostnadene som følge av subsidiert veibygging, forblir systemet stående.

Et annet element Urry (2004) viser til, er hvordan tid og rom, eller "time-space", har blitt endret som følge av systematisk tilrettelegging av bilinfrastruktur. I motsetning til kollektiv transport er ikke bilkjøring begrenset av timeplaner og fastsatte kjøreruter, og legger dermed til rette for et enda mer individualisert forhold til tid og rom. Det som før var en time unna med kollektiv transport kan med bil nås på betraktelig kortere tid. Dette gjør at en time med bil strekker seg over et betraktelig større geografisk område. I hverdagssammenhenger fører dette til et forhold til tid og avstand som kun bilen kan tilfredsstille. Urry (2004:28, egen oversettelse) hevder derfor at automobilitet har "tvunget folk inn i en intens fleksibilitet" hvor mulighetene for bevegelse oppfattes som frie, samtidig som man kontinuerlig er bundet til systemet.

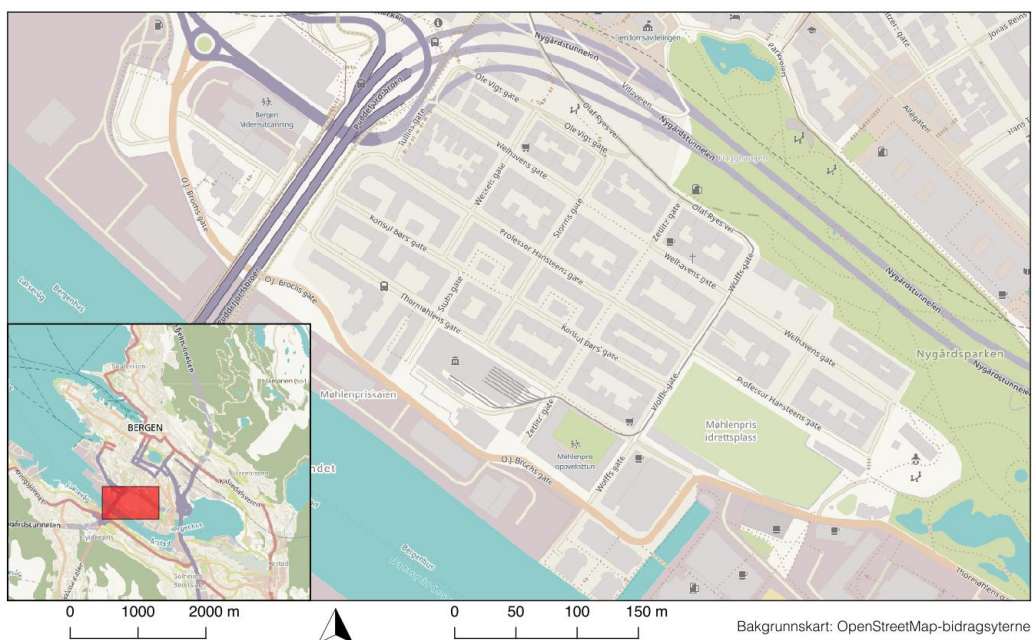
Helt siden bil ble allemannseie i Norge har både antall kjøretøy og mengde areal til vei vokst stødig, og ifølge Statistisk sentralbyrå (2019) er det i dag over 4,2 millioner norskregistrerte kjøretøy totalt. Som vist i figur 2.1 er nesten 2,8 millioner av de registrerte kjøretøyene personbiler. Av disse er over 195 000 elektrisk drevet. Når det kommer til arealbruk er det ifølge SSB (2018) totalt 94 902 km vei i Norge, en økning på nesten 50 000km siden 1950 (Wethal, 2001). Selv om trenden for antall registrerte kjøretøy er oppadgående viser foreløpige resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen at færre reiser med bil i de større byområdene i Norge (Solem, 2019).



Figur 2.2 – Fordeling av hovedreisemåter i Bergen kommune (Skjermdump Bergen kommune, 2019b)

Lokalt for Bergen viser undersøkelsen at bilførerandelen har vært synkende fra 2008-2017 (se figur 2.2), men det er samtidig ingen tvil om at bilen fortsatt dominerer som transportmetode i kommunen. Som et forsøk på å redusere bilbruken i Bergen ønsker lokale myndigheter derfor å etablere bilfrie områder (Bergen kommune, 2016). I delkapittelet under skal det derfor gis en kort oversikt over bilfrie bysentrum i Europa og Oslo og hva som legges i begrepet. Dette presenteres for å vise konteksten som prosjektet i Bergen befinner seg i. Hovedtrekkene i prosjektet "Bilfri bydel – Møhlenpris" presenteres mer utdypende i kapittel åtte.

Geografisk omfang av pilotprosjektet "Bilfri bydel – Møhlenpris"



Figur 2.3 – Geografisk omfang av pilotprosjektet "Bilfri bydel – Møhlenpris"

2.2. Bilfrie byområder

"Bilfri bydel – Møhlenpris" føyer seg inn i rekken av sentrumsområder som går i gang med å redusere areal disponert til bilbruk til fordel for andre transportformer eller til bruk for opphold og lek. Men hva legges egentlig i begrepet? Definisjonen av ordet "bilfri" er tilsynelatende utfordrende å både bestemme og kommunisere (Myredal, 2018). Hvordan ulike byer møter utfordringen med å redusere biltrafikk i sentrum viser at det er svært ulike gjennomføringer og ambisjonsnivåer som går under kategorien "bilfri". Et vesentlig poeng som trekkes frem i prosjektbeskrivelsen for bilfri bydel på Møhlenpris er at det finnes veldig mange forskjellige måter å gjennomføre bilrestriktive tiltak i byer på (Bergen kommune, 2018b). Bilfritt byliv-prosjektet i Oslo er kanskje det mest ambisiøse bilreduceringsprosjektet i norske byer i dag. Prosjektet omfatter stort sett fjerning av parkeringsplasser og reduisering av gjennomgangstrafikk innenfor byens indre sentrumsjerne, eller "Ring 1" (ref. fig 2.4). I Oslo kommunes handlingsplan (2019:4) legges det mye vekt på at Bilfritt byliv har som hensikt å "gi gatene tilbake til folk" ved at det i stedet legges til rette for grønne områder, kultur, gratis sitteplasser, offentlig transport og syklistar på steder hvor det før var parkeringsplasser. Prosjektet har ikke vært uten protester og har ført til dannelsen av motstandsbevegelsen "Ja til bilen i Oslo" som pr. august 2019 har nesten 25 000 medlemmer på Facebook (Ja til bilen i Oslo, 2019).



Figur 2.4 – Den definerte sonen for Bilfritt byliv (Skjermdump Oslo kommune, august 2019)

I prosjektet i Oslo ligger det inne en anerkjennelse om at det må tas hensyn til "dem som er avhengig av bil for tilgang til sentrum" (ibid.:4). Denne tematikken peker også Tønnesen et al. (2016) på i en studie av bilfrie byområder i Europa, hvor målet var å se på ulike løsninger for gjennomføring av prosjektet Bilfritt byliv i Oslo. Gjennom en kartlegging av 15 europeiske byer som allerede har, eller er i ferd med å planlegge bilfrie sentrum kommer det frem at i ingen

av dem er det snakk om totalt fravær av biler. Det trekkes frem at det er ulike "grader av bilfritt" i den forstand at noen byer, som for eksempel Brussel, har lagt opp til flere typer unntak hvor bilkjøring er tillatt i de bilfrie områdene. Her tillates kollektivtransport, drosje, varelevering innenfor gitte tidsrom, søppelbiler og "annen kjøring som er nødvendig for overvåkning, kontroll og vedlikehold" (ibid.:14). Andre unntak omfatter nødvendig kjøring for bedrifter, eiere av garasje innenfor den bilfrie sonen, transport for medisinsk behandling, pasienttransport og frukt- og grønnsakshandlere. Alle disse kan få tilgang til å kjøre innenfor den bilfrie sonen ved å benytte et elektronisk kort med kode. Det må nevnes at bilfri-prosjektet i Brussel er relativt nytt og er derfor i en lengre utprøvningsfase som gjør det utfordrende å innføre strenge tiltak.

I motsetning til Brussel er Groningen i Nederland et eksempel på en by med et bilfritt område som har vesentlig strengere regler for gjennomkjøring (ibid.). Groningen har imidlertid ført en bilrestriktiv politikk helt siden 1960-tallet og har muligens derfor bedre forutsetninger for føre en strengere linje i dag. I byens sentrum er det totalforbud mot privatbiler og så mye som tre fjerdedeler av områdets innbyggere lever uten å eie bil. Unntakene for kjøring og korttidsparkering (3 timer) gjelder personer med handicap-bevis og i noen få gater er det tillatt å kjøre i tidsrommene 6-11 og 14-18. Fellestrekkene for Groningen, Brussel og alle de øvrige byene som Tønnesen et al. (2016) har vurdert i rapporten er at de bilfrie områdene ikke er hermetisk lukket med totalforbud mot bilkjøring i det hele tatt. Samtlige bilfrie områder har derfor en eller annen form for unntak for å akkomodere visse typer beboere, næringer eller offentlige tjenester. Som det kommer frem i kapittel åtte gjelder dette også for Bergen sitt bilfriprosjekt ettersom "samfunnet er ennå ikke rede for et totalforbud mot privatbil, selv i et område som Møhlenpris" (Bergen kommune, 2018b:4).

2.3. Beboerengasjement på Møhlenpris – Et historisk tilbakeblikk

Infrastrukturprosjekter i bysentra er komplekse og kan være kilde til konflikt ettersom de berører et bredt spekter av aktører og beboere. Prosjektet i Oslo tyder på at ordet "bilfri" kan være kontroversielt og bidra til å mobilisere motstand og protest. I dette delkapittelet presenteres det hvordan manglende medvirkning og dialog i forbindelse med et infrastrukturprosjekt et Puddefjordsbroen førte til beboerengasjement og aksjoner på Møhlenpris. Kapittelet har også som hensikt å gi et innblikk i stedets historie knyttet til aksjoner for eget lokalmiljø, samtidig som det viser hvordan en av bydelens tydelige innramminger ble til.

2.3.1. *Prosjektet Puddefjordsbroen*

Planene om en bro over Puddefjorden som en måte å utvide Bergen sentrum vestover har røtter helt tilbake til 1917. På grunn av økonomiske årsaker skulle det likevel ta nesten 40 år før planene ble realisert (Nielsen, 2012). I 1956 sto trefeltsbroen mellom Møhlenpris og Gyldenpris ferdig bygget (ibid.). Brobyggingen fikk først og fremst konsekvenser på Gyldenpris-siden hvor det ble revet en rekke boliger for å gjøre plass til påkjøringsramper og tilkomstveier. Langs Møhlenpris-siden var det langt færre inngrep i bebyggelsen. Dette skulle imidlertid endre seg ved fremtidige planer om å utvide broen ytterligere.

De sentrale bydelene i Bergen opplevde alle en sterk befolkningsnedgang i tiden etter krigen. Flere og flere flyttet derfor ut til Bergens forsteder hvor boligkvaliteten var høyere (Hartvedt og Skreien, 2009). På Møhlenpris, hvor boligstandarden i utgangspunktet var relativt høy i forhold til andre sentrumsbydeler, var ikke befolkningsreduksjonen like omfattende (Eriksen, 1994), og området ble fortsatt omtalt som et sted hvor unge familier ønsket å slå seg ned (Vabø, 1979; Kristoffersen, 1984b). Likevel sto bydelen overfor flere utfordringer knyttet til utemiljøet som følge av en stadig forverret trafikksituasjon i området. På fremsiden av Bergens Tidende 24. november 1980 ble det meldt at "Møhlenpris "drukner" i biler" (Karlsen, 1980:1). Så mye som en tredjedel av trafikken over Puddefjordsbroen gikk da gjennom boligområdet i bydelen og mange bilister parkerte bilene sine på Møhlenpris før de spaserte videre inn til byen. I naboområdet Nygårdshøyden hadde det nylig blitt gjennomført trafikksanering og etablering av boligsoneparkering, noe som førte til at flere biler i stedet ble parkert på Møhlenpris (ibid.). Gatene ble derfor preget av gjennomgangstrafikk og fremmedparkering, og beboerne på Møhlenpris spurte om de var "annenrangs i forhold til de som bor på Nygårdshøyden" (Vabø, 1979:6)

Under to tiår etter Puddefjordsbroen sto ferdig hadde den økte biltrafikken i Bergen allerede ført til et behov for innfartsårer med høyere veikapasitet inn mot sentrum (Bergens Tidende, 1973). Det var på denne tiden et sterkt trafikalt press på Danmarks plass innerst i Solheimsviken, noe som gjorde at det ble sett på alternativer for å avlaste dette området for biltrafikken fra Bergen vest. Idéen om en utvidet Puddefjordsbro kom derfor til livs på 1970-tallet som en del av infrastrukturprosjektet "vestre innfartsåre". For Møhlenpris innebar dette tunnel under Nygårdshøyden til Nygårdstangen, og en utvidelse av Puddefjordsbroen fra tre til seks felt. Kombinasjonen av utvidet bro, påkjøringsrampe og tunnelmunning ville medføre riving av boliger i bydelen. Nærmere bestemt var det snakk om å rive så mye som 19 boligeiendommer

som betydde at ca. 120 leiligheter og ca. 400 mennesker ville forsvinne fra bydelen (Lindebotten, 1994).



Figur 2.5 – Faksimile: Leiegårder som ble revet på Møhlenpris, markert med hvit linje (Heian, 1993)

Til tross for uttalt protest blant beboerne i bydelen ble planene om utvidelsen av broen på midten av 1980-tallet fremmet som eneste reelle alternativ av Hordaland vegkontor. Allerede i 1974 hadde imidlertid et forslag til trasé blitt fremmet av marinteknisk ingeniør og møhlenprisbeboer Knut S. Bjerke (1974). Forslaget ble tatt opp igjen med ny støtte i lokalbefolkningen på Møhlenpris og fremlagt for veimyndighetene (Odéen, 1984). Alternativet innebar skroting av utvidelsesplanene for Puddefjordsbroen, til fordel for ny bro lengre inne i Solheimsviken. I følge Bjerke ville dette alternativet være mindre kostbart og føre til færre ekspropriasjoner av private eiendommer enn hva en utvidelse av Puddefjordsbroen ville føre til (Kristoffersen, 1984a). Hordaland Vegkontor mente på sin side at utredning av nye alternativer var bortkastet og at:

"[p]oenget med et kryss på Møhlenpris var at vi skulle samle opp mest mulig trafikk og avlaste Møhlenpris/Nøstet-området for mye trafikk som ellers ville gå inn i bydelene. [...] Vi vil få maksimal oppsamling av trafikken med vårt alternativ" (Odéen, 1984:18).

Alternativet som hadde størst støtte hos lokalbefolkningen ble derfor forkastet til fordel for det mest etablerte alternativet.

2.3.2. Møhlenprisaksjonene

Vei- og broutbyggingsprosjektet møtte tidlig stor motstand fra beboerne på Møhlenpris, særlig med tanke på den planlagte rivningen av boligene rundt Møhlenpris-krysset. Som nevnt over var Møhlenpris valgt ut som prøvebydel for byfornyning, men få synlige tiltak var gjort i gatene. Velforeningen begynte derfor å peke på motsetningene mellom satsingen på rehabilitering og rivningsplanene, noe de fryktet ville forringe bomiljøet (Sandberg, 1984). Ved flere anledninger arrangerte derfor både beboere og lokale organisasjoner flere lovlige og ulovlige protestaksjoner mot rivningsplanene.

Fredag den 11. Mai 1984 kunne Bergens Tidende melde om "dramatisk aksjon på Møhlenpris" (Sandberg, 1984). En gruppe voksne og barn fra ulike organisasjoner på Møhlenpris hadde gått sammen for å skape oppmerksomhet rundt den manglende viljen til bevaring og rehabilitering av bydelen. Aksjonsformen innebar å gå i tog frem og tilbake i overgangsfeltet ved Puddefjordsbroen i ti minutter. På den måten skulle de lage kø og



Figur 2.6 – Faksimile: "Miljøkamp på panseret" (Sandberg, 1984)

vifte med bannere og plakater for å skape oppmerksomhet rundt sine frustrasjoner. Kravene de la frem var: Skrinlegging av planene om å lede vestre innfartsåre over Møhlenpris, gjennomføring av foreliggende planer (om byfornyning), innføring av boligsoneparkering og skjerping av kontrollen med fartsoverskridelser. Møhlenprisbeboerne fikk flagget sine krav på plakater i knappe 8 minutter før den ble avbrutt av utålmodige bilister som forsøkte å kjøre gjennom folkemengden. Aksjonistene fikk stoppet en av bilistene hvorpå de knakk girspaken, stjal bilnøkkelen og kastet den ut i Puddefjorden (Eriksen, 1994).

Bekymringene blant Møhlenprisbeboerne dreide seg hovedsakelig om bomiljøet i bydelen, spesielt med tanke på barn og eldre. I et intervju med aksjonsleder Rolf Eriksen i tiden etter den første aksjonen kom det frem at det ikke bare var de individuelle usosiale effektene av rivningen

de aksjonerte mot, men også effekten dette ville ha for bydelen som helhet (Kristoffersen, 1984b). Argumentene var at en fjerning av ca. 400 mennesker ville få betydelige konsekvenser for bomiljøet i en bydel med ca. 3000 innbyggere. Samtidig som antallet beboere med fast tilknytning til bydelen var synkende, opplevde de også at stadig flere leiligheter ble hyblifisert og leid ut på korttidskontrakter til studenter. Dette var tydelig i strid med de aksjonerende organisasjonenes ønske om å styrke bomiljøet ved å gjøre det attraktivt og rimelig for barnefamilier å bosette seg der.

Protestaksjonene mot vestre innfartsåre på Møhlenpris fortsatte utover høsten 1984. Under et aksjonsmøte ble det bestemt å bygge en symbolsk bymur av oljefat "for å beskytte seg mot inntrengerne som vil[le] rasere store deler av bydelen" (Valderhaug, 1984:17). To uker senere barriaderte beboerne alle hovedveiene inn til bydelen i en times tid. På innsiden av muren ble det arrangert flere kulturinnslag blant bydelens ungdom. I motsetning til den forrige aksjonen som endte med bitre konfrontasjoner, gikk denne aksjonen roligere for seg og fikk mer positiv omtale i media. Utover det neste året fortsatte protestene både i avisene og i gatene. En maidag i 1985 marsjerte protesterende elever ved Møhlenpris skole ned til rådhuset i sentrum. Med seg hadde de et protestbrev som de overleverte til formannen i hovedutvalget for teknisk utbygging mens de flagget bannere påskrevet "Bevar Møhlenpris" og "Riv heller vegkontoret!" (Valderhaug, 1985). Bare én måned senere meldte Bergens Tidende om en protestaksjon hvor tre dukker som skulle symbolisere den politiske ledelsen ble hengt etter tau fra Puddefjordsbroen, en handling som ikke ble særlig godt mottatt av byens styrende politikere (Stavrum, 1985).

26. juni 1985 vedtok Bergen bystyre å iverksette planen om utvidelse av Puddefjordsbroen. Vedtaket var et nederlag for Møhlenpris og diskusjonene dreide seg nå over på kompensasjon og hvor en skulle plassere erstatningsboliger til dem som mistet hjemmene sine til rivningen. En annen kompensasjon som lokale ildsjeler fra den lokale idrettsforeningen Sportsklubben Djerv arbeidet for var et såkalt Vitalitetsenter (Wiederstrøm, 2003). Dette forslaget ble fremmet allerede i 1988, der de argumenterte for at senteret skulle fungere som både bydelshus og idrettshall. Forslaget ble vedtatt, men grunnet flere forsinkelser stod Vitalitetsenteret likevel ikke ferdig før 14 år senere, i 2003. Vitalitetsenteret fungerer i dag som et aktivitetsbygg og er en spesielt viktig arena for frivillighet i bydelen, noe som kommer frem i analysekapitlene senere i oppgaven.

2.3.3. *Studentprotestene*

Vedtaket om broutvidelsen i 1985 var, som tidligere nevnt, basert på planer laget av veiingeniører tidlig på 70-tallet. Protestene mot vedtaket den gang handlet om de negative effektene prosjektet ville ha for det lokale bomiljøet. Da realiseringen av rivningsplanene nærmet seg på starten av 90-tallet, var det i tillegg et økende engasjement for klima og miljø. Slogordet fra FN sin miljøkonferanse i Rio i 1992 "tenk globalt, handle lokalt" skapte ny skepsis mot veiprojektet. Tilrettelegging for økt personbiltrafikk inn i sentrum var for mange uforenelig med den dagsaktuelle klima- og miljøagendaen, spesielt blant de politisk engasjerte studentene på Nygårdshøyden. Møhlenprisaksjonen fikk nye allierte.

Boligrivningen på Møhlenpris startet i oktober 1995 (Myhre, 2012). I forkant hadde studentaktivister flere ganger aksjonert mot rivningsplanene. De så på prosjektet som en sosial- og miljømessig urettferdighet i regi av makthaverne i kommunen og fylkeskommunen. For å markere motstand, okkuperte studentene de utflyttede og rivningsklare boligene. Okkupasjonen endte med at politiet arresterte alle de involverte. I rettsaken som oppsto i kjølvannet av arrestasjonene forsøkte studentene å snu narrativet ved å anklage myndighetene for brudd på nasjonale og internasjonale avtaler og mål om klima og miljø. I tillegg mente de at utvidelsen av broen og byggingen av trafikkmaskinen brøt med oppfordringen i "lokal Agenda 21". På grunnlag av dette hevdet de at veiprojektet ikke rettferdiggjorde de store sosiale inngrepene i bydelen. I følge Myhre (ibid.) visste aktivistene at de egentlig ikke ville klare å endre vedtaket om broutvidelsen og forhindre rivningen av de 120 leilighetene. Det som til slutt ble demonstrasjonenes mål var å forhindre fremtidige miljøskadelige og sosialt urettferdige inngrep i byrom og bomiljø.

Beboerne på Møhlenpris tapte til slutt kampen og i 1999, 26 år etter at planene først ble fremmet, sto den nye og utvidete Puddefjordsbroen ferdig. De omstridte boligene var da revet for mange år siden. Utvidelsen innebar at det ble bygget en nærmest identisk kopi ved siden av den originale broen. En ny og forsterket innramming av bydelen var på plass.



Figur 2.7 – Før og etter utvidelsen av Puddefjordsbroen, 1980 og 2016 (Datagrunnlag: Norge i bilder, november 2019)

På bakgrunn av de historiske hendelsene med Puddefjordsbroen er Møhlenpris et tydelig eksempel på hvordan bilens inntog i det bergenske bybildet har presset gjennom infrastrukturtiltak på bekostning av lokale bomiljø. Det viser samtidig hvor sterkt et engasjement for eget bomiljø kan være. Et tydelig uttrykk for dette kommer frem i Bergens Tidende-artikkelen "En evig kamp for Møhlenpris":

"Bergenserne på Møhlenpris har hundre års øvelse i å kjempe mot overmakten. Som regel har de tapt. [...] Fra flere kanter har alle bilene kommet. Til tider har trafikken tatt kvelertak. Nå har veibyggerne klemt til. Politikerne lar det skje. Det hjelper lite at noen av de ansvarlige innrømmer at inngrepet som skal gjøres er uttrykk for en gammeldags vei- og byplanlegging. Hensynet til alle bilene som til enhver tid er på vei inn fra Bergen Vest går foran alt" (Røyrane, 1995:50)

Artikkelen malte et mørkt bilde av bydelens utvikling. I følge en studie av foreningslivet på Møhlenpris påpekes det likevel at motstanden mot gjennomgangstrafikken i bydelen og prosjektet "Vestre innfartsåre" på 80- og 90-tallet faktisk var med å snu den negative trenden med fraflytting i bydelen (Loga, 2011). Ved mobiliseringen av lokale organisasjoner markerte

beboerne på Møhlenpris seg som en sterk motstemme mot byens myndigheter til tross for at de ikke alltid vant gjennom..

Kapittelet over har vist hvordan bilsystemer har banet sin vei inn i samfunnet og hvordan det i lang tid har vært en kilde til motstand og engasjement. Som det vil fremkomme av analysekapitlene lengre nede finnes det fortsatt et aktivt engasjement for bomiljøet på Møhlenpris i dag, men dette skjer nå i mer ordnede former enn før ettersom bilfri bydelprosjektet er av en annen natur enn broprosjektet. I dagens planleggingsparadigme er innbyggermedvirkning derimot et sentralt element for å sikre demokratisk legitimitet. Ettersom "Bilfri bydel – Møhlenpris" er et pilotprosjekt for fremtidige bilredueringstiltak i Bergen blir den demokratiske forankringen viktig for at lignende tiltak skal kunne gjennomføres andre steder. Når det da skal undersøkes hvordan byrommet fortsatt formes av lokalt engasjement trengs det et teoretisk rammeverk å se disse prosessene gjennom. Prosessene knyttet til bilfri bydel i dag genererer utfordringer om hvem som får delta i medvirkningen. For å videre forstå hvordan enkelte grupper har oppstått og hvordan de deltar i denne medvirkningen vil det være nyttig å se på karakteristikk om det spesifikke stedet hvor dette skjer. Det teoretiske rammeverket som presenteres i neste kapittel vil derfor omfatte teorier om automobilitet, medvirkning og stedsteori.

3. TEORETISK RAMMEVERK

For å bedre forstå hvordan lokalt engasjement for eget bomiljø er med å forme gaterommet på Møhlenpris er det nødvendig å presentere de konseptuelle rammene disse prosessene befinner seg i. Målet med dette kapitlet er å gi et overblikk over teorier og ideer som knyttes til konteksten for studiens problemstillinger.

Det teoretiske rammeverket for denne studien reflekterer søkelyset i problemstillingene og er delt i tre hovedtematikker; automobilitet, medvirkning i planlegging, og stedsteori. I delkapitlet om automobilitet vies et kritisk blikk til hvordan bilsystemets rolle i byutviklingen har ført til en bilavhengighet som skaper utfordringer for helhetlige systemendringer. Neste del peker på hvordan medvirkning i planlegging brukes som et verktøy for å sikre demokratisk legitimitet. Samtidig pekes det også på medvirkningspraksisens begrensninger. Studien anerkjenner også at endringsprosesser må sees i lys av de stedsspesifikke karakteristikkene til feltområdet. Derfor benyttes det også stedsteori for å bedre forstå de stedlige rammene hvor disse endringene er i ferd med å skje.

3.1. Automobilitet

Et av premissene for tematikken i denne studien er rollen bilen har hatt for formingen av byrommet. Bilens rolle i byutviklingen og måtene vi forholder oss til byrom gjennom det siste århundret gjennomsyrrer fortsatt samfunnet vårt på en betydelig måte. Det skal tilrettelegges for utrykningskjøretøy, varetransport, kollektiv transport og privat transport. Det er mange fordeler ved et velutviklet, trygt og effektivt infrastrukturnettverk ettersom det tilbyr innbyggerne og myndighetene i byene sikkerhet, varer, og frihet til bevegelse i hverdagen. Likevel er det en rekke utfordringer forbundet med tilrettelegging for biltrafikk også. De åpenbare utfordringene er lokal luftforurensing, skader og dødsfall som følge av ulykker (Nieuwenhuijsen et al., 2016), og bruken av ikke-fornybare ressurser og klimagassutslippene det medfølger (Woodcock et al., 2009). De mange fordelene og ulempene gjør derfor systemet rundt bilen og dens plass i bybildet svært kompleks. Dette danner grunnlaget for ulike oppfatninger og verdier knyttet til bilisme og biltilrettelegging. I delkapitlet under trekkes det frem teoretiske synspunkt som belyser konseptet bilavhengighet og utfordringene det byr på.

3.1.1. Bilavhengighet

En måte å omtale den kontinuerlige gjenskapelsen av bilsystemet er ved begrepet bilavhengighet. For det første sier begrepet noe om *enkeltindividers* daglige avhengighet av bil. Dette kan innebære at en person er avhengig av bil for å komme seg til jobb eller gjennomføre andre gjøremål. Bilavhengighet på individnivå kan også knyttes opp mot andre faktorer enn bare plikter. Sager (2006) trekker frem hvordan personbiltransport er knyttet til følelsen av personlig frihet til å reise når, hvor, og hvordan en vil. Implikasjonene av denne friheten konstituerer samtidig de negative konnotasjonene til begrepet "bilavhengighet". Å kunne kjøre hvor og så mye en vil, kan medføre køer og ventetid for hver enkelt som befinner seg på de mest utsatte veiene. Disse køene kan igjen føre til en begrensning i friheten til å bevege seg ettersom en sitter fast i trafikken uten mulighet til å komme seg videre i det tempo en ønsker eller forventer (ibid.). Ett individs frihet til å kunne kjøre hvor en vil kan også ha direkte konsekvenser for andres private sfærer ved at én persons kjøring vil kunne påvirke lokalmiljøet i form av støy, helse og opplevelsen av omgivelsene.

En annen måte å se begrepet på er å karakterisere et *område* eller *samfunn* ut i fra avhengighet av bil (Shove et al., 2015). Dette forstås som samfunnets avhengighet av å kontinuerlig tilrettelegge for transport med bil for å få person-, vare- og godslogistikken i et område til å gå rundt. Legges det i et område eller samfunn opp til at alle logistiske utfordringer skal løses på veien, blir en nødvendigvis avhengig av bilinfrastruktur for å gjøre nettopp dette. Sager (2006) trekker frem konsekvensene dette kan ha med tanke på sosial eksklusjon. Å vie større rettigheter til én transporttype kan føre til færre rettigheter blant dem som ikke har mulighet til å kjøre bil. Soja (2010) refererer til denne typen prosesser som ett av leddene i begrepet "spatial justice", eller romlig rettferdighet. Han viser hvordan et ensidig fokus på bilen i tradisjonell trafikkplanlegging, der bileieres transportvaner systematisk blir favorisert, kan gå utover kollektivtilbud. Det påpekes at logikken i transportplanleggingen ikke nødvendigvis er ondsinnet i seg selv, men bygger på et ensidig fokus på å tilrettelegge for de gruppene i samfunnet som har et "tradisjonelt" bileierskap. Implikasjonene av en slik ensidig transportplanlegging har gått direkte utover befolkningen som ikke har kapital til, eller ønsker om, å eie bil. Freund og Martin (2007) peker også på sosiale og helsemessige implikasjoner av det de kaller *hyperautomobility*. Det vises til at fokuset på tilrettelegging for solobilisme har ført til en omorganisering av sosiale rom. Dette, hevder de, fører til spredning og adskillelse av bosteder, privatisering og individualisering av sosialt liv, og fysiske barrierer (veier, broer etc.), som igjen fører til mindre fysisk aktivitet og sosiale møter. Utfallet av disse faktorene vil derfor

ha en negativ effekt på folkehelsen og miljøet på steder som er preget av en slik bilkultur. Konsekvensene av tilrettelegging for privatbilisme er likevel ikke kun et spørsmål om arealbruk og folkehelse. Klimagassutslippene fra bilsektoren er også et sentralt element.

3.1.2. Systemendringer

I følge Tønnesen (2015) er bakgrunnen for bilredueringstiltak oftest begrunnet i mål om å redusere klimagassutslipp. Klimaargumentet kommer tydelig frem i strategier for transportplanlegging på nasjonalt, fylkeskommunalt, og kommunalt nivå (Meld. St. 26 (2012–2013); Hordaland Fylkeskommune, 2014; Bergen kommune, 2016). Likevel er det fortsatt utfordringer knyttet til gjennomføringen av bilreduering i og rundt byer. Mange av utfordringene, hevder Tønnesen (2015), ligger i konflikten mellom lokale myndigheters ønske om å legge til rette for urban økonomisk vekst og miljøtiltak som må tas hensyn til. Det refereres til Harvey (1989) som beskriver hvordan myndigheter stadig blir mer markedsorienterte og tilretteleggende for privat næringsliv for å tiltrekke seg næringsinteresser og påfølgende skatteinntekter. Frykten for handels- og arbeidskrafts-lekkasje til nabokommuner gjør det derfor vanskelig å motvirke en kultur hvor utbygging av bilbaserte bolig- og næringsområder, samt kjøpesentre skjer i utkanten av byer. På et mer lokalt nivå er det flere utfordringer knyttet til bilrestriktiv planlegging, spesielt med tanke på en restriktiv parkeringspolitikk i tettbygde bystrøk, noe som gjør gjennomføringen av helhetlige løsninger utfordrende (Tønnesen, 2015). Nieuwenhuijsen og Khreis (2016:259) peker også på utfordringer knyttet til offentlig aksept og langsiktig forpliktelse fra beslutningstakere gjennom medvirkningsprosesser:

"Citizen and business participation is essential to obtain commitment for the proposed changes and vision. Citizens' needs and convenience are tightly linked to public acceptability, calling for more public participation in the planning and policy-making process, which needs to become more transparent to those affected first-hand. Public acceptability and citizens' movements are core to successful implementation and radical change"

I tråd med denne oppfordringen har Bergen kommune et mål om bred innbyggermedvirkning i bilfri bydel-prosjektet for å sikre at prosessen ikke stopper opp som følge av motstand mot tiltak som ikke er demokratisk forankret. Å få til gode og brede medvirkningsprosesser er imidlertid ikke alltid lett. Berørte aktører må indentifiseres og det må sikres at så mange stemmer som mulig slipper til. Neste delkapittel skal derfor ta for seg ulike teoretiske syn på både bakgrunn, gjennomføring og begrensninger ved innbyggermedvirkning.

3.2. Innbyggermedvirkning

Som forrige delkapittel var inne på er tilrettelegging for bil og veiinfrastruktur inkludert i mange ledd av planleggingen av urbane rom. Når det da skal planlegges for redusering av bilbruk på Møhlenpris har det vært viktig for kommunen at ulike aktørers stemmer tas i betraktning før endelige avgjørelser blir tatt (Bergen kommune, 2018b). Nøkkelordet for å demokratisk forankre disse avgjørelsene er *innbyggermedvirkning*. I planleggingslitteraturen debatteres det omkring hva som ansees som god innbyggermedvirkning. Noen teoretikere hevder at god medvirkning innebærer at så mange som mulig høres og tas hensyn til, og begrunner det med at dette er nødvendig for at avgjørelsene som blir tatt skal ha legitim demokratisk forankring (Falleth og Hanssen, 2015; Healey, 1992). Likevel er det i det norske lovverket begrenset hvilke krav som stilles for medvirkning i praksis. I dette delkapittelet gis det først en oversikt over konteksten for medvirkning, deretter et innblikk i den kommunikative vendingen og kritikken den har mottatt.

3.2.1. Medvirkning i planlegging

Konteksten for medvirkningsprosesser ligger i samfunnsplanlegging. Samfunnsplanlegging kan defineres som "planlegging utført i *offentlig regi* som bygger på eit *tverrsektorielt kunnskapsgrunnlag*, med ei målsetting om å *utvikle eit geografisk avgrensa samfunn* i ei bestemt retning eller over i ein *framtidig* tilstand" (Aarsæther, 2015:41, original kursivering). Med dette menes at den nåværende tilstanden til et område ønskes styrt i en gitt retning over tid, hvor tverrfaglig planlegging er verktøyet for å få det til. Prosjektet "Bilfri bydel – Møhlenpris" illustrerer en slik ønsket endring av tilstand ved at det er en del av kommunens klima- og energihandlingsplan *Grønn strategi* (Bergen kommune, 2016).

Ett av prinsippene i samfunnsplanlegging bygger på tanken om at deltakelse i politikktutforming er en formell rettighet knyttet til *demokratisk legitimitet* (Falleth og Hanssen, 2015). Deltakelse sees dermed på som et verktøy for å kunne ta høyde for at beslutningene som tas i større grad gjenspeiler innbyggernes vilje. Begrepet kan deles opp i to hovedkategorier, *indirekte*- og *direkte* deltakelse (ibid.). Indirekte deltakelse betyr at innbyggerne velger frem, og gir beslutningsmakt til, representanter i folkevalgte forsamlinger som for eksempel Storting, Fylkesting, kommunestyre og bystyre. I direkte deltakelse går en utenom de folkevalgte representantene, men sakene er ofte mindre omfattende og omhandler gjerne konkrete plan- eller beslutningsprosesser. Direkte deltakelse, eller *medvirkning* slik det omtales i planprosesser, utføres i praksis gjennom høringer, folkemøter eller borgerpanel (ibid.).

Siden 1980-tallet har medvirkning i økende grad blitt benyttet som verktøy i planprosesser. Før den tid fantes det riktig nok lovverk som ivaretok innbyggernes rett til innsyn i plansaker, men det var ikke før plan- og bygningsloven av 1985 at retten til medvirkning formelt ble inkludert (Falleth og Hanssen, 2015). Hensikten med denne formaliseringen av medvirkning var å sikre bredere innbygger*deltakelse* i planprosesser, noe som betyr at det ikke nødvendigvis ligger noen garanti til grunn for at alle innvendinger faktisk blir tatt i betraktning. Med andre ord, kravene om medvirkning i Norge i dag omfatter kun retten til å bli hørt, ikke til å bestemme.

3.2.2. Den kommunikative "vendingen" i planlegging

I tiårene etter krigen var det rådende planleggingsparadigmet preget av "top-down"-styring etter keynesiansk tankesett (Amdam og Veggeland, 2011). Planleggingen var i stor grad ekspertstyrt og det var fagfolket som var den ledende autoriteten innen samfunnsstyring (Aarsæther et al., 2015). På 1970 tallet lot kritikken av den positivistiske tilnærmingen til planlegging høre fra seg både av teoretikere og sivile aksjonister som et resultat av omfattende boligsanerings- og veiplanforslag flere steder i landet (ibid.). En av innvendingene mot den positivistiske og økonomisk rasjonelle tilnærmingen til planlegging baserte seg sterkt på mangelen på demokratisk legitimitet (Healey, 1992). Logikken bak den positivistiske tilnærmingen til planlegging kan også omtales som *instrumentell rasjonalitet*, som vil si at en benytter "fakta og forskningsbasert kunnskap om sammenhengar mellom årsak og verknad for å velje middel som gir god måloppnåing" (Amdam, 2015:274). I en søken etter en mer nyansert og sosialt rettferdig tilnærming til planlegging, fremmes en *kommunikativ vending* som et alternativ. Denne vendingen tar utgangspunkt i kommunikativ rasjonalitet, hvor meningsdannelse skjer intersubjektivt gjennom argumentering for standpunkt og handlinger (ibid.).

Overført til planlegging betyr dette at planleggerens rolle bør være å legge til rette for en *planlegging gjennom debatt* basert på bredt aktørmangfold, gjensidig respekt og forståelse, samt opprettholdelsen av kritisk selvbevissthet (internal critique). Det ligger altså en rekke krav til grunn for den ideelle kommunikative planleggingen; det er ikke nok å bare gi en stemme til deltakerne, status må også legges til side slik at alle aktører i prosessen er likestilte. Dette gjelder også fagekspertter, særlig i saker hvor det er begrenset kunnskap om årsak og effekt. Disse kriteriene er basert på det Habermas (1995 i Amdam, 2015) kaller den *herredømmefrie* diskurs. Amdam (2015:277) lister opp forutsetningene for kommunikativ handling basert på Habermas sin herredømmefrie diskurs:

- at aktørane er interesserte i å kome fram til felles forståing og semje med kvarandre;
- at dei er frie og likeverdige, og potensielt like kompetente;
- at alle må innrømme feil og endre oppfatning når dei blir møtte med betre argument;
- og at alle opptrer autentisk og sannferdig overfor kvarandre

Gjennom en slik dialogbasert planlegging medieres derfor ulike syn og interesser slik at aktørene kollektivt kan *forstå* hverandre og at tidligere marginaliserte aktører får handlingsrom. Målet med en slik tilnærming er derfor ikke at alle aktører til slutt skal bli enige om alle synspunkter, men at ulike meninger og ideer skal komme frem og samtidig aksepteres. Gjennom respektfull argumentasjon styrkes dermed demokratiet og legitimiteten til avgjørelsene som blir tatt (Healey, 1992; Sager, 2008).

Kommunikativ rasjonalitet preger måten medvirkning ønskes inkludert i norsk planlegging (Sager, 2008). Likevel finnes det utfordringer knyttet til kommunikative idealer når de kombineres med et system preget av nyliberalisme og New Public Management (NPM). Utfordringen bygger på at den kommunikative planleggeren skal opptre som tilrettelegger for en bred og inkluderende medvirkning, etter forventninger fra fagmiljøet. På en annen side, fra et nyliberalt perspektiv fremmet av politikere og administrasjon, anses planleggerens rolle som en avpolitisert og resultatorientert fagekspert (ibid.). Dette innebærer at planleggeren i større grad blir nødt til å ta valg basert på økonomi og effektivitet fremfor medvirkning og dialog. De ulike tilnærmingene til planlegging har likevel noen fellestrekk ettersom begge i dag tar utgangspunkt i et bredt aktørmangfold i prosessen. Forskjellen er i midlertid at NPM ser medvirkning i planlegging som en tjeneste tilbudt til *brukere* av en funksjon, mens kommunikativ planlegging søker å involvere alle *berørte* parter.

I en studie gjennomført av Sager (2008) vises det til at norske planleggere i høy grad stiller seg bak kommunikative idealer som medvirkning og sosial rettferdighet gjennom planlegging. Samtidig er de også skeptiske til NPM som styringsideologi i offentlig administrasjon. I skjæringspunktet mellom kommunikative idealer og NPM havner planleggerens verdier derfor i krysspress. Det reiser seg altså et lojalitetsproblem hvor faglige verdier må balanseres opp mot den administrative arenaen de selv opererer innenfor. Oppsummert skisserer studien to ekstreme ender som den kommunikative planleggerens rolle kan ende opp i, i møte med NPM:

"- Role 1: The planner as intermediary between the multiplicity of society and the economism of neo-liberal public administration. The planner interprets reality in managerial NPM terms. The planner makes a note of the retreat of politics and becomes part of the reductionist movement, working in the service of efficiency and cost-effectiveness only.

- Role 2: The planner conveys the variety of views in the polity to the public administration at national and local levels. The planner regards it as a task to prevent the many-faceted public discourse from collapsing into one dimension as issues are filtered through the preparatory stages of planning and policy-making on their way to political decision-makers. The planner brings the fruits of deliberative democracy into planning documents and recommendations." Sager (2008:81).

3.2.3. *Kritikk av kommunikatív planlegging*

Til tross for at kommunikatív planlegging er bygget på demokratiske idealer har det blitt kritisert for å ha en moraliserende tone, mangel på anerkjennelse av maktelitenes reelle påvirkning på samfunnsprosesser, og en grunntanke om at strukturelle konflikter kan overvinnnes "om folk bare var fornuftige" (Fainstein, 2000:455, egen oversettelse). Videre kritiseres kommunikatív teori for å ha for stort fokus på hva planleggeren *bør* gjøre i stedet for å utforske de politiske og økonomiske forholdene planleggerne opererer innenfor (ibid.). Kjernen i kritikken bygger på at kommunikatív planlegging har for stor tillit til *tolkning* av ideer i tillegg til at den unngår å ta stilling til hvordan en kan identifisere årsakene til konflikt. Dette setter igjen begrensinger for å sette ideer ut i praksis, noe Fainstein (2000:458, egen oversettelse) hevder krever "lederskap og mobilisering av makt". Som et motsvar til kommunikatív planlegging fremmer Fainstein i stedet en tilnærming til planlegging basert på "just-city"-idealene (2000). Dette perspektivet verdsetter deltakelse samtidig som det har som hensikt å problematisere og identifisere maktkonfliktene som er tilstede i et demokrati. I motsetning til kommunikatív planlegging, som retter seg mot offentlige planleggere, legger ikke "just city"-proponenter til grunn at staten er velmenende. Fainstein (2000:469) utdyper:

"Democratic pluralism, with its emphasis on group process and compromise, offers little likelihood of escape from dominance by those groups with greatest access to organizational and financial resources. Democratic rule can deprive minorities of the livelihood, freedom, or self-expression."

Demokratiske idealer blir dermed i seg selv ikke et kriterium for å oppnå transformasjon til et mer rettferdig samfunn, fordi majoriteter i prinsippet kan utøve demokratisk legitimert urettferdighet mot minoriteter på vegne av storsamfunnet (Yiftachel, 1998). I følge Fainstein (2000) søker derfor "just city"-perspektivet å oppnå et tydeligere normativt utgangspunkt til rettferdighet samtidig som det forholder seg til de økonomiske realitetene politikkkutformingens utspiller seg i.

Sett i dette lyset vil medvirkningsprosessene på Møhlenpris potensielt også stå i fare for å bli dominert av ressurssterke beboergrupper. I senere analysekapitler vil det imidlertid komme

frem at det finnes en sosial bevissthet i bydelen som til en viss grad sikrer bred inkludering av mange segmenter av befolkningen. Dette har rot i en gruppetilhørighet til Møhlenpris som best lar seg forstås ved å se på stedlige karakteristikk. Neste delkapittel tar derfor for seg stedsteori for å skape et teoretisk grunnlag for en slik analyse.

3.3. Stedsteori

Begrepet *sted* kan fremstå som både simpelt og diffust, men det er likevel noe de aller fleste har en intuitiv forståelse av. I geografien har begrepet imidlertid en mer kompleks betydning enn den dagligdagse bruken, både fordi studier av sted krever at begrepet presiseres i høyere grad, men også fordi begrepets innhold er i stadig utvikling (Berg og Dale, 2004; Berg og Dale, 2015). Sted kan gjerne handle om referanser til faktiske fysiske lokasjoner. Men for denne oppgaven er det interessante ved begrepet at det inneholder flere elementer. Gjennom menneskelige opplevelser kan steder også gis *meninger*. Enten det er på et individuelt eller kollektivt nivå kan disse danne grunnlag for blant annet tilhørighet eller utenforskap til et samfunn (Cresswell, 2013). På denne måten blir sted også i høyeste grad et sosialt begrep. I lys av hvordan mennesker knytter mening til fysiske lokasjoner, handler begrepet også om ulike verdensforståelser (Cresswell, 2004). Sted som en *lokasjon med mening* ble av Agnew (1987, i Berg og Dale, 2004) beskrevet ut i fra tre fundamentale aspekter: "Location" (lokasjon), "sense of place" (stedsfølelse) og "locale" (materielle omgivelser for sosiale relasjoner). I tillegg til disse aspektene legges det i dagens stedsteori mer og mer vekt på hvordan geografiske *relasjoner* spiller en viktig rolle i forståelsen av sted (Jordhus-Lier og Stokke, 2017). Videre i dette delkapittelet går det gjennom hvordan de tre aspektene separat har blitt benyttet i stedsteori, og hvordan de etterhvert ble benyttet samlet for å gi en bredere stedsforståelse. Deretter beskrives det kort hvordan sted kan sees relasjonelt, etterfulgt av et par eksempler på hvordan oppfatninger og tilknytninger til sted spiller inn på endringsprosesser.

3.3.1. Lokasjon

Først og fremst må det påpekes at teoretiseringen rundt hva sted er, hva det betyr og hvordan det blir til har gjennomgått store endringer i løpet av det forrige århundret. Den såkalte "klassiske" måten å se på sted forbindes ofte med regionalgeografi hvor fokuset lå på *lokalisering* (Aure et al., 2015a). Stedets lokalisering sees her som kartesisk, et unikt punkt på jordens overflate, og kan identifiseres og refereres til gjennom koordinatsystemer. Objektive og kvantifiserbare faktorer som avstand, størrelse etc. brukes for å betegne stedets egenskaper og kan deretter måles og analyseres i forhold til andre unike punkter. Sted som lokasjon kan

også beskrives kvalitativt, karakterisert av topografi, klima og geologi som hovedfundament for en biologisk natur som også mennesker tar del i (Kyllingstad, 2002). En slik essensialistisk tilnærming til stedsforståelsen bygger på tanken om at stedets fysiske karakteristika legger grunnlaget for en stedsånd, eller *genius loci* (Norberg-Schultz, 1986 i Holt-Jensen, 2009). Denne delen av stedsforståelsen er først og fremst materiell og tar altså lite hensyn til tanken om at steder kan sees som sosialt konstruerte av individuelle oppfatninger.

3.3.2. *Sence of place - stedsfølelse*

Parallelt med løsrivingen fra et positivistisk fokus i flere samfunnsvitenskaper på 70-tallet vokste alternative stedsforståelser frem. I stedet for å se på mennesker som en gruppe økonomisk rasjonelle objekter lokalisert på eller mellom et geografisk punkt, ble individuelle, subjektive opplevelser vektlagt tyngre i forståelsen av sted. Humanistiske geografer omtalte denne dimensjonen som "sence of place", hvor sted skapes i relasjonene mellom mennesker og områdene vi lever i (Tuan, 1977; Relph, 1976 i Berg og Dale, 2004). Relasjonene er igjen bygget på meningene vi som mennesker tillegger et sted (Holt-Jensen, 2007). Dette kan sees på som en gjensidig forståelsesmåte hvor stedet formes av folk og folk formes av stedet. Karakteristikk basert på individers indre erfaringer skaper videre en følelse av identitet knyttet til stedet, og refereres til som *stedsidentitet*. Inspirasjonen til en slik forståelse av omgivelsene trekker innsikter fra eksistensialisme, nærmere bestemt Heideggers filosofi om *å være-i-verden* (Holt-Jensen, 2009). Kort fortalt handler dette om at menneskets *selv* blir til gjennom relasjonene til rommet vi befinner oss i og til menneskene vi interagerer med der. Enten det er bevisst eller ubevisst blir sted, gjennom meningsdannelse, en integrert del av skapelsen av menneskets selv fordi "å være vil si å være *et sted*" (Cresswell, 2013:114).

Det er imidlertid utfordringer ved å legge for mye fokus på individers subjektive opplevelser i studiet av sted. Perspektivet ble i følge Cresswell (2013) først kritisert av positivistiske for å ikke kunne brukes til å gjennomføre reproduerbare analyser som kunne falsifiseres, og dermed ikke i tråd med vitenskapelig skikk. Senere kom også radikale geografer med kritikk, men da rettet mot at eksterne faktorer som maktforhold og overhengende samfunnsstrukturer ikke ble tatt hensyn til. Disse kritikerne mente selv at individuelle handlinger – *agens* – var av mindre betydning fordi individer uansett var begrenset av overordnede kapitalistiske strukturer (ibid.).

3.3.3. *Locale – Sted som arena*

Agens mot struktur-dualismen i forståelsen av sted avvæpnes til en viss grad gjennom Giddens struktureringsteori (1984 i Berg og Dale, 2004). Ved bruken av begrepet *locale* sees sted som en romlig kobling mellom individuelle handlinger og strukturene de er en del av. Individuelle handlinger – eller hverdagsaktiviteter – konstituerer sosiale praksiser som igjen er med å danne strukturer i samfunnet. Disse aktivitetene og handlingene skjer imidlertid på materielle *steder*. Steder som ikke nødvendigvis endrer fysisk form over tid, men hvor innholdet i handlingene som foregår der er i kontinuerlig og dynamisk endring (Røe, 2006). Overført til en geografisk forståelse blir begrepet *locale* dermed den "materielle settingen for sosiale relasjoner", eller de faktiske stedene hvor hverdagslige handlinger finner sted (Cresswell, 2004:7). I dette legges det at steders dynamikk og identitet formes av de sosiale praksisene som foregår der, samtidig som disse praksisene igjen formes av stedenes egenart (Jordhus-Lier og Stokke, 2017). For eksempel kan en spesifikk bygning karakteriseres av dens funksjon som sosial møteplass. Et skolebygg eller et gaterom kan for eksempel beskrives ut i fra deres fysiske karakteristikk, men det som er interessant i denne sammenhengen er effektene av de sosiale samhandlingene som finner sted der. Med en slik tilnærming til stedsforståelse vil det i noen tilfeller være mulig å teoretisere dynamikken mellom sosiale dimensjoner og fysiske miljøer (Berg og Dale, 2004).

Hver for seg gir bidrar Agnews (1987) tre dimensjoner til refleksjoner omkring sted, men alle perspektivene har blitt kritisert for hver sine mangler om de alene brukes for å studere sted. Likevel påpeker Aure et al. (2015a) at begrepene *samlet sett* kan ha stor verdi gjennom en kombinert forståelse av hvordan steder blir til ved at en knytter fysiske lokaliteter til menneskelig meningsdannelse. Samtidig er det flere dimensjoner ved sted som ikke fullt har blitt tatt med i betraktning over. Siden 90-tallet har ytterligere elementer blitt tilført stedsteorien, hvor den kanskje mest fremtredende er forståelsen av sted som formet gjennom *relasjoner* til en globalisert verden (ibid.).

3.3.4. *Steder som relasjonelle*

I følge Massey (1994) skapes sted relasjonelt gjennom nettverk, og tilknytninger til andre steder i verden. Det lokale og stedege er ikke bare gjensidig formet av elementer tilknyttet et sted. Her legges det til grunn at steder ikke kun må sees på som lokale og isolerte, men som åpne og tilknyttet omverden. Både fysiske og sosiale elementer ved et sted påvirkes av relasjonene det har til andre steder. Mye kulturell utveksling skjer ved menneskelig forflytning, blant annet som følge av endringer i bostedsmønster, migrasjon, turisme og transport. Gjennom utviklingen

av informasjons- og kommunikasjonsteknologi, og fremveksten av massemedia utveksles også (populær)kultur nå på en massiv skala. Effektene av økt globalisering har fått enkelte til å hevde at steder til slutt kommer til å ende opp som identiske og homogeniserte etter hvert som kulturer smelter sammen (Castells, 1996, i Berg Og Dale, 2015). Berg og Dale (2004) refererer derfor heller til Castree (2003) som hevder at steder snarere blir mer forskjellige og unike nettopp fordi *kombinasjonen* av det lokale og globale spiller en viktig rolle i formingen av steders særegenhet. Holt-Jensen (2007:93) oppsummerer det fint: "[n]år vi betrakter den geografiske mosaikken av steder, kan vi se på det enkelte sted som *unikt*, men ikke som *enkeltstående*". Ingen steder kan altså sies å være upåvirket av impulser fra andre steder i verden. Dette gjør at det stedegne på sett og vis ikke kun er stedegent i kraft av sin egen lokalitet, men snarere som følge av dynamiske relasjoner til andre mennesker, kulturer og steder i verden.

3.3.5. *Stedstilknytning og stedsoppfatninger i endringsprosesser*

Grunnlaget for denne oppgavens problemstillinger har røtter i endringsprosesser. Endringer som har skjedd, som skjer i dag, og visjoner eller ideer om endringer for fremtiden. I nyere stedsteori er det, som vist over, et sentralt poeng at steder er dynamiske og i kontinuerlig endring (Berg og Dale, 2015; Cresswell, 2004; Holt-Jensen, 2009). Ifølge Ruud (2015) kan endringsprosesser både påvirke og påvirkes av *stedstilknytninger*. Stedstilknytning refererer til emosjonelle bånd mellom menneske og sted (ibid.). Kanskje er hjemmet det mest gjenkjennelige eksempelet på hvordan følelsesmessige bånd knyttes til et fysisk sted, og på den måten er med å påvirke identitet og handling. Stedstilknytning handler derfor i stor grad om *identitet til sted*, fra det engelske begrepet "identity with place" (Relph, 1976 i Aure et al., 2015b). På samme måte som steder er i kontinuerlig endring, gjør nødvendigvis stedstilknytning det også. Begrepet må derfor betraktes "som en kontinuerlig prosess relatert både til konteksten i nabolaget og individets livsmønster og livsfaser" (Ruud, 2015:183).

Samtidig som sted kan være med i formingen av menneskers identitet basert på emosjonelle bånd kan begrepet stedsidentitet også forstås som selve stedets egen identitet. I dette legges stedets særegne, eller definerende karakteristikk til grunn (Ruud, 2015). Disse definerende karakteristikkene vil imidlertid kunne oppfattes ulikt av forskjellige personer eller grupper og dermed skape ulike *stedsoppfatninger*. På samme måte som sted gis identitet av beboere med tilknytning til stedet, reflekteres også stedsoppfatninger ut i fra forestillingene som dannes fra utsiden. Ulik kjennskap til stedet kan på den måten føre til at personer innenfor et område har fullstendig ulik oppfattelse av stedet enn folk fra utsiden. Ruud (2015) trekker frem at

stedsbildene som fremmes om steder hvor offentlige endringsprosesser skjer (f.eks. områdesatsinger, hvor bakgrunnen for endring har rot i en oppfattelse av dårlige levekår) kan være i strid med lokalbefolkningens egne oppfattelser av hvordan det er å bo og leve der. Som vi skal se i senere kapitler har det vært mange ulike oppfatninger av Møhlenpris gjennom tidene, blant annet på grunn av befolkningssammensetningen med høy innvandrer- og studentandel, på grunn av trafikken, og nærheten til den tidligere russcenen i Nygårdsparken. Disse karakteristikene kan være med å forme hvordan folk "fra utsiden" har oppfattet bydelen, mens de som bor der kan ha andre bilder av stedet (Cresswell, 2013). Men stedsoppfatninger er også dynamiske og hele tiden i endring, og på den måten endres også stedets identitet. Gjennom det relasjonelle stedsbegrepet sees koblingene mellom stedene som (om)formende i lys av endringsprosessene som skjer på hvert enkelt sted.

4. FORSKNINGSDESIGN OG METODE

Denne studien fokuserer på hvordan lokale aktører, gjennom engasjement for bomiljøet på Møhlenpris, er med å forme byrommet. Dette er satt i en teoretisk kontekst omkring automobilitet, medvirkning i planlegging og stedsteori som en lupe for å se nærmere på hvordan engasjementet på ulikt vis har utspilt seg i forbindelse med endringsprosesser. For å kunne si noe om formingen av byrommet på Møhlenpris har det vært viktig å identifisere organisasjoner, grupper eller individer som selv har et uttalt mål om å påvirke byrommet, eller som har hatt roller i slikt arbeid. Videre har jeg forsøkt å benytte disse som en inngang for å danne et bilde av engasjementet for bomiljøet i bydelen og utfordringene som følger med. Dette kapittelet tar for seg forskningsdesign, metoder for dataproduksjon samt en refleksjon rundt egen rolle som forsker i felt, og en vurdering av analysens validitet og reliabilitet

4.1. Forskningsdesign

Forskningsdesignet er en plan eller et sett prosedyrer som omhandler verdenssyn, strategier for undersøkelse og spesifikke detaljer omkring metodevalg og utførelse (Cresswell, 2009). Det har som hensikt å sikre at de data som produseres, presenteres og analyseres er skikket til å svare på forskningsoppleggets problemstillinger (Clifford et al., 2010). Forskningsdesign skal derfor sørge for at metodene som benyttes og måten de anvendes på opprettholder vitenskapelig kvalitet og relevans i henhold til det aktuelle fagfeltet. I denne studien har jeg basert forskningsdesignet på en kvalitativ tilnærming til dataproduksjon, hvor målet er å utforske og forstå de forskjellige meningene som enkeltindivider tillegger sosiale fenomener (Cresswell, 2009). Her er det ikke bredden i studiens utvalg av informanter som vektlegges, men i stedet ligger fokuset på forståelsen og karakteristikken som studeres og hvordan de kan relateres til den aktuelle tematikken som forskningsopplegget omhandler (Aase og Fossåskaret, 2014). Det som derfor blir viktig å ta hensyn til i en slik studie er hvilke roller og posisjoner individene eller organisasjonene som studeres har og hvordan de utspiller seg. I denne studiens tilfelle betyr det at fokuset retter seg mot personer eller elementer som representerer forskjellige posisjoner knyttet til bomiljøet på Møhlenpris.

En tilnærming til vitenskap hvor premisset ligger på tolkning av andre menneskers meningsdannelser, gjør derfor at filosofiske verdenssyn også bør gjøres rede for. Selv om disse verdenssynene ikke alltid kommer frem like eksplisitt i all forskning vil de alltid ha en

påvirkning på både metodebruk og analyse av datamateriale (ibid.). Under går jeg kort gjennom det vitenskapsteoretiske grunnlaget for metodevalget i denne studien.

4.2. Verdenssyn

Ifølge Aase og Fossåskaret (2014) er spørsmålet om metodebruk et langt større spørsmål enn rent praktiske valg av innsamlingsmetoder og fremgangsmåter i analyse av datamateriale. Hvordan kunnskap defineres og dannes, hvilke kriterier som settes for om kunnskap er sann eller ei, og ikke minst hvordan det finnes ulike syn på disse, har betydning for utfallet av resultatene som presenteres. Mye av stedsteorien jeg har benyttet i kapittelet over tar utgangspunkt i en forståelsesmåte hvor kunnskap om verden på sett og vis sees som et produkt av menneskelige sanser og oppfattelse av rom. Et eksempel på dette kan illustreres ved å trekke frem hvordan blant annet "sense of place" brukes i forståelsen av prosesser som foregår på spesifikke steder. Her sees det bort i fra tanken om at en ren objektiv kunnskap om verden kan beskrives fordi folk tilegner steder ulike verdier, følelser og egenskaper, som igjen er med på å gi ulike former for kunnskap om menneskelig (sam)handling på de aktuelle stedene. Selv om jeg støtter meg til idéen om at subjektive sannheter er et viktig grunnlag for *forståelse* av samfunnsprosesser er det vanskelig å forkaste tanken om at det finnes en form for objektiv virkelighet hvor hendelser skjer uavhengig av hvordan vi som mennesker oppfatter dem.

Holloway og Hubbard (2001) peker på hvordan menneskets sanser er avgjørende for verdenssyn og setter det i konteksten for dannelser av stedsbilder. De hevder at vi, gjennom sanseapparatet prosesser informasjon om stedene vi befinner oss på. Sammen med verdier og holdninger skapes dermed stedsbildene som legger grunnlaget for hvordan mennesker forholder seg til miljøet rundt oss. Verdenssyn påvirker med andre ord også fremgangsmåten for den videre forskningsprosessen, alt etter hvordan forskeren (eller fagfeltet) vurderer hva som er gode metoder for å ta fatt på de aktuelle problemstillingene (Aase og Fossåskaret, 2014). Ved å erkjenne at ulike mennesker oppfatter verden på ulike måter blir det derfor nødvendig å benytte metoder som er egnet til en slik undersøkelse. Disse skal jeg ta for meg i delkapittelet omkring metodologi under.

4.3. Strategier for undersøkelse – Metodologi

4.3.1. *Case-studie*

På bakgrunn av faglig interesse for bærekraft og mobilitet var det klart fra prosjektets oppstart at jeg ville utforske tematikker knyttet til bilsystemer og hvordan det har en påvirkning på byutvikling, lokalt engasjement og oppfattelsen av byrom. Tematikken som helhet er såpass kompleks, og i valget av tilnærming til forskningsopplegg ble jeg derfor tidlig klar over at det ville bli nødvendig å snevre inn både tematikk og feltområde til å omhandle ett enkelt case. I følge Baxter (2010) kan denne tilnærmingen være nyttig for et forskningsdesign som søker å gå i dybden i enkelthendelser, prosesser eller steder. Dette prosjektet regnes som et case-studie i den forstand at utgangspunktet har vært en utforskning av stedsspesifikke nyanser rundt fenomener som strekker seg langt utover feltområdets avgrensning. Nyten av å avgrense tematikken både geografisk og kontekstuel gjør det derfor mulig å gå inn i dybden av fenomenene jeg søker å få en bedre forståelse av i dette prosjektet.

Likevel er det ikke fullstendig uproblematisk å avgrense tematikken ned til ett enkelt område og case. Den vanligste innvendingen mot case-studier er at de har en iboende utfordring knyttet til prosjektets evne til å produsere generaliserbar kunnskap (Rice, 2010). Begrunnelsen for denne innvendingen er at det er vanskelig å definere formelle rammer for hvordan en trekker slutninger ut i fra materialet som arbeides med. Likevel er det ikke slik at generalisering av en større populasjon må til for at en skal kunne trekke slutninger om det som studeres. Rice (ibid.) viser også til at en intensiv tilnærming kan være med å identifisere underliggende sosiale mekanismer og stå for unik innsikt i hvordan disse utspiller seg innenfor spesifikke rammer. For denne oppgaven betyr dette at den produserte dataen i seg selv ikke er egnet for å generalisere adferd eller lignende på Møhlenpris. Snarere er den mer egnet til å stilles i lys av teorier som kan være med å si noe om hvordan eller hvorfor enkelte sosiale prosesser skjer på akkurat dette stedet.

4.3.2. *Kvalitativ metode*

Som nevnt over er fremgangsmåten for dette forskningsopplegget basert på en kvalitativ tilnærming til dataproduksjon. Det finnes imidlertid et flertall av muligheter å drive slik forskning på, og det må derfor evalueres hvordan studien i praksis kan utføres på en hensiktsmessig måte for å gi svar på problemstillingene. Ifølge Winchester og Rofe (2010) er spørsmål omkring *sosiale strukturer* og *individuelle erfaringer* de to fundamentale tematikken innenfor kvalitativ forskning. De påpeker at det i praksis kan være vanskelig å se hvordan de to

tematikkene kan skilles mellom ettersom de i det daglige oftest synes å henge tett sammen. Likevel har skillet en betydelig påvirkning på utførelsen av forskningen fordi de spiller en stor rolle for hvilke spørsmål som stilles, og dermed hvilke resultater en til slutt kan sitte igjen med (ibid.). I dette forskningsopplegget har jeg lagt opp til problemstillinger tar for seg individuelle opplevelser av et sted, samtidig som jeg også stiller spørsmål om hvordan disse til en viss grad kan sees i sammenheng med samfunnsmessige prosesser og strukturer. Hovedtematikken for denne studien går derfor ikke kun inn på det individuelle, men det er likevel de individuelle, muntlige betraktningene det legges størst fokus på i produksjonen av primærdata. Styrkene ved en slik tilnærming til dataproduksjon er muligheten til å legge vekt på meninger, intensjoner og synspunkt omkring et fenomen, prosess, sted osv. og dermed fremheve hvordan virkelighet oppfattes og utspilles ulikt (Aase og Fossåskaret, 2014). I tråd med en tenkemåte som er åpen for at sannheter skapes i sjiktet mellom sanser og ytre miljø vil en kvalitativ fremgangsmåte i dette tilfellet være godt egnet til å utforske spørsmål knyttet til menneskelige erfaringer og opplevelser av fysiske steder.

4.3.3. Geografisk avgrensning

De geografiske rammene for dette studiet ble i første omgang definert ut i fra en forutinntatt forståelse av hva som inngikk i området Møhlenpris. Området har ingen offisiell avgrensning og jeg jobbet derfor ut i fra avgrensningen som vist i figur 4.1 lengre nede. I samtaler med flere av informantene bekreftet de at avgrensningen som ble fremlagt gjenspeilet deres egen oppfatning. I denne oppgaven har jeg hovedsakelig definert Møhlenpris til å omhandle boligområdet, fotballbanen, Kong Christian Fredriks plass (ved BI, Cornerteateret og Bergen Kaffebrenneri), Marineholmen, Møhlenpriskaien og nedre del av Nygårdsparken. Alle disse stedene har særegne kvaliteter som er med å definere bydelen, og utelukkes derfor ikke i analysen av Møhlenpris som sted. Likevel, på grunn av oppgavens omfang har jeg valgt å fokusere mest på boligområdet. Dette er fordi noen av gaterommene her er hyppigst omtalt som problematiske eller med potensiale til forbedring, samt at det er stedet hvor bilfri bydelprosjektet er i ferd med å gjennomføres. Innenfor dette området har jeg ved noen tilfeller snevret inn avgrensningen ytterligere for å få frem enkeltteksempler som kan være med å tydeliggjøre tematikken i oppgaven. For ordens skyld vil jeg presisere at Møhlenpris egentlig regnes som en bydel, men er per definisjon "bystrøk" eller "byområde" som befinner seg i bydelen Bergenhus. Når det likevel er snakk om "bydelen" i dette studiet refereres det alltid til Møhlenpris fordi det har en mindre offisiell klang enn "bystrøk" og "byområde".

4.3.4. *Temporal avgrensning – Tid og historie*

Ettersom byrommet og menneskene som befinner seg der er i kontinuerlig endring har elementet *tid* vært en av de viktige utgangspunktene for å forsøke å skape en kontekst for feltområdets utvikling. Kjennskap til fortiden kan ha en stor nytteverdi i gjenfortellingen av prosesser som foregår i samtiden. Spesielt når det er snakk om produksjonen av byrom i en bydel med rik kulturhistorie og en underliggende konflikthistorie. En felle jeg likevel hele tiden har vært nødt til å passe meg for å falle i er at oppgaven ikke drifter for mye inn på historiefeltet, eller at for mye lit settes til at fortiden skal kunne forklare samtiden.

"All geography is historical geography. There is no better way to weaken our scholarly power than to engage in presentism, either by ignoring or by discounting the past. It is equally problematic to engage in historicism, however, as though the past can be excavated for its own sake." (Kobayashi, 2017:2)

Som Kobayashi (2017) påpeker i sitatet over finnes det en balanse mellom å se til historie for å forstå, og for å forklare. Når en ser på fortiden vil det alltid være usikkerhetsmomenter knyttet til hva som egentlig skjedde. Det er derfor viktig å presisere at de historiske elementene som er trukket frem er ment som komplementær informasjon for å belyse likheter og kontraster i aksjonsformene på Møhlenpris på gitte tidspunkter.

Et annet aspekt ved tid er i hvilken grad den innsamlede dataen holder relevans. For eksempel var det mye usikkerhet blant informantene knyttet til prosjektet bilfri bydel i starten av feltarbeidet. Få personer hadde kjennskap til prosjektets omfang fordi det på den tiden ikke lå noen planer klare til å bli fulgt eller å reagere på. Underveis i feltarbeidet kom imidlertid prosjektet mer i gang og kommunens prosjektbeskrivelse ble delt til både meg og informantene. Flere personer fikk altså etter hvert et tydeligere inntrykk av hva som kunne komme til å skje i gatene. Likevel vil jeg hevde at det kan trekkes frem som en fordel at jeg fikk innsikt i hvordan informantene *så for seg* ulike scenarioer basert på hvor mye eller lite de visste om prosjektet på ulike tidspunkt. Dette har gjort det mulig å sammenligne forventninger til prosjektet og se hvordan beboerne i bydelen reagerte og handlet etter hvert som ny informasjon ble tilgjengelig. At mer informasjon kom ut i løpet av feltarbeidet gjorde også at jeg selv ble stadig mer opplyst og satt igjen med helt forskjellig kunnskapsgrunnlag under de siste intervjuene kontra de første. For intervjusituasjonen betydde dette at fokuset og oppgavens omfang var forskjellige alt etter når på høsten 2018 de ble utført, noe som kan tenkes å ha hatt en effekt på hvilke tematikker jeg og informantene snakket om og dermed hvilken data jeg til slutt satt igjen med.

Denne formen for undersøkelse, hvor jeg gikk inn i feltarbeidet med en begrenset mengde forhåndskunnskap, og hvor jeg etter hvert endret fokus og teoretisk rammeverk etter hvert som ny kunnskap belyste nye aspekter ved stedet kan kalles en *abduktiv* tilnærming. Sammenlignet med deduktive studier (hvor observasjoner brukes til å forsøke å bekrefte teori) og induktive studier (hvor teorier dannes ut i fra observasjoner) er abduksjon en mindre rigid måte å trekke slutninger på ettersom plausible slutninger trekkes på bakgrunn av løpende vurderinger av ny empiri og revurdering av teori (Shank, 2008). Dette har gjort at analysearbeidet til en viss grad har foregått parallelt med dataproduksjonen og stadig endret form basert på nye opplysninger. Shank (ibid.) påpeker at en abduktiv tilnærming står noe svakere enn de to mer etablerte tilnærmingene, men at de likevel kan være svært nyttige. Dette begrunnes ved at antallet mulige forklaringer på et fenomen kan tas høyde for og utforskes, og vil derfor kunne være svært godt egnet i studier hvor målet er å utforske meningsdannelse.

4.3.5. Rekruttering og utvalg

Da de første forberedelsene av dette prosjektet ble satt i gang var det prosjektet "Bilfri bydel – Møhlenpris" i seg selv som var hovedtematikken. Prosjektet fikk i 2016 medieoppmerksomhet på grunn av dets kontroversielle navn. Fokuset lå på prosess, og jeg ønsket å finne ut hvordan arbeidet foregikk og hvordan ulike aktører forholdt seg til det. I forkant av feltarbeidet avtalte jeg derfor et kort intervju med planleggere i Bymiljøetaten i Bergen kommune for å få bedre innsikt i arbeidet som ble gjort i forbindelse med bilfri bydel på Møhlenpris. Her ble det kjent for meg at de arbeidet ikke var igangsatt utover en bestilt prosjektbeskrivelse. Basert på denne informasjonen endret jeg retning fra å fokusere utelukkende på bilfri bydel til å fokusere på selve lokalengasjementet for forming av byrommet.

Å finne kandidater som representerer flere sider av samme sak har derfor vært utfordrende ettersom det har vært lite informasjon tilgjengelig om de spesifikke planene knyttet til bilfri bydel-prosjektet. I ulike grupper om Møhlenpris på Facebook kan en med jevne mellomrom lese noe av skepsisen mot bilfri bydel, men det har vært få, om noen, (synlige) former for organisert motstand her også. Jeg anerkjenner at jeg med fordel kunne ha gått mer aktivt inn for å finne flere motstemmer, men vil påpeke at oppgavens tematikk i all hovedsak handler om aktivt engasjement for endring, og det ble derfor mest aktuelt å søke etter informanter som tok del i, eller som hadde innsikter i dette. Ved å identifisere hvem som deltar i disse prosessene legges det samtidig også et grunnlag for å identifisere hvem som ikke deltar.

For å identifisere mulige informanter som var aktive i lokalmiljøet startet jeg derfor først med å gjennomføre søk i avisdatabaser for å finne ut mer om ordskiftet knyttet til dagens bomiljø i bydelen. Her fant jeg informasjon om bakgrunnen for engasjement for forbedringen av utemiljøet i bydelen. Ettersom det var etablert en aksjonsgruppe for bedre utemiljø vurderte jeg disse som veldig aktuelle informanter. En av de lokale kaféierne på Møhlenpris var også en aktuell kandidat som følge av kaféens uttalte mål om å ta del i en revitalisering av bydelen.

Andre informanter i bydelen kom jeg i kontakt med som følge av tips fra de første intervjuene. Dette refereres til som en "snøballeffekt" (Valentine, 2005 i Longhurst, 2010). Her ble jeg tipset om personer som var aktive i Møhlenpris velforening på det aktuelle tidspunktet i tillegg til en person som tidligere hadde vært aktiv i velforeningen over lengre tid. Verdien av å få høre hvilke likheter og forskjeller i velforeningens fokusområder gjorde det veldig aktuelt å ta kontakt. Fordelen med en slik "snøballeffekt" er muligheten til å utforske ulike aspekter ved oppgavens tematikk etter hver som mer informasjon ble tilgjengelig for meg. Dette har lagt opp til en prosess hvor informantene ikke var forhåndsbestemte til å passe inn i et gitt rammeverk, men heller vært en del av en dynamisk utforskningsprosess. Ulempen var at feltarbeidet tok lang tid. Forberedelsene i forkant av intervjuer er en tidkrevende prosess og de aller fleste informantene kunne ikke stille til intervju på kort varsel.

Informanter jeg selv tok kontakt med på egenhånd uten tips var selektert på bakgrunn av en oppfattelse av at de hadde en posisjon hvor de satt på informasjon og innsikt som var nyttig for prosjektet mitt. Blant disse var informanter fra Bymiljøetaten, Møhlenpris oppveksttun skole, Vitalitetsenteret Frivilligsentral, Politiets seksjon for forebygging, patrulje og etterforskning, GC Rieber Eiendom, og to av stifterne av en mimrings-gruppe om Møhlenpris i gamle dager på Facebook.

Under følger en liste over informantene jeg var i kontakt med basert på rollene jeg intervjuet dem i kraft av. Alle informantene er ikke direkte sitert i analysedelen under, men alle har likevel vært medprodusenter av datamateriale som enten eksplisitt eller implisitt er med å forme resultatene som fremkommer.

Tabell 4.1 – Oversikt over informantutvalg

Informant	Rolle	Form
1	Representant fra Aksjon for Møhlenpris: Bedre utemiljø (Aksjonsgruppen)	Intervju
2	Kafeeier på Møhlenpris	Intervju
3	Rektor Møhlenpris oppvekststun skole	Intervju
4	Velforeningsveteran	Intervju
5	Vitalitetsenteret Frivilligsentral	Intervju
6	Adm. dir., GC Rieber Eiendom	Intervju
7	Representant fra Møhlenpris Velforening	Intervju
8	Arrangører av Under broen-festivalen på Møhlenpris	Gruppeintervju, tre personer
9	Pensjonister oppvokst på Møhlenpris, stiftere av "mimregruppe" om Møhlenpris i gamle dager på Facebook	Gruppeintervju, to personer
10	Politioverbetjent, Seksjon for forebygging, patrulje og etterforskning	Intervju
11a	Prosjektleder, Bymiljøetaten	Intervju
12	Planleggere, Bymiljøetaten	Gruppeintervju, tre personer

4.4. Datainnsamling

4.4.1. Intervjuer

Store deler av den innsamlede empirien i denne oppgaven også basert på intervjudata. Til sammen ble det utført 12 semistrukturerte intervjuer med totalt 16 informanter. Blant disse var ni av intervjuene i formatet én-til-én, mens tre intervjuer skjedde i grupper på to og tre personer om gangen. Dunn (2010:102) lister opp fire hovedgrunner til å benytte intervjuer som metode for dataproduksjon: (1) For å få frem informasjon som ikke kan skaffes til veie ved andre metoder som for eksempel observasjoner eller tellinger. (2) Utforskning av komplekse atferder og motivasjoner. (3) For å skaffe innsikt i meninger, holdninger og erfaringer, både individuelt og i noen tilfeller blant grupper. (4) For å kunne vektlegge og respektere at dataen kommer fra ekte personer med ulike verdenssyn og dermed bidra til å gi informanten og tematikken en rettferdig stemme.

Det hevdes i dagens kvalitative metodelitteratur at data ikke ligger latent for forskeren å "samle inn" (Aase og Fossåskaret, 2014). I stedet må dataen sees på som samprodusert gjennom kommunikasjonen mellom intervjueren og informant(e). Resultatet av analysen må regnes som dialogisk produsert og dermed sees i lys av hvilke spørsmål som blir stilt, hvordan de ble presentert og hvilke settinger intervjuene fant sted i. Som en del av første kontakt med informantene (under avtalingen av intervjuene, som stort sett skjedde via epost) listet jeg opp et par tematikker som jeg var interessert i å vite mer om. Dette ble gjort for å vise hvorfor de ble spurt som informanter, men også for å forberede dem på hva intervjuet kom til å handle om. På grunn av oppgavens eksplorative natur ønsket jeg å holde intervjusituasjonen så fleksibel som mulig, men likevel ha et par ankerpunkter for å kunne trekke en rød tråd gjennom intervjuene senere. På forhånd forsøkte jeg derfor å tilpasse de aller fleste intervjuene etter de rollene og forventningene jeg hadde til intervjuene ved å forberede et sett med spørsmål. Disse spørsmålene var basert og formulert ut i fra utgangspunktet og relevansen som jeg opprinnelig hadde for å kontakte informantene. Da jeg for eksempel skulle intervju en planlegger i kommunen var det nærliggende å forberede spørsmål som handlet om planlegging, mens i intervjuer med lokale beboere var flere spørsmål mer knyttet til lokalt engasjement eller følelse av tilhørighet. Likevel var jeg åpen for at alle informantene kunne sitte på informasjon som jeg ikke forventet, eller at det var enkelte tema jeg ville snakke om som de hadde begrenset kunnskap om. På den måten fungerte spørsmålene stort sett som cue-kort i en samtale omkring ulike tematikker i stedet for at intervjuet var låst til et rigid sett med standardiserte spørsmål.

Selve utførelsen av intervjuene ble en læringsprosess på ulike måter. Det å holde styr på samtaleemne, spontant trekke ut spørsmål fra tematikken som ble drøftet, samtidig som å være en god lytter opplevdes som litt utfordrende i de første intervjuene. Denne læringskurven kan godt tenkes å ha påvirket samtalekvaliteten til en viss grad, selv om samtalen i de alle fleste intervjuene fløt fint. Likevel, etterhvert som kjennskapen til tematikken og feltområdet økte, endret intervjuenes karakter seg også. Aase og Fossåskaret (2014) refererer til dette som *kumulativ intervjuing*, hvor informasjon fra et intervju tas med videre som kunnskapsgrunnlag for neste intervju osv. Dette gir vekt til tanken om at jeg som intervjuer stilte med ulike forutsetninger for å skape dialog med informanten for hvert eneste intervju og at informasjonen som kom frem dermed delvis kan sees som et produkt av tidligere tilegnet kunnskap.

4.4.2. *Insider eller outsider?*

I begynnelsen av feltarbeidet var jeg en utenforstående student fra en annen by som ønsket å vite mer om en liten bergensbydel, en klar selvutnevnt *outsider*. Selv bor jeg ikke på Møhlenpris, men på Nygårdshøyden som er naboområdet. Aase og Fossåskaret (2014) peker på at roller i en intervjusituasjon kan være avhengig av de ulike partenes *status* (sosiale posisjoner tilknyttet rettigheter og plikter), noe som igjen legger grunnlag for hvilke *rolleforventninger* de har til hverandre. Forventningene til feltarbeidet var at jeg, som ung innflytter og student, ville kunne møte på rollemessige utfordringer i møte med for eksempel lokale møhlenprisbeboere som satt på tung lokalkunnskap, opparbeidet gjennom flere tiår med deltakelse i det bergenske byrommet. Selv om det antakeligvis finnes slike personer på Møhlenpris viste det seg at de fleste jeg endte opp med å intervjuer var innflyttere til bydelen, enten fra andre norske byer eller fra andre steder i Bergen. Det geografiske aspektet ved rolleforventningene skiftet i så måte fra at jeg var utenforstående til at jeg hadde noen fellestrekk med mange informanter; det å ha kommet til Møhlenpris, for så å oppdage en interesse for kompleksiteten til en så liten bydel, uten å kunne påberope seg status ut i fra føde/oppvekststed. Etter hvert som kunnskapsnivået og interessen for feltområdet økte, endret altså min egen rolleforståelse seg noe ved at det viste seg at jeg hadde mer til felles med mange av informantene enn jeg først forventet. Dette opplevde jeg som et godt grunnlag for å forstå noe av engasjementet knyttet til bomiljøet på stedet. Likevel er det sosiale aspekter ved statusene til de ulike informantene som skiller seg fra min. Flere av informantene hadde for eksempel barn og engasjerte seg for bomiljøet ut i fra rollen som foreldre, mens andre informanter handlet ut i fra rollen som næringsdrivende eller lignende. Samtidig var de aller

fleste informantene høyt utdannet, noe som kan ha bidratt til at jeg møtte stor samarbeidsvilje og lite skepsis til forskningsarbeid.

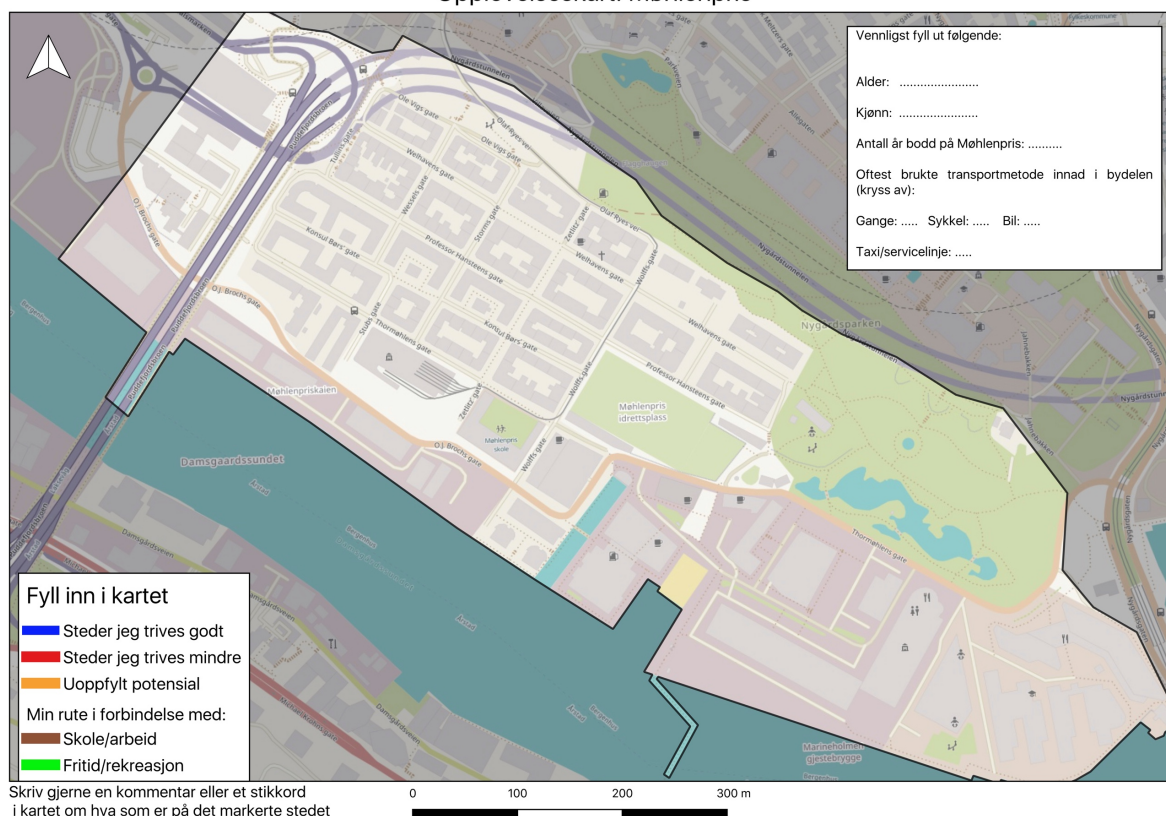
4.4.3. Opplevelseskartet

Før intervjuene ble satt i gang bestemte ble det bestemt å produsere et kart som informantene skulle tegne inn forskjellig informasjon i. Idéen kom fra en medstudent og er basert på en metode brukt av "Barnetråkk" i Loddefjord og Olsvik. Her samlet kommunen inn innspill fra barn og unge i planlegging av tiltak (Bergen kommune, 2018c). Utstyrt med tusj og kart fikk barna i dette prosjektet tegne inn skoleruter og markere områder de mente kunne bli bedre. Selv ønsket jeg å benytte et slikt kart for å få frem informasjon om bydelen fra mine informanter slik at jeg kunne visualisere bedre det som kom frem muntlig under intervjuene (se figur 4.1). Områdene rundt bydelen ble skyggelagt for å sette fokus på den avgrensningen jeg jobbet ut i fra. Informantene tegnet inn informasjon basert på følgende fargekoder:

- Blå: Steder jeg trives godt
- Rød: Steder jeg trives mindre
- Oransj: Uoppfylt potensial
- Brun: Min rute i forbindelse med skole/arbeid
- Grønn: Min rute i forbindelse med fritid/rekreasjon

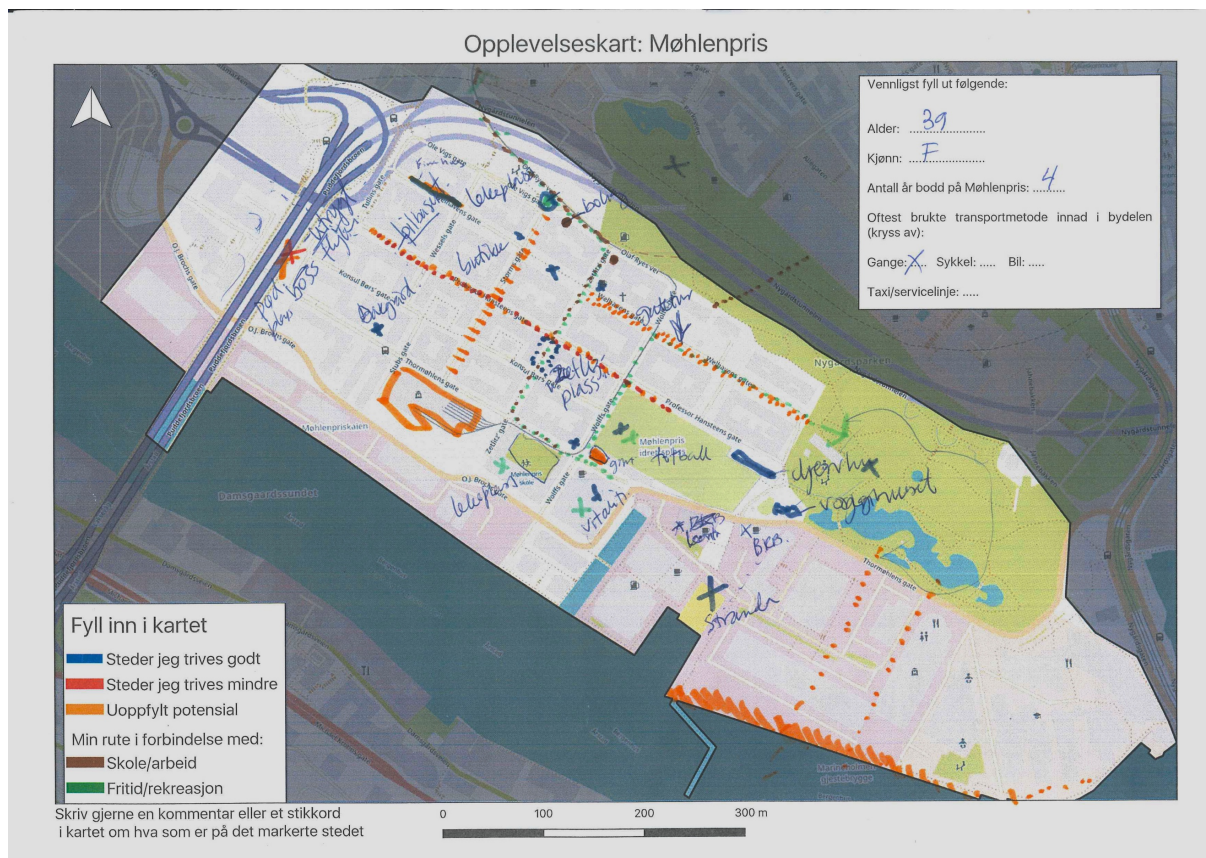
I utgangspunktet var ikke "uoppfylt potensial" med som et alternativ i kartet. Dette ble spontant lagt til under det første intervjuet etter at det ble klart at det var et interessant felt å ta med. Informantene ble også bedt om å skrive ned noen stikkord rundt områdene de markerte slik at det ble lettere å huske hvorfor de markerte de enkelte stedene.

Opplevelseskart: Møhlenpris



Figur 4.1 – Opplevelseskart (Datagrunnlag: Open Street Map)

En annen boks som ble lagt inn i kartet inneholdt felter hvor informanten skulle skrive ned alder, kjønn, antall år bodd på Møhlenpris, og oftest brukt transportmetoden inn/ut av bydelen. Ettersom antallet respondenter er så lavt er det likevel ikke av stor nytteverdi rent statistisk og kommer ikke feltene alder eller kjønn til å tas med i analysen under. De to siste feltene, om transport og antall år bodd i bydelen, kan heller ikke brukes til statistikk, men det var likevel av en viss verdi i de tilfellene dette ikke kom opp i intervjuene. Selv om det som ble skrevet ned ikke kan brukes til å sette opp statistikk kom den største verdien ut av refleksjonene som ble gjort muntlig idet informantene tenkte over hvor lenge de hadde bodd der. Noen få hadde aldri bodd i bydelen selv, mange hadde bodd der i kort tid mens én person regnet seg frem til at hun hadde bodd der i 34 år. Dette førte blant annet til en tankerekke som jeg så spilte videre på for å få frem ytterligere informasjon om hvordan området hadde utviklet seg over tid.



Figur 4.2 – Eksempel på ferdig utfylt opplevelseskart

Opprinnelig var hensikten med kartet å få en omtrentlig oversikt over steder informantene trivdes eller ikke trivdes, og hvilke ruter de helst foretrakk i forbindelse med ulike gjøremål. Likevel var det bieffekten av å la informantene snakke mens de tegnet ned i kartet som kanskje var det mest spennende resultatet. Denne effekten av metoden kan sammenlignes med det Aase og Fossåskaret (2014) kaller "fotomaning" (fra "photo elicitation"), hvor informantene bes forklare hendelser eller objekter ut i fra et utvalg bilder. Forskjellen er likevel at metoden jeg brukte er mer interaktiv ettersom informantene aktivt deltar gjennom tegning. En mer presis sammenligning er nok derfor å omtale metoden som "graphic elicitation" (Copeland og Agosto, 2012) hvor verdien av kombinasjonen mellom intervju og aktiv deltakelse er tydeligere vektlagt. I forkant av karttegningen, som i de aller fleste tilfellene fant sted mot slutten av intervjuene, prøvde jeg å få i gang en visualiseringsprosess hos informantene ved å spørre et bredt, banalt og hypotetisk spørsmål: "hvordan ser din drømmeversjon av Møhlenpris ut?". Resultatet var at tegningen satte i gang en kreativ prosess som manet frem mer detaljerte tanker og refleksjoner omkring spesifikke områder enn hva som kom frem tidligere i samtalen. I enkelte tilfeller trigget kartet informantene til å huske på historier og anekdoter om enkelte

gatehjørner, bygninger, konflikter eller personer. Dette har igjen har bidratt til å gi innsikt i ulike deler av gatelivet i bydelen.

Etter at alle intervjuene var overstått ble resultatene fra tegningen plottet inn i QGIS. Her tegnet jeg inn gatene som informantene hadde markert i de ulike fargene. Disse stedene fikk så verdier ut i fra hvor mange ganger de var markert dem slik at jeg kunne kategorisere ut i fra de forskjellige variablene jeg var ute etter å presentere. Før kartet ble brukt i intervjusituasjonen var jeg fullt klar over at resultatene ikke kunne føre til en generalisering av hele møhlenprisbefolkningens mer eller mindre likte steder. Til akkurat det formålet har denne studien for få informanter. Kartet står imidlertid som en visuell representasjon av alle informantenes muntlige svar fordi de fleste snakket og begrunnet fargeleggingen mens de holdt på.

4.4.4. Observasjoner

I tillegg til personlige intervjuer har jeg også utført en rekke observasjoner av ulik karakter, fra telling i gatene til deltakelse på møter. Som Kearns (2010) påpeker ligger det mye mer i observasjon enn bare å se. Det krever at samtlige sanser er i spill samtidig som en også evner å reflektere over hva det faktisk er en observerer. Under vil jeg derfor prøve å legge ut om hvilke typer observasjoner jeg foretok meg, hvilken kontekst jeg foretok dem i, og hvordan jeg selv så min egen rolle i løpet av arbeidet.

4.4.4.1. Observatør på medvirkningsmøte

Etter hvert som bilfri bydel-prosjektet gikk i gang senhøsten 2018 ble jeg invitert til et oppstartsmøte om hvordan medvirkning mellom Møhlenprisbeboere og kommunen skulle organiseres. Dette ble en god mulighet til å få direkte innsikt i medvirkningsprosessen i prosjektet. Møtet fant sted på Vitalitetsenteret hvor det var tilstede én representant fra kommunen og syv beboere på Møhlenpris.

Å få innsikt i hvordan medvirkningsprosessen ble startet, hvilke tematikker som ble snakket om, og hvordan forskjellige aktører reflekterte over sine egne roller bidro til nyttig materiale for analysen. I etterkant har jeg imidlertid gjort meg opp noen refleksjoner omkring min egen rolle på møtet. Under introduksjonsrunden ble jeg oppfordret av møtelederen til å ta del i diskusjonen om jeg hadde noe å tilføye. Ved et par anledninger benyttet jeg derfor muligheten til å komme med innspill når det føltes naturlig å si eller foreslå noe. Et spørsmål reiser seg om

hvorvidt jeg, som observatør, burde ha kommet med innspill. Møtet hadde som hensikt å være en preliminær dialog mellom kommunen og beboerne i bydelen. Spørsmålet hvorvidt min aktive deltakelse var riktig eller ei går derfor over to plan. Det etiske: var det riktig av meg å delta i medvirkning (om enn i liten grad) i et område hvor jeg ikke selv er beboer? Og forskningsmessig: kan det tenkes at min deltakelse hadde noen konsekvenser for hvordan de andre møtedeltakerne oppfattet situasjonen, og kan dette ha påvirket hvilke innspill de selv kom med? Selv vil jeg vurdere det slik at det ikke var etisk uansvarlig å delta med innspill, eller at det hadde betydelig innvirkning på de andre deltakerne. Dette begrunnes med å vise til oppfordringen om å komme med innspill samtidig som arbeidsmiljøet la opp til at alle i rommet var likeverdige deltakere. I tillegg er det verdt å påpeke at det å trekke seg tilbake og ikke gli inn i situasjonen når en sitter rundt et diskusjonsbord godt kan tenkes å kunne påvirke deltakerne i større grad ettersom de da kunne ha følt seg mer observert.

Det ble løpende vurdert om det følt fornuftig å komme med innspill eller ei, alt etter hvilket tema som ble tatt opp. Da det var snakk om å opprette et offisielt representativt forum for medvirkning i bydelen, og hvordan dette best kunne foregå, ga det mest mening for meg å kun lytte. Til sammenligning, da det kom forespørsel om innspill til småtiltak i gatene (for eksempel trafikkdempingstiltak, plassering og farge på sykkelstativ etc.) følte jeg at det var rom for å delta i diskusjonen til en viss grad.

4.4.4.2. Observatør på oppstartsmøte med Møhlenpris Gateforum

Som et resultat av deltakelsen på medvirkningsmøtet på Vitalitetsenteret hadde jeg nå kjennskap til at det ble arbeidet med å opprette et medvirkningsforum som skulle opptre som en representativ gruppe i møte med kommunen. Gjennom kontakten med informantene på Møhlenpris fikk jeg nok en invitasjon til å delta som observatør på nok et møte. Denne gangen var det oppstartsmøtet til det som fikk navnet Møhlenpris Gateforum og fant sted inne på Møhlenpris oppveksttun skole. Agendaen og settingen for dette møtet var av en slik karakter at jeg bestemte meg for å ikke delta særlig aktivt i diskusjonene annet enn å be om forklaringer og utdypinger hvis jeg ikke hang med på ulike saker de drøftet. Ettersom rollen min nå var mer passiv ble det dermed mindre rom for potensielle rollekonflikter i denne settingen sett i forhold til det forrige møtet.

4.4.4.3. Observasjoner og opphold i gaterommet

I løpet av sensommeren/tidlig høst 2018 utførte jeg en rekke observasjoner i bydelen. Her stilte jeg meg opp på forskjellige steder og noterte kvalitativt ned egne inntrykk av folkelivet, transportformene og estetikken. Observasjonene var i utgangspunktet tenkt som en metode for å bli bedre kjent med bydelen. Omsider ble det bestemt å teste ut en mer systematisk observasjon for å forsøke å beskrive forskjeller i byliv på ulike steder. I tråd med metodene for studier av byliv fremmet av urbanistene Jan Gehl (Gehl og Svarre, 2013) og William Whyte (1980) satte jeg først i gang med telling av transportflyten av myke trafikanter. Registreringen ble først gjort med penn og papirskjema, men disse ble etter en liten stund byttet ut med en trafikktellingsapplikasjon for smarttelefon. Prosedyren innebar å telle antall trafikanter som passerte et gitt gatestrekk eller kryss i løpet av én time. Trafikantene ble delt inn i hovedgrupper som "syklende", "gående" og "andre" (rullebrett, rulleskøyter etc.). Disse ble igjen delt inn i undergrupper basert på kjønn og antatt aldersgruppe. Etter hvert ble oppgavens problemstilling justert til å omhandle andre aspekter ved byrommet, noe som gjorde at det ikke lenger var hensiktsmessig å benytte slik systematisk datainnsamlingsmetode. Jeg velger likevel å ta med her at jeg utførte disse målingene. Ikke fordi de kvantitative tellingene i selv er relevante, men fordi den *personlige erfaringen* med å oppholde seg i byrommet over tid ga et nyttig utgangspunkt for å senere tolke informantenes beskrivelser under intervjuene. Det å studere gatelivet i flere omganger gjorde meg betraktelig bedre kjent med byrommene som informantene refererte til i intervjuene. I akkurat dette tilfellet var derfor de *kvalitative innsiktene* fra utførelsen av kvantitativ metode den største verdien.

4.4.5. Sekundærdata

I dette forskningsopplegget har jeg lagt vekt på at historie er av stor verdi når en forsøker å sette seg inn i stedets særegenheter. Bruk av sekundærdata forutsetter imidlertid en forsikring om kvalitet og relevans. Kvaliteten bygger på hvorvidt en kan stole på at det som formidles er korrekt, mens relevansen avhenger av at gjengivelsen reflekterer den konteksten dataen var ment å fremstille.

Sett ut i fra innbyggertall er Møhlenpris en liten bydel. Likevel finnes det mange kilder som omhandler lokalhistorie og mye synes å være skrevet av engasjerte beboere selv. Eksempler på bøker jeg flittig har brukt som oppslagsverk er "Musikk fra en blå drakt: om Sportsklubben Djerv og bydelen Møhlenpris" skrevet av ildsjelen Rolf Eriksen (1994) og bokserien "Bydelsboken for Møhlenpris" redigert av Roy Tore Jensen og gitt ut av det lokale idrettslaget

SK Djerv annen hvert år fra 2007-2014. I tillegg har jeg i stor grad også benyttet meg av Bergens Tidens historiske arkiv for å finne nøyaktige kilder i forbindelse med saken om Puddefjordsbroen og møhlenprisaksjonene. For avisoppslag som omhandler saker knyttet til dagens situasjon på Møhlenpris har jeg stort sett benyttet meg av fagressurssiden Atekst. Ved én anledning besøkte jeg også Bergen Byarkiv etter avtale for å få innsyn i en rekke dokumenter knyttet til byfornyings tiltak på Møhlenpris. Ellers har jeg jobbet mye ut i fra kommunale dokumenter. Dette ble gjort for å få ytterligere innsikt i saker og tiltak som omhandler feltområdet. Gjennom hele oppgavens periode har jeg også fulgt med på en rekke Facebook-grupper som har Møhlenpris som tema. Her får jeg fått et glimt av diskusjoner som tas om byrommet i dag, mimring om "gamle dager" og andre innsyn inn i bydelen som forskjellige mennesker velger å dele. Her er det også verdt å påpeke at det ofte er mange av de samme personene som deler innlegg og som skriver mest "høylytt". Til tross for dette er det likevel av interesse å se hvilke saker som engasjerer ulike folk til forskjellige tider.

4.4.6. Datakvalitet

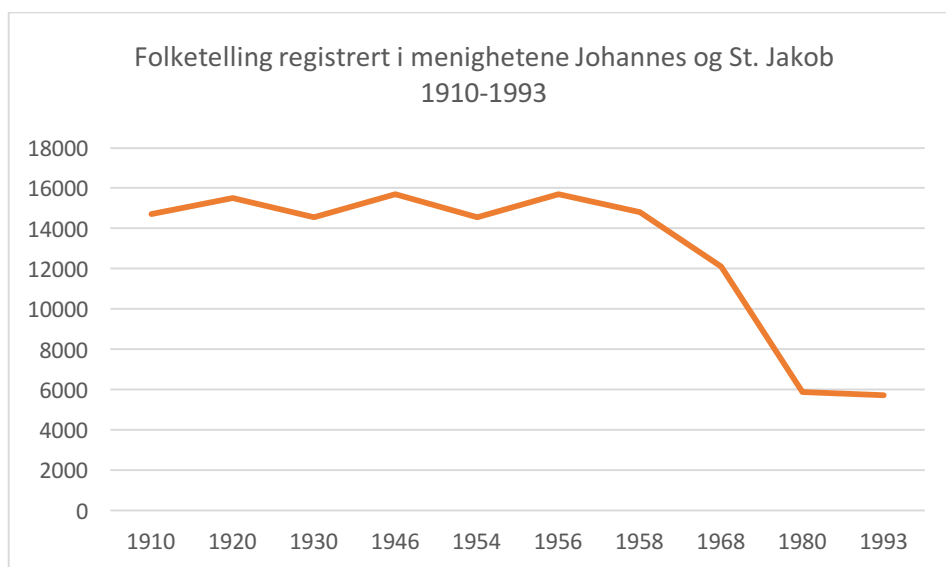
Et aktuelt spørsmål som reiser seg i en studie som denne er om utvalget var stort nok eller hvorvidt flere informanter burde blitt inkludert i prosessen. Kvalitative studier har ofte færre informanter enn brede kvantitative undersøkelser. Likevel påpeker Baxter (2010) at det ikke nødvendigvis er *antallet* informanter, eller enheter, som avgjør om dataen som produseres kan anees som valid eller etterprøvable. Relevansen de ulike informantene spiller for konteksten i oppgavens tematikk er derfor det som er avgjørende for utvalget (Aase og Fossåskaret, 2014). Informantenes rolle blir derfor et viktig element å vurdere ettersom det kan si noe om relasjonene til, og samhandlingen med, *andre mennesker* innenfor området som undersøkes. Gjennom en intensiv studie av et relativt lavt antall informanter kan en sånn sett, ifølge Aase og Fossåskaret (ibid.), kunne utforske meningsinnhold skapt av et betydelig større antall personer. Som forsøkt vist i dette kapittelet ble informantene valgt ut med tanke på relevansen til problemstillingene. De opprinnelige spørsmålene og oppfølgingsspørsmålene som ble stilt var mest mulig koblet opp mot konteksten informantene ble intervjuet i kraft av.

Måten den produserte dataen innsamles og behandles på spiller en viktig rolle for vurderingen av studiens reliabilitet (Busch, 2013). Ved å gjennomføre både semistrukturerte intervjuer og gruppeintervjuer i tillegg til produksjonen av opplevelseskartene, observasjoner i møter og i gater er det produsert en stor mengde data i denne studien. Sammen med tilgang til en rekke bøker om lokalhistorie og foreningsliv gjorde denne datamengden at utsagn kunne kryssjekkes

opp mot hverandre for å best mulig sikre at funnene som gjengis i de videre kapitlene er solide. Et videre element som er med å styrke studiens reliabilitet er forsøket på åpenhet om metodene og egne refleksjoner om dataproduksjon i dette kapitlet.

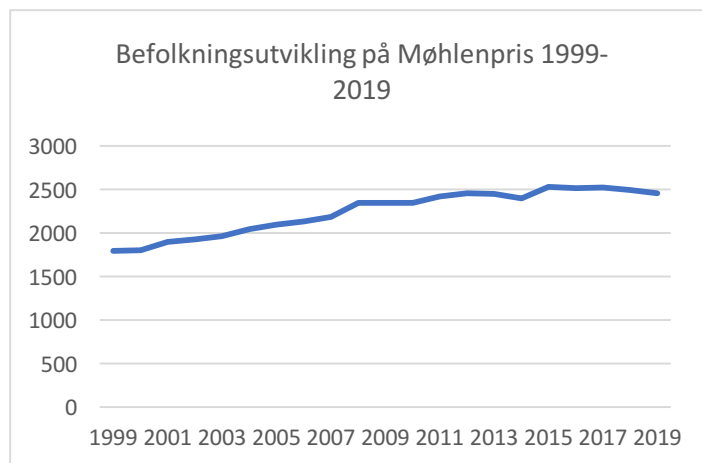
5. OMRÅDEBESKRIVELSE

Møhlenpris er i dag en tydelig geografisk definert bydel på sørvestsiden av bergenshalvøya. Bydelen er innrammet av naturlig og menneskeskapt topografi som forsknings- og industribygg langs sjøkanten, Puddefjordsbroen med sine seks kjørefelt, høydeforskjellen opp til Nygårdshøyden, og av Nygårdsparkens grøntarealer. Hele området, om en også regner med Marineholmen og Nygårdsparken, har et areal på rundt 30 hektar. Boligområdet på Møhlenpris ca. 9-10 hektar og omfatter stort sett det området som fokuseres på i denne oppgaven. Bydelen har ca. 2500 folkeregistrerte innbyggere, men det antas at det reelle tallet er noe høyere da det også bor mange studenter her som gjerne er registrerte ved andre adresser (Loga, 2011). Historisk sett var det en stor befolkningsnedgang i Bergens sentrumsområder mellom 1960-1980, noe som også gjenspeiles i befolkningsutviklingen på Møhlenpris (ref. figur 5.1).



Figur 5.1 – Folketelling registrert i menighetene Johannes og St. Jakob 1910-1993. Kilde: Eriksen, 1994 i Loga, 2011.

Tallene i figuren over er fra folketellingen i menighetene som omfattet Møhlenpris og naboområdene rundt (selv om tallene ikke er spesifikke for Møhlenpris er det ikke urimelig å anta at befolkningsnedgangen i området som helhet også reflekteres i bydelen). Fra 1990-tallet har imidlertid befolkningen i bydelen vært i gradvis vekst igjen (ref. figur 5.2).



Figur 5.2 – Befolkningsutvikling på Møhlenpris 1999-2019 (Kilde: SSB, 2019. Tabell 04317: Befolkning, etter grunnkrets)

Boligområdet på Møhlenpris består for det meste av murbygninger og gatenettet har i motsetning til de fleste byområdene i Bergen en veldig tydelig kvartalsstruktur. De fleste bygningene er bygget en gang mellom slutten av 1800-tallet og starten av 1900-tallet. Byantikvaren (2013) skriver følgende om de arkitektoniske stilartene en finner på Møhlenpris: "Stilpreget går fra 1800-tallets nyrenessanse via jugendstilen som preget tidlig 1900-tall, til nybarokk på 1910-tallet og nyklassisismen i 1920-årene" (Byantikvaren, 2013).

Møhlenpris har sitt navn fra den tyske handelsmannen Jørgen Thormøhlen som gjennom 1600-tallet etablerte flere industrivirksomheter på nettopp dette stedet (Eriksen, 1994). Før Thormøhlen startet opp sine virksomheter gikk området under betegnelsen Vestre Sydnes. Rundt denne industrien vokste det seg smått frem en liten bebyggelse. Landskapet på Møhlenpris var fortsatt preget av gårdsbruk og stedet lå fortsatt på utsiden av det som på den tiden ble regnet som Bergen. Bydelen ble først innlemmet i Bergen i 1877 sammen med Nygård, Lungegården og Sandviken (ibid.). Byen Bergen var på den tiden i kraftig vekst og i 1880-årene, etter anleggelsen av Olaf Ryes vei (hovedforbindelsen mellom Møhlenpris, Nygårdshøyden og sentrumskjernen) startet utbyggingen av bydelen. Bygningene ble regulert i kvartalsstruktur og leilighetene som ble bygget var av høy standard med flere rom per leilighet enn hva som var vanlig på den tiden. Boligutbyggingen fortsatte frem til århundreskiftet da et boligkrakk førte til en forlenget stans i utbyggingsaktiviteten som skulle vare helt frem til 1910 (ibid.). Innen boligkrakket var det kun den nordlige delen av boligområdet frem til Professor Hansteens gate som var utbygget, men etter at økonomien tok seg opp igjen begynte videre utbygging i den sørlige delen også å komme i gang.

I 1916 førte Bybrannen til alvorlig boligmangel i Bergen da store deler av sentrumskjernen brant ned. Arbeidet med å huse dem som ble rammet resulterte blant annet i et kommunalt oppkjøp av eiendom på nedsiden av Professor Hansteens gate. Her ble det foretatt en større utbygging av omtrent 150 kommunale boliger kalt Møhlenpris-komplekset (Jahnsen, 2008). Komplekset går over tre kvartaler fra Professor Hansteens gate 65 til 79 (Røyrane og Nyberg, 2018). Da de ble reist var det lite økonomisk vilje blant byens myndigheter til å følge arkitektenes anbefalinger om økning av boligstandard. Denne standardforskjellen mellom kommunalt bygde og privat bygde boliger synliggjorde klasseskillene enda mer. I følge Eriksen (ibid.:28) "ble Professor Hansteens gate demarkasjonslinjen mellom velberget borgerskap og arbeidere". I lang tid var de kommunale byggene preget av lav boligstandard før det på 1980-tallet ble utbedret med byfornyingsmidler (Jahnsen, 2008). Disse byggene er fortsatt kommunalt eide og står derfor til disposisjon for vanskeligstilte på boligmarkedet (Bergen kommune, 2019a). Dette har i følge flere informanter bidratt til at bydelen i dag blant annet har en høy andel innvandrere. I følge tall anskaffet gjennom korrespondanse med Etat for boligforvaltning november 2018 eier kommunen 205 leiligheter på Møhlenpris hvor det bor 279 personer inkludert barn.

Møhlenpris omtales ofte som "sammensatt" på grunn av blandingen mellom en høy andel kommunale boliger som i lang tid stod under forfall og private boliger av høy funksjonell og estetisk kvalitet. Skillet mellom fattig og rik har historisk sett vært tydelig i bydelen (Eriksen, 1994). Fra gammelt av, sammenlignet med naboene i de ærverdige bygningene i Villaveien og Parkveien på Nygårdshøyden fremsto skillet enda tydeligere. En person som vokste opp i Villaveien 1 (like ved "grensen" til Møhlenpris) tidlig på 1900-tallet forteller det slik: "Villaveien var et finere strøk. Vi fikk ikke lov av vår mor å gå ned på Møhlenpris, for der bodde krapylet" (Gjerstad, 2015). Området rundt Parkveien og Villaveien ble i senere tid sterkt påvirket av etableringen av UiB, noe som innebar en rekke tvangskjøp og riving av villabygg. Studentenes inntog og medfølgende hyblifisering, i tillegg til fremveksten av rusmiljøet i Nygårdsparken kan sies å ha vært med å viske ut det sterke skillet mellom overklassestrøkene og Møhlenpris (Loga, 2011).

5.1. Møhlenpris skole

Som følge av en ekspanderende befolkning på Møhlenpris ved starten av 1900-tallet ble det fort et økende behov for skole (Bergen kommune, 2010b). I 1910 ble det derfor vedtatt at det skulle bygges skole i bydelen (Wangensteen, 1962). Byggearbeidet begynte i starten av 1912

og allerede åtte måneder senere sto skolen klar til å ta i mot sine første elever (Møhlenpris skole, 1987). Dette året begynte hele 1028 elever fordelt på 33 lærere på den nye skolen. Møhlenpris var fra midten av 1960-tallet preget av et stadig forfall (se figur 5.1) med påfølgende fraflytting til Bergens nye forsteder (Eriksen, 1994). Til kontrast var antallet elever i 2012, hundre år etter åpningen, på knappe 180. Skolebygget sto også overfor et lengre tids forfall, og i 2013 ble skolen stengt ned for omfattende rehabiliteringsarbeid. Arbeidet som ble utført på skolebygget omfattet fullstendig renovasjon av de innvendige rommene, som blant annet innebar sanering av sopp, råte og asbest (Constructa, 2019). Skolegården er opprustet med nye lekeapparater og august 2017 hadde skolen sin offisielle åpning. I tillegg til den fysiske oppgraderingen av skolebygget skiftet den nå navn til Møhlenpris oppvekstun skole, som vil si at bygget også huser en barnehage. Antallet elever har de siste årene fortsatt å vokse, og allerede høsten 2018 var den dimensjonerte kapasiteten på 250 elever nådd. Som det skal gjennomgås i senere kapitler spiller rehabiliteringen av skolen en viktig rolle for identitet, fellesskap og beboerengasjement på Møhlenpris.

6. STEDSOPPFATNINGER OG TILHØRIGHET PÅ MØHLENPRIS

Møhlenpris ble av mange informanter omtalt som definert, sammensatt og som et sted hvor en finner sosialt samhold og fellesskap. Disse beskrivelsene viser hvordan sentrale karakteristikk av bydelen bygges på både materielle og sosiale omgivelser. Dette kapittelet tar for seg stedsoppfatninger av Møhlenpris i et forsøk på å vise hvordan en kan forstå innbyggerengasjement ut i fra stedlige egenskaper. Først presenteres et bilde av Møhlenpris som en landsby i byen og hvordan klare avgrensninger kan påvirke tilhørighet. Deretter vises det til hvordan bydelen er formet av tidligere utfordringer og hvordan de påvirket stedsbilder av bydelen før og nå, fra innsiden og utsiden. Til slutt trekkes skolen frem som et eksempel på hvordan engasjement og samhold kan knyttes til enkelte sosiale møteplasser.

6.1.Landsbyen Møhlenpris

Beskrivelsen av Møhlenpris som en "bygd" eller "landsby" var noe som dukket opp blant flere informanter. Ordvalget henger sammen med hvordan de oppfattet at stedet har distinkte sosiale kvaliteter som vanligvis ikke forbindes med sentrumsområder og storbyliv. Det går også på områdets størrelse. Informantene pekte på bydelens avgrensninger som noe som var med å skape en form for tilhørighet til bydelen.

Informant 1: "Den har jo til forskjell fra mange andre bydeler en avgrensning da. Som gjør at man får en gruppetilhørighet, eller litt sånn landsbyfølelse. [...] Sandviken flyter litt ut selv om man føler at man bor i Sandviken eller på Nordnes. Litt sånn glidende overganger."

Informant 2: "Noe som er med på å gjøre Møhlenpris til Møhlenpris, slik jeg ser det, er jo det at det er veldig definert. Du har Nygårdshøyden på den ene siden, og du har hele Olaf Ryes vei som setter den grensen. Puddefjorden, det er en helt sånn klar grense. Nygårdsparken. Og Puddefjordsbroen. De fire tingene gjør at det liksom ikke er tvil om hva du regner som Møhlenpris. Sandviken er jo enormt. Nordnes er jo óg ganske stor, selv om det liksom bare er en halvøy eller en sånn utstikker der. Men det tror jeg gjør at du har på en måte en veldig sånn der kjerne."

For å fremheve det spesielle ved stedet viser Informant 1 og 2 her til hvordan Møhlenpris er mindre enn andre sentrumsbydeler og dermed lettere kan defineres. Bydelens definerende grenser er i stor grad markert av bygde strukturer og topografi. De andre sentrumsbydelene er til sammenligning geografisk større og uten distinkte fysiske avgrensninger. Grensene til Sandviken er for eksempel mye vanskeligere å definere ettersom det ikke finnes synlige

grensemarkører. For dem som ikke kjenner lokalhistorien blir disse derfor diffuse og uklare. Det å påpeke forskjellene mellom bydelene antyder selvsagt ikke at det ikke finnes sterk stedstilhørighet i andre sentrumsbydeler. Roald (2010) illustrerer tydelig at det historisk sett også har vært et sterkt nabolagsengasjement i enkelte områder på Nordnes for eksempel, spesielt i forbindelse med byutviklingssaker og byfornyning. Samtidig er betydningen av en større geografisk utbredelse at samholdet disse stedene heller begrenses til nabolagsnivå enn bydelsnivå. Gruppetilhørigheten knyttet til Møhlenpris som én enhet oppleves derfor som mer markant relativt til de andre bydelene. En gruppe arkitektstudenter som arrangerte med Under broen-festivalen på Møhlenpris deler noe av den samme oppfatningen etter å ha jobbet tett med ulike beboerforeninger:

Informant 8: "Det er et veldig definert område og det synes jeg at det preges av, både hvordan du beveger deg over til det stedet fra Bergen, men også folkene som bor der. Fordi de behandler nærmest Møhlenpris som sin egen lille landsby. Det er et fellesskap som er helt vanvittig på en måte. Og det engasjementet for å aktivisere og sette i gang aktiviteter og gjøre tiltak for bydelen da, som jeg absolutt ikke kan se lignende andre steder i Bergen."

Her beskrives også beboernes tydelige gruppetilhørighet i sammenheng med aktivt engasjement for bydelen. Gjennom informantenes arbeid i bydelen erfarte de ved observasjoner og interaksjoner hvordan fellesskapet utspilte seg før og under organiseringen av festivalen. De viser til hvordan turen "fra Bergen" er med å fremheve kontrastene mellom sentrum og Møhlenpris. Opplevelsen av å oppdage bydelens egenart for første gang beskrives av en annen informant som senere bosatte seg og etablerte næringsvirksomhet på Møhlenpris.

Informant 1: "Jeg husker veldig godt at vi bare stod der ved Hulen. Så så jeg bare ned der og "wow, det er jo akkurat som det er en ny by her" på en måte. For jeg følte da at vi på en måte var på vei ut av byen. Vi var i nærheten av den store parken der vi noen ganger var i på 17. mai. Såpass "mye" kunnskap hadde jeg da. Men det var alt jeg visste. "Nå er jeg helt i periferien av sentrum, men wow, sjekk, her er det virkelig en by her óg""

Et sentralt poeng å trekke frem er at bildet som skapes av Møhlenpris som landsby også impliserer en parallell kontrast til sentrum samtidig som det også etablerer en relasjonell nærhet. Idéen om landsbyverdiene fellesskap og naboskap er interessante fordi de eksisterer i nærhet til funksjonene som finnes i et bysentrum samtidig som det føles som om stedet ligger i periferien.

Informant 3: "Det er egentlig en sånn bygdebydel midt i byen. [...] Og det er egentlig perfekt, for da får du egentlig det beste fra begge verdener – både bygdelivet og byen – og det tenker jeg er en god kombinasjon."

Informant 1: "Jeg har jo bevisst bosatt meg i sentrum for å ha et enklere hverdagsliv. Og da opplever jeg egentlig Møhlenpris som veldig gunstig fordi jeg har venner i veldig kort avstand som på en måte er mitt supplement for familie da, som kommer fra en annen by. Og at ungene kan føle det trygt fordi det er så lite biler, og ganske gjennomskiktig miljø. Så er det trygt å sende

unger ut på gaten å leke, selv om jeg ikke har visuell kontakt med dem. Så det at man har den landsbyfølelsen som jeg tror mange opplever – at man faktisk møter de samme folkene på butikken og skolen, og Vitalitetsenteret – gjør at man bygger tillit i bydelen. Og får en sånn cohesion-følelse fordi man har korte avstander og et litt overlappende nettverk. Og skolen er utrolig viktig."

Verdien av å bo i nærheten av det urbane løftes frem som viktig i forbindelse med arbeidsreise og mulighet for å opprettholde et større sosialt nettverk. Samtidig løftes (følelsen av) det perifere og rolige frem som betryggende knyttet til barnas trivsel og sikkerhet. Ved å omtale bydelen som landsby skapes også et bilde av hvordan menneskene som bor der forholder seg til hverandre. Det skapes et bilde av Møhlenpris som et trygt sted å oppholde seg i, men samtidig trekkes også kjennskapen til naboene rundt som spesielt tillitsbyggende. Tilliten til naboene er høy nok til at en ikke nødvendigvis trenger visuell kontakt med barna når de er ute, selv om de befinner seg "midt i byen". En viten om at både området og menneskene i det er til å stole på er trekkes dermed frem som en av bydelens positive stedsbilder.

6.2. Bygdeskolen – Sted som arena for samhandling

"Det er en bygdeskole faktisk. Nå har vi 250 elever nesten, og vi har 70 barn i barnehagen. Det er ikke så mange elever i bergenssammenheng. Nesten som jeg hadde på skolen min hjemme i Sogn." (informant 3)

Stedsbilder av Møhlenpris som en landsby ble i forrige delkapittel karakterisert på basis av områdets avgrensninger og følelse av gruppetilhørighet. I sitatet over trekkes det imidlertid frem en konkret sammenligning av sentrumsskolen og landsbyskolen. Bakgrunnen for sammenligningen ligger i skolens størrelse, men konteksten sitatet ble uttalt i var hvordan beboerne aktivt benyttet skolens lokaler på fritiden som samlingspunkt. Et av eksemplene som informanten særlig trakk frem var etableringen av Møhlenpris skolekorps, en nyvinning i bybildet som også vant Bergen kommunes kulturpris for Bergenhus i 2018 (Stenhjem og Myhre, 2019).

Informant 3: "Møhlenpris skolekorps er et godt eksempel på hvordan man klarer å få til noe, og som man ser i bybildet. Og nå har vi vel over 30 elever som har begynt å spille instrument da. Det er ganske imponerende faktisk. På lille Møhlenpris."

Korpset, som har vist seg å være så populært at det nå er ventelister for å få bli med oppstod som et resultat av det spontane 17.mai-prosjektet Møhlenpris foreldrekorps. Denne gruppen har også gjort seg synlig i bybildet på Møhlenpris. En karakteristikk ved den stereotypiske landsbyidéen er at det finnes et fellesskap som gjerne utspiller seg på spesielt samlende steder. I bildet av Møhlenpris som landsby fremstår skolen altså som en viktig og samlende arena for

både nettverksbygging og synlig engasjement i byrommet. Blant enkelte informanter trekkes den også frem som et av midtpunktene i bydelen, både fysisk og sosialt.

Informant 4: "Jeg tror det var veldig viktig, for den har vært et knutepunkt og en veldig viktig bygning i bydelen, for identiteten i bydelen."

Informant 1: "Selv om jeg har jobbet mye med medvirkning og stedsutvikling så har jeg først kjent det på kroppen som skoleforelder og sett at "oi, den er et sånt viktig knutepunkt i bydelen", som har alt å si for at barna liksom har et naturlig møtested"

Den samlede effekten som skolen har for bydelen er flerfoldig. For det første trekkes det frem av informanter hvordan bygget og lokaliseringen i seg selv har spilt en identitetsskapende rolle. Skolebyggets fysiske struktur står som en påminnelse om at bydelen har lang historie, og at barn har vokst opp og fått opplæringen sin der i over hundre år. Samtidig skjedde det et gradvis forfall av bygningen som gjorde at den måtte stenges og totalrenoveres i 2012. Det var på den tiden diskusjoner om å rive skolen og bygge ny blant forsknings- og industribyggene på Marineholmen sør for boligområdet. Beboere fikk den gang overtalt kommunen til å revurdere rivningsidéen og heller beholde den slik den stod.

Informant 4: "Ja, den skulle rives, men heldigvis ble den tatt vare på. Det er jo fantastisk flott bygg."

Informant 1: "Så det har vært en litt sånn sterk FAU/skolegruppe som klarte å liksom overbevise kommunen om at vi skulle ruste opp den skolen som var [...] Så er jeg veldig glad for at kommunen landa den der, selv om jeg på ingen måte var med i den diskusjonen, jeg fikk bare vite om det etterpå"

Informant 3: "Møhlenpris skole, og nå oppveksttun, har alltid vært et midtpunkt og burde være et midtpunkt i en liten bydel."

I tillegg til å være et fysisk midtpunkt oppleves skolen for det andre også som et sosialt knutepunkt for både elever og foreldre i og etter skoletid. Som møteplass får skolen derfor en ekstra dimensjon i nettverksbygging og styrking av naboskap. Flere informanter opplyste om at det var en underdekning av lekeplasser i bydelen. Dette har igjen ført til at skoleplassen blir benyttet langt utover skoletid. Samtidig som enkelte informanter viser til at bruken av skolen på fritiden har en positiv effekt på egen tilhørighet føler andre at nettopp dette står som et eksempel på at kunne vært bedre dekning av lekeplasser i bydelen.

Informant 7: "[skolen] er en av de få lekeplassene på hele Møhlenpris. Og det er jo egentlig et problem. Sånn som det er nå så er det egentlig veldig få lekearealer egentlig. Altså hvis du går inn på kommunen sine sider, så ser du hva de definerer som lekearealer, så er det jo et lite bordtennisbord i en krok, så teller de det med. Men det er jo ikke nok i seg selv kanskje."

Informant 3: "Jeg tenker skolen har en veldig nærhet til bomiljøet og jeg tenker det er viktig fordi de leker her, de bruker skoleplassen i fritiden"

Informant 1: "Det å ha skolen i nærmiljøet, det har jeg oppdaget først da jeg fikk skolebarn. Hvor viktig det faktisk betyr for identiteten til bydelen, fordi at det er også en viktig arena etter skoletid. Som lekeplass, som et sånt sted hvor foreldre møtes i henting og levering, og treffes der også da."

I tillegg til møteplassene som oppstår i forbindelse med henting og leking er det også tilrettelagt for å benytte skolen til fritidsaktiviteter, slik skolekorpset sto som eksempel på. Selv om lokalene er prioritert for barn er det også tilrettelagt for å leie ut til organisasjoner for voksne. Dette gjør skolen til en møteplass for beboere i flere aldersgrupper enn primærbrukerne. Samtidig kan det ikke legges skjul på at informantene gir et inntrykk av at skolen faktisk har størst betydning for familier med barn. Som Informant 1 viste til i sitatet over var det først da hennes egne barn begynte på skolen at den virkelige verdien kom til syne. Likevel spiller skolen en rolle for engasjementet i bydelen utover vanlig skoledrift. Ved flere anledninger har den blant annet stilt med materiell når det trengs til forskjellige arrangementer.

Informant 3: "Så har vi en del stoler og bord som vi gjerne låner ut når det er Parkdagen i Nygårdsparken, Under Broen-festivalen, festivalen på Sydneshaugen- Dragefjellet minifestival. Da låner man gjerne her. Så da hender det at rektor må hive seg på bysykkelen klokka halv elleve på en fredag og hente bord som de skal ha til lørdag. [...] Jeg tenker det er viktig å – for det er ikke nødvendigvis jeg som er drivkraften i det – men vi er nødt til å legge til rette for at huset skal være åpent og at det som vi har kan brukes av andre."

For ledelsen er det et mål om at bygget skal være i bruk både tidlig å sent og at det skal være åpent og tilgjengelig. Skolen spiller altså en aktiv rolle inn i engasjementet og "landsbylivet" i bydelen ved å stille ressurser til rådighet for arrangementer som gagnar fellesskapet i bydelen og holde lokalene åpne for de som ønsker å benytte dem. Skolen spiller altså en viktig identitetsskapende rolle i "landsbyen" Møhlenpris. Ikke bare i kraft av lokaliseringen i midten av boligområdet, men også som møtepunkt hvor naboskap og nettverk mellom foreldre formes. I tillegg spiller også avgrensningene til bydelen inn i hvordan bydelen defineres.

Til nå er det lagt frem stedoppfatninger som i stor grad representerer Møhlenpris i et positivt lys. Dette har ikke alltid vært tilfellet. Bydelen Møhlenpris har i lang tid vært påvirket av rusmiljøet i "nabohagen" Nygårdsparken. I neste delkapittel presenteres noen av de mer utfordrende stedsoppfatningene som har oppstått som følge av dette miljøet.

6.1. Stedsoppfatninger i relasjon til "utsiden"

Stedsoppfatningene av en trygg bydel skaper informantene med basis i et innenfra-perspektiv. Ved å bo og leve på stedet er det deres egen oppfattelse av det sosiale livet de skildrer. De er samtidig klar over at Møhlenpris har hatt et mer negativt konnotert rykte utad. Bydelen lå i flere tiår i tett naboskap med rusmiljøet i øvre del av Nygårdsparken, noe som var veldig godt kjent blant Bergens befolkning. Selv om de fleste rusmisbrukerne stort sett holdt til i en avgrenset del av parken ga miljøet utslag i bydelen i form av vinningskriminalitet, biltrafikk knyttet til salg av stoff, og forsøpling i form av brukte sprøyter. Skolen forteller at de måtte ta runder hver morgen for å sjekke at uvedkommende ikke sov, eller på andre måter befant seg i skolegården (informant 3). En annen informant fortalte at hun hadde hatt innbrudd i leiligheten mens familien lå og sov, og at bakgården hennes daglig ble benyttet til å sette sprøyter (informant 4). Ettersom bildet av Nygårdsparken samtidig reflekterer bildet av Møhlenpris finnes det et skille mellom innenfra- og utenfra-perspektivene på tryggheten i området. For folk på utsiden kan det godt kjente rusmiljøet i parken, i kombinasjon med en rekke profilerte mediasaker likevel ha bidratt til å skape et bilde av en utrygg bydel. Disse sakene innebærer blant annet overdosedødsfall (Hammerstad og Olsen, 2008), skyteepisoder (Johansen et al., 2017), knivdrap (Grønner et al., 2013) og masseslagsmål (Engesvik, 2011; Borchgrenvink-Brækhus, 2017). Det pekes likevel på at områdets rykte de siste årene har forbedret seg, men at noen av de gamle bildene kan henge igjen blant folk.

Informant 7: "jeg tror nok at inntrykket av Møhlenpris er bedre enn det var før. Men så kommer det en liten knivstikking her og et gjengoppgjør der så er det- så blir folk litt mer skeptisk igjen da"

Mangel på kjennskap til hvordan bylivet egentlig er i bydelen er også et viktig punkt for hvilke stedsbilder som har blitt konstruert. Her spiller misoppfatninger om hvordan rusmiljøet i parken var geografisk oppdelt og hvilke påvirkninger det hadde på sikkerheten knyttet til "vanlig" parkbruk en rolle for bildet av bydelen. En informant hevder det fantes oppfatninger blant folk utenfra om at hele parken var okkupert som en rusarena.

Informant 1: "Hvis du ikke kommer fra Møhlenpris eller bor på Møhlenpris så tror du "Åå, Nygårdsparken, det var liksom så farlig, så ubehagelig". Sånn tror jeg veldig få på Møhlenpris har hatt det. Alle på Møhlenpris har hatt en rusmisbruker litt tett på seg, og kanskje funnet en sprøyte, og det har vært mange sånne problemer som man skal ta på alvor. Akkurat bruken av parken har vært veldig oppdelt. Det var et rusmiljø øverst mens bunnen er for *alle*. Så ingen har noensinne vært redd for å gå med ungene sine. Og det føler jeg er en feilslutning i mange kommentarfelt. Du kan lese om sånne som bare "Ånei, jeg ville aldri tatt med barna mine i Nygårdsparken". Jaja, men da vet ikke de hvilken by de lever i. Da har de aldri vært der. Og det er liksom en sånn mytegreie som er viktig å ta på alvor fordi folk tror jo på det"

Som et tiltak for å få flere av beboerne til å ta Nygårdsparken mer i bruk satte velforeningene rundt Nygårdsparken i gang et arrangement kalt Parkdagen for første gang i 2001. Tiltaket med å få i gang Parkdagen ble blant annet gjort på oppfordring av kommunen og politiet. Gratisarrangementet finner årlig sted i nedre del av parken og er spesielt rettet mot barnefamilier i nærområdet. Informanten påpeker at selv om kjernen i tiltaket var å styrke beboernes eierskap til parkområdet, hadde de samtidig ingen intensjon om å presse ut andre brukere av parken.

Informant 4: "Det skulle ikke være konflikt med de som da brukte øvre del av parken, som var til dels sprøytenarkomane. Sånn at det skulle ikke være noe konfrontasjon eller konflikt her, men vi skulle da bruke parken på en trygg måte sånn at folk skulle kunne føle seg vel i parken."

25. august 2014 ble øvre del av parken stengt for rehabilitering (og rusmiljøet ble spredt utover byen før det samlet seg igjen ved Strax-huset på Gyldenpris på andre siden av Puddefjorden). Ifølge en informant i bergenspolitiet hadde myndighetene samtidig intensjoner om at stengingen skulle ha en effekt på rusmiljøet.

Informant 10: "Og det er jo klart at parken ble stengt for at den skulle rehabiliteres, men det er jo klart at det var den offisielle versjonen. Parken ble stengt fordi at man skulle oppløse den åpne russcenen som hadde vært der i 40-50 år. Og for vårt ståsted så gjør det ingenting at den [parken] ikke er rehabilitert enda. For det handler litt om å få dette ut av ryggmargen til de som frekventerte der. Men det løser ikke noe problem altså. Det løser Nygårdsparken, men du får ikke skjøvet denne gruppen under teppet, de må jo gå et sted."

Med tanke på rusproblematikk er det i dag betraktelig bedre forhold for i parken og i gaterommet på Møhlenpris, noe velforeningene i området har jobbet for i flere år. En informant reflekterte over at hun opplever færre hendelser på nærbutikken nå enn før. Hun mente også at et tegn på at kriminaliteten hadde gått ned var at hun oftere så sykler parkert på gaten.

Informant 4: Jeg har jo sett at folk har begynt å parkere sykler ute – sykler og barnesykler – låst med sykkellås, og de tror jeg jammen meg får stå i fred. At de ikke ramponeres og ødelegges"

Samtidig som disse endringene i gaterommet oppleves som positive for bydelen generelt uttrykkes det også sympati med rusmiljøet på grunn av manglende helhetlige planer i forbindelse med stengingen.

Informant 4: "Vi har vært tydelige på å si at det er ikke sånn at det er vi mot de narkomane. Det er ikke beboerne mot de narkomane. Det er å få levelige forhold for alle parter og få verdighet for alle parter, det har vært fokuset. Da de stengte parken- det samme miljøet har jo flyttet bort der under broen på Gyldenprissiden, på Damsgårdssiden. Og det er trist å se altså"

Til tross for at stengingen av parken utløste sosiale utfordringer som møhlenprisbeboerne kjenner sympati for, virker det samtidig til å ha skapt en optimisme for mulighetene parken kan by på i fremtiden. Parkdagen står fortsatt som et årlig arrangement som trekker mange

barnefamilier og fremstår som samlende for beboerne. Målet er fortsatt det samme; å ta i bruk, og ta eierskap til nærområdet. Arrangementet har også vært en av arenaene hvor bydelens flerkulturelle karakter kommer til syne gjennom et fokus på salg av etnisk mat laget av noen av bydelens innvandrergupper. Som det skal ytterligere utdypes i kapittel åtte har velforeningen i lang tid hatt fokus på integrering, og har i den sammenheng samarbeidet med Somalisk kvinneforening. Gruppen er et frivilligtiltak for minoritetskvinner i Bergen. Ifølge informant 5 er tilbudet benyttet av kvinner fra nesten 40 forskjellige land og er spesielt populære blant voksne innvandrerkvinner. De samles en gang i uken i et lokale i Konsul Børs gate for å lage mat sammen og de bidrar også i forbindelse med lokale arrangementer. Kvinneforeningen har gjennom deltakelse på arrangementer blitt synlig innslag i bybildet og trekkes ofte frem blant informantene som en positiv kvalitet for Møhlenpris. Etter hvert har de også deltatt som aktør i Møhlenpris Gateforum (en medvirkningsplattform som presenteres mer i detalj i kapittel åtte), og har dermed fått en stemme som er med å forme byrommet.

Nygårdsparken fremstår som et eksempel på et område med flere ulike stedsbilder, alt etter hvilket perspektiv en oppfatter stedet fra. Innenfra trekkes den frem som Møhlenpris sin bakhage, et trygt sted for alle. Fra utsiden har gamle assosiasjoner til rusmiljøet vært med å danne et bilde av parken som utrygg, noe som igjen reflekterer over på Møhlenpris gjennom relasjonelle forholdet disse stedene har til hverandre. Problematikken knyttet til parken viser samtidig hvordan engasjement og fellesskap kan oppstå på bakgrunn av tilknytninger og opplevelse av eierskap til eget nærområde. Engasjementet for å aktivt ta i bruk parken henger på sin side sammen med et ønske om å holde rusproblematikk på avstand for å indirekte forbedre bomiljøet i bydelen. Arven etter dette engasjementet kommer blant annet frem gjennom videreføringen av Parkdagen som i dag også har blitt en integreringsarena hvor minoritetsgrupper synliggjør seg selv gjennom aktiv deltakelse. Denne synligheten har ført til at minoritetsgrupper i større grad enn før står selvstendig og mer tydelig representert i de mer formelle medvirkningsprosesser som nå er i gang.

7. TRYGGHET OG TRIVSEL I GATEROM

I løpet av de siste 30-40 årene har Møhlenpris gått fra å være en bydel som "drukner i biler" (Karlsen, 1980) til å bli prøvested for et bilfri bydel-prosjekt. Tidligere gjennomgangstrafikk har så godt som forsvunnet som følge av gradvis stenging av de forskjellige adkomstveiene langs bydelens grenser. I dette kapitlet vises det til de ulike opplevelser av trygghet og trivsel i gaterommet som informantene trakk frem gjennom intervjuer og utfylling av opplevelseskartene. Målet med dette kapitlet er å skape en forståelse for hvordan disse opplevelsene ligger til grunn for engasjement for endring av byrommet. Fra intervjuene kommer frem at det fortsatt er flere gaterom som fremstår som bilbaserte og dermed inaktiverte og lite attraktive. Gater som er tilnærmet fri for biler brukes som eksempler til etterfølgelse og trekkes frem som gode sosiale møteplasser i hverdagen og for arrangementer. I dag gjenstår det også kun én lovlig adkomstvei til Møhlenpris, noe som har ført til at bydelen fremstår som lite trafikkert. Denne adkomstveien går imidlertid forbi barneskolen og bydelens mest trafikerte gågate, noe som i lang tid har opprettholdt engasjement for styrking av trafikksikkerhet på Møhlenpris.

7.1. Opplevelseskartene

Som beskrevet i metodekapittelet ble informantene bedt om å tegne inn steder de trivdes, steder de trivdes mindre, og steder med uoppfylt potensial til forbedring på Møhlenpris. Under presenteres tre kart som er fremstilt på grunnlag av disse opplevelsene. Det er viktig å nok en gang påpeke at resultatene i kartene i all hovedsak er ment som en visuell representasjon av *informantenes opplevelser* av gaterommene, ikke som en generell fremstilling av hvordan møhlenprisbeboere opplever bydelen. Ulike informanter fokuserte på ulike gaterom under intervjuene, noe som gjorde at enkelte gatestrekk kun overlappet et par steder. Likevel var det gaterom som havnet i fokus blant flere informanter.

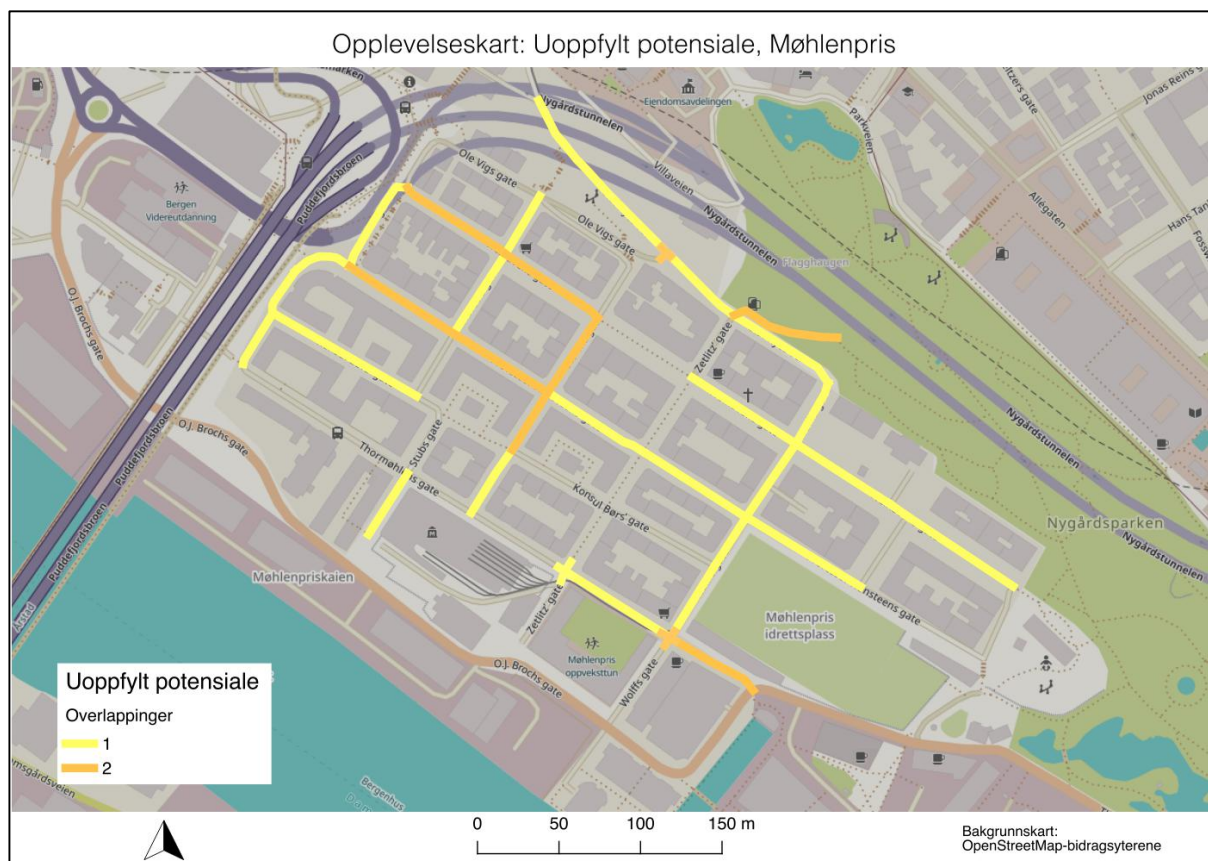


Figur 7.1 – Opplevelseskart: "Steder jeg trives godt". Flest overlappinger finner sted i Welhavens gate

Opplevelseskart: "Steder jeg trives mindre", Møhlenpris



Figur 7.2 – Opplevelseskart: "Steder jeg trives mindre". Flest overlapper i Prof. Hansteens gate og under Puddefordsbroen



Figur 7.3 – Opplevelseskart: "Uoppfylt potensiale"

Ut i fra de tre kartene er de umiddelbart mulig å se en fordeling mellom hvilke deler av bydelen som informantene opplevde som trivelige og mindre trivelige områder, samt gaterom med uoppfylt potensiale (ref. figur 7.1-7.3). Det går et tydelig skille mellom østsiden og nordvestsiden av Møhlenpris når det gjelder trivsel i gaterommene. Ut i fra figur 7.4 og 7.5 illustreres forskjellene mellom utformingen av disse gaterommene tydeligere. Mens den nordvestlige siden av bydelen er preget av parkering, slitt asfalt og mindre vedlikeholdte bygningsfasader er gatetunet lengre østover brosteinsbelagt og omgitt av trær og vedlikeholdte bygningsfasader. Andre gaterom som ofte ble nedtegnet med rød tusj var Professor Hansteens gate og området under Puddefjordsbroen. Disse stedene er i stor grad bilbaserte og har få elementer som fungerer som sosiale møtepunkter (ref. figur 7.6). Det siste kartet i figur 7.3 viser at informantene sammenlagt opplever at nesten samtlige gater bortsett fra gatetunene kunne forbedres og at. Under tegningen av opplevelseskartene ble det varierte fokuset for hva som kunne forbedres fra informant til informant. Enkelte tolket "uoppfylt potensiale" med negativt fortegn, altså at gaterommene burde forbedres fordi det i dag er et lite attraktivt område. Dette gjelder stort sett områdene som overlapper med "steder jeg trives mindre" i nordvestlig del i tillegg til Olaf Ryes vei som leder ut av bydelen i nord, og krysset ved barneskolen i sør. Andre tolket punktet som mulighetsrom hvor gaterommet bare kunne trengt mer trær eller mindre gateparkering.



Figur 7.4 – Welhavens gate sett fra nordvestlige side (foto: privat)



Figur 7.5 – Gatetun i Welhavens gate (Foto: privat)



Figur 7.6 – Professor Hansteens gate. Anleggsarbeidet gjøres i forbindelse med etablering av bossnettet og medfører innsnevring av veibanen (Foto: privat)

Kartene over har gitt en grafisk fremstilling av informantenes opplevelser av de ulike gaterommene på Møhlenpris. Videre gis det en mer detaljert utdypning av disse opplevelsene og hvordan de ligger til grunn for engasjement for endring av byrommet.

7.2. Opplevelsen av mindre trivelige gaterom

I motsetning til gatetunene finnes det gaterom på Møhlenpris som karakteriseres som lite egnet for gående blant flere informanter. Disse oppleves som enten bilbaserte, utrygge eller generelt lite egnet for sosiale aktiviteter. Et av gaterommene som ble karakterisert som mindre trivelig i både intervjuer, og i opplevelseskartet er Professor Hansteens gate (ref. figur 7.6). Gaten strekker seg fra Wolffs gate til Puddefjordsbroen og var tidligere å regne som "hovedgaten" for biltrafikken gjennom bydelen. Frem til midten av 1990-tallet fortsatte gaten i rett linje nordvest mot naboområdet Dokken og gjorde det mulig å komme seg inn og ut av boligområdet med bil. Denne adkomstveien ble stengt da det ble bygget munning til Nygårdstunnelen i forbindelse med vestre innfartsåre (ref. kapittel 2). På begge sider av gaten er det fortsatt lagt opp til beboerparkering.

Informant 1: "[...] her hvor det er veldig mye biltrafikk i dag- og parkering- kunne man også vurdert en annen bruk, altså potensial som gatetun eller i alle fall litt mer sånn oppholdsplasser".

Informant 1: "Ja, det er bare en litt kjip gate å gå i, det er liksom parkering på begge sider og biltrafikk. Det er ingen steder å oppholde seg i da, det er bilbasert"

Informant 3: "Den synes jeg er stusselig egentlig, den veien. [...]for det er der det er mest vei og det er lite møtepunkt."

Som illustrert i figur 7.12 i delkapittelet under er dette også gaten med flest registrerte trafikkulykker; åtte stykk, hvor seks av dem fant sted innenfor en strekning på 45 meter. Arealet for parkering langs gaten har i løpet av våren 2019 imidlertid blitt redusert som følge av anleggelsen av et underjordisk avfallsnettverk. Nettverket som til daglig omtales som "bossnettet" frakter husholdningsavfall ved hjelp av vakuumpress fra nedkaststasjoner til en sentral stasjon på Dokken. Som vist i figur 7.6 tar nedkaststasjonene både areal fra tidligere parkeringsplasser samtidig som de reduserer bredden på veien. Der hvor stasjonene er satt opp er veibanen redusert med ett felt slik at de i tillegg fungerer som trafikkdemping. I enden gaten finnes det nå også et nyetablert "mobilpunkt", som er reserverte biloppstillingsplasser med ladestasjoner for elbiler og bildelebler.

Ut i fra opplevelseskartet kommer det frem at den delen av Professor Hansteens gate som er nærmest broen særlig ofte ble omtalt som "steder jeg trives mindre". Som belyst i kapittel to var utvidelsen av Puddefjordsbroen et omfattende prosjekt som innebar store inngrep på det bygde miljøet i denne delen av bydelen. Effektene utvidelsen av broen hadde på Møhlenpris kan i denne oppgavens kontekst sees på som todelt. For det første forsterket den barrieren mot naboområdet Dokken ved at Professor Hansteens gate ble avstengt, noe som skapte en tydeligere innramming av bydelen. Den andre effekten går imidlertid inn på hvordan gaterommet *under* broen oppleves. Blant mange av informantene omtales dette området som problematisk og utrivelig fordi det oppleves som et inaktivt sted med få funksjoner for aktivitet.

Informant 8: "Under Puddefjordsbroen er et litt anspent område kan du si [...] det er et skummelt sted"

Informant 2: "Altså rundt denne trafikkmaskinen her, det er litt utrivelig på kveldstid. Og jeg ville aldri vært nervøs for noen ting som helst, men jeg kan se at folk godt kan være det."

Informant 1: "Jeg synes ikke det så koselig under den broen her altså, selv om det har et litt sånn potensial."

Informant 5: "ved under broen her kunne de gjort noe med. [...] Her er det masse parkeringsplasser, så de kunne gjort ett eller annet kult her."

Informant 5: "Det er lite liv i denne delen. Det er det. Og det er veldig grått og kjedelig og det er jo ingenting som skjer der i det hele tatt."

Informant 7: "det mangler kanskje noen aktivitetsområder i den delen av byen"

De første sitatene over beskriver området under broen som skummelt eller utrygt. Dette settes i sammenheng med at det er mørkt og åpent, og lite aktivitet annet enn som en ubekvem passasje for gående. Stedet er også preget av støy fra seksfeltveien som går over broen, og fra munningen til Nygårdstunnelen. Som både informant 5 og 7 påpeker er det også lite som skjer der, noe som henger sammen med at det stort sett bare blir benyttet som parkeringsplasser. Riktig nok finnes det en liten provisorisk skatepark i ene enden, men utenom det er det lagt opp til få aktiviteter. Videre utdypes det at parkeringsplassene stort sett brukes av næringsvirksomhetene på Dokken-siden av broen, noe som gir en følelse av at gaterommet ikke hører til bydelens befolkning.

Informant 5: "Ja, fordi at de som parkerer under her [...] de kommer jo fra helt andre steder. Det burde være bydelen sitt."

Informanten gir uttrykk for at området burde blitt benyttet til noe annet som gjør at det kunne blitt mer aktivitet for møhlenprisbeboerne. Våren 2018 satte en gruppe arkitektstudenter i gang

et prosjekt som tok for seg denne problemstillingen. Prosjektet kulminerte i arrangementen av "Under broen-festivalen". De opplevde stedet som problematisk først, men endret selv oppfatning etter å ha oppholdt seg der og utforsket rommets kvaliteter nærmere. Informantene mente de så gaterommets potensiale, men også utfordringene knyttet til at det var privatisert og bilbasert. Det ble derfor et mål å få fokus på hvordan endret bruk for én dag kunne inspirere møhlenprisbeboerne til å ta "tilbake" gaterommet.

Informant 8: "Vi ville skape en diskusjon rundt bruken av rommet."

Festivalen hadde godt oppmøte blant beboerne og ble trukket frem av flere andre informanter som et spennende prosjekt i forbindelse med å vise frem områdets potensiale. I prosjektbeskrivelsen til bilfri bydel er det lagt inn et punkt om å revurdere bruken av gaterommet ettersom det ikke samsvarer med målene i kommunens klimahandlingsplan (Bergen kommune, 2018b). Informanten i kommunen mente at dette var et viktig mål for prosjektet og at festivalen var en av grunnene til at bruken nå revurderes.

Informant 11: "Definitivt, det tror jeg er ganske sikkert at det må bli en annen bruk av de arealene enn sånn som det er i dag. Også må en finne ut hva som er det beste. Men det er jo egentlig plass til mye der. Det er jo ikke alt man kan ha der, og hvis det er ett sted man kan oppbevare biler så er det jo å kombinere det med et annet formål. Så er det bra. Under Broen-festivalen viste jo noen muligheter da.



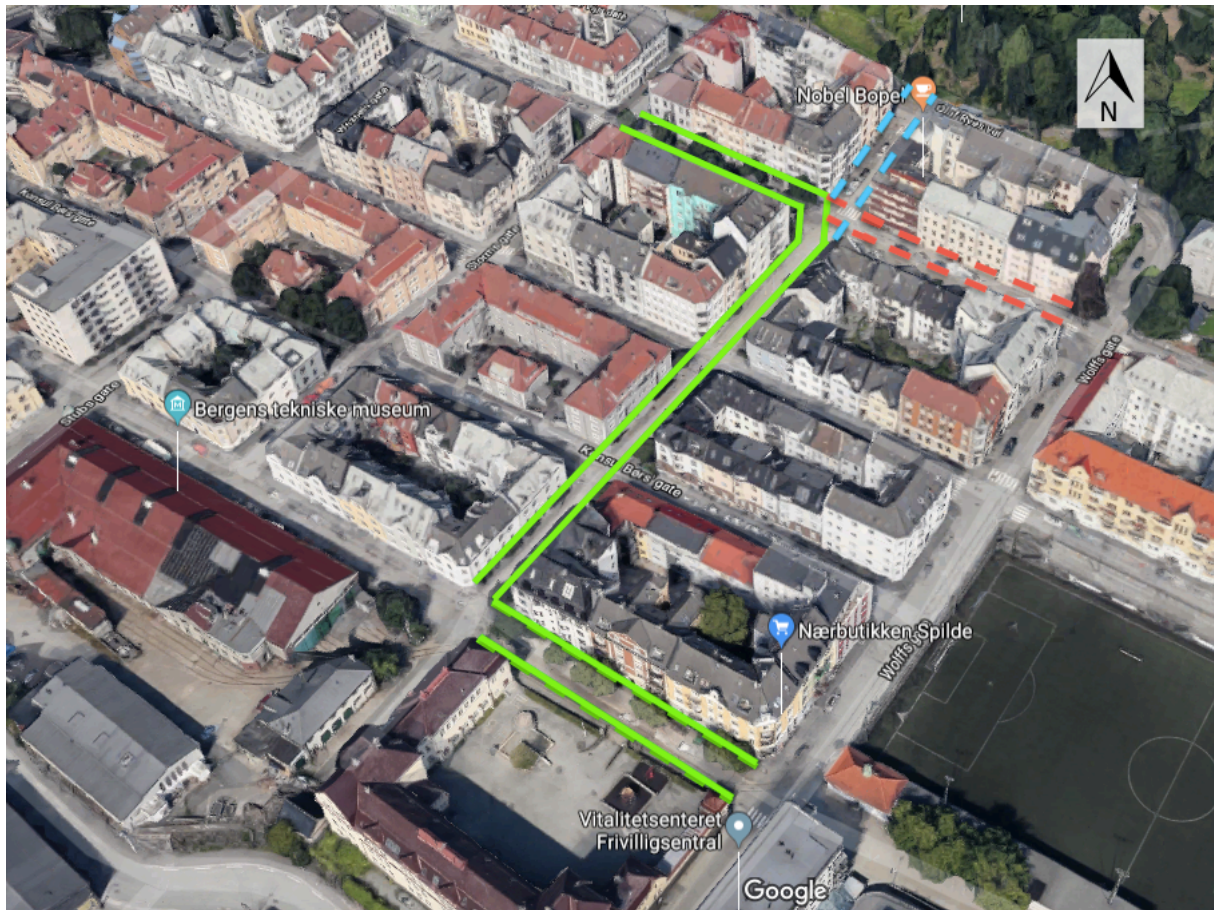
Figur 7.7 – Under broen-festivalen juni 2018 (Foto: Christine Hvidsten (Kringstad, 2019))



Figur 7.8 – Daglig bruk av området under Puddefjordsbroen oktober 2018. I bildet på forrige side brukes den fremste parkeringsplassen her til å parkere minst fire sykler, en sparkesykkel og en elektrisk rullestol (Foto: privat)

7.3. Opplevelsen av gode gaterom

Opplevelseskartene viser tydelig at gatetunene på Møhlenpris oppleves som gode byrom. Gatetunene ble til som et resultat av at Møhlenpris ble valgt som prøveområde i en ny byfornyingsplan i 1980 (Roald, 2010). Planen innebar opprustning av enkelte boliger og trafikksanering i noen utvalgte gater. Trafikksaneringen innebar fjerning av vanlig vei til fordel for opprettelse av gater for gående og var ferdig utført i 1988 (Falk, 2003). Gatetunene strekker seg fra Thormøhlens gate i sør, gjennom Zetlitz gate, opp til Welhavens gate i nord. Fra her går den nordvestover frem til krysset i Storms gate (ref. grønne linjer i fig. 7.9 på neste side).



Figur 7.9 – Grønn linje viser gatetunene på Møhlenpris. Blå linje viser ønsket om forlenget gatetun. Rød linje viser pågående gatefornyelse ifm. bilfri bydel (Datagrunnlag: Google Maps, august 2019)

Veidekket i gatetunene består av brostein og flere steder er det anlagt trær og busker. Noen beboere har også satt ut pallekarmshager hvor det er mulig å dyrke matplanter. I tillegg arrangeres det i Zetlitz gate en årlig julegrantenning. Av lekeutstyr finnes bordtennisbord, sandkasse, basketballkurver og oppholdsbenker. En informant som er småbarnsforelder mente likevel at området ikke egentlig ikke er å regne som ordentlige lekeplass, til tross for at de er registrert som lekeplasser i kommunale systemer (informant 7). De små lekeplassene blir likevel beskrevet som populære, noe som fremmes som argumenter for at det bør komme på plass flere slike områder i bydelen (informant 1). Gatetunene ble av informantene omtalt som positive på grunn av barnevennligheten og fordi de opplevdes som de mest brukte gatene blant gående i bydelen.

Informant 2: "Og steder jeg trives godt kunne du egentlig godt sagt hele det der beltet av gatetun."

Informant 2: "mange av de som går innad i bydelen bruker dette krysset her, Welhavens gate-Zetlitz gate. Zetlitz gate fordi det er veldig fotgjengervennlig, og du kommer rett opp til Olaf

Ryes vei. Jeg tror at hvis man skulle tatt en sånn folketelling så ville man fått en sånn utrolig sånn der energisone her."

Informant 1: "Og Zetlitz gate er vel en av de som fungerer veldig godt. Det er den lekeplassen vi nå har rustet opp. Vi har omdøpt den til Zetlitzplass vi da, for å markere at vi har et slags torg."

Informant 4: "nå har vi jo mange gater som er gjort om til gatetun allerede, heldigvis. Og det er jo supert."

Det er ikke restriksjoner for bilkjøring i gatetunene, men utformingen er av en slik karakter at de ikke inviterer til "normal" kjøring. Dette gjør at det fremdeles er mulighet for å kjøre til eiendommene for levering eller henting. I motsetning til de fleste gatene i bydelen er det imidlertid restriksjoner på parkering. I tillegg er det satt ut steinblokker ved inngangene til gatetunet i Zetlitz gate som det er mulig å kjøre forbi, men som er med å forsterke signalet om at arealene i all hovedsak er ment for gående. Under et medvirkningsmøte jeg var deltaker på fremkom det at beboere ønsket at både nordligste del av Zetlitz gate og Welhavens gate burde omgjøres til fullverdig gatetun som en del av bilfri bydel-prosjektet (se figur 7.9). Dette ønsket ble imidlertid ikke etterkommet av kommunen i første omgang ettersom omfanget av et slikt prosjekt ville krevd en større og mer omfattende planprosess. I tillegg trakk en informant i bymiljøetaten frem at tilretteleggingen for varelevering ville kunne føre til kjøring inn på tunet.

Informant 11:"De [beboerne] ønsker seg gatetun i Zetlitz gate. Men der er det fra veimyndighetssiden, fra oss, ganske steile på at det kan vi ikke gjøre fordi det krever en større planmessig avklaring og et planvedtak. Så er det litt forskjellige meninger om det. Beboerne er ganske sikre på at "nei, det trenger vi ikke", det mener de at de har hørt fra noen andre her. Også er det- hvis du skulle etablert gatetun der nå i dag, så ville det jo blitt med gjennomkjøring, og det er ikke meningen at man skal etablere gatetun med gjennomkjøring. At man da ville kommet inn Zetlitz gate og levere varer for eksempel til Nobel Bopel, og så kjøre ut igjen andre veien. Og da ikke å ha gjennomkjøring for å få de til å rygge og snu med lastebil der inne er jo veldig dårlig idé å legge opp til, sant."

Informanten i kommunen la også til at det å lage gatetun før en helhetlig vurdering av hele bilfri bydel-planene er gjort kunne føre til utilstrekkelige resultater som vanskelig lar seg rette opp igjen senere.

Informant 11:"Det blir mye bedre forhold for fotgjengere uansett. Men jeg er litt redd for at hvis vi bygger den [gatetunet i Zetlitz gate] nå så er det vanskelig å gjøre om på det hvis en finner ut i en sånn helhetlig vurdering at "ja, det hadde jo vært fint det, vi kan få til gatetun her hvis vi gjør en del andre grep". Men, det er litt der vi er nå. Det er rett og slett en del interne diskusjoner her pluss et stort eksternt press da rundt det."

Som et alternativ til etablering av gatetun i enden av Zetlitz gate er det i stedet igangsatt en gatefornyelse i enden av Welhavens gate (se figur 7.9) med innsnevret kjørefelt, utvidet

gangfelt, mobilpunkt og sykkelhangerer. Dette vil til en viss grad forlenge gatens gang-akse, selv om beboerne opplyser at de aller helst ønsker forlenging av det eksisterende gatetunet slik at det dekket hele Zetlitz gate. Effekten gatetunene har på opplevelsen av utemiljøet har motivert beboerne til å jobbe for å få flere av dem i bydelen. Trygge og gangbare står de som eksempler på gaterom som oppleves som positive for bylivet i bydelen.



Figur 7.10 – Øverste del av Zetlitz gate som beboergrupper ønsker omgjort til gatetun. Veiarbeidet er i forbindelse med bossnettet (Foto: privat)

7.4. Følelsen av utrygghet i trafikken: Adkomstveien(e) til bydelen

Det fremmes ulike opplevelser av det trafikale bildet av Møhlenpris. En informant som har bodd i området siden 1980-tallet opplever den trafikale situasjonen i boligområdet på Møhlenpris som rolig i forhold til hvordan den var før.

Informant 4: "Her er det ikke trafikk. Her er det musestille. Ikke en bil, for å si det sånn. Særlig etter at Olaf Ryes vei ble stengt for gjennomkjøring så er det jo så rolig."

Olaf Ryes Vei går fra utestedet Hulen øverst i Wolffs gate og opp forbi Studentsenteret på Nygårdshøyden og står som et eksempel på de ulike opplevelsene av trafikkbildet (se figurer 7.1-7.3 for oversikt). Veien knytter Møhlenpris til Bergen sentrum og var i mange år åpen for gjennomgangstrafikk med både bil, buss, og trikk, men er i dag, som informanten påpeker, stengt for gjennomkjøring. Selv om delen av gaten som forbinder bydelen med byen ble stengt foregikk det fortsatt en god del ulovlig gjennomkjøring der i tiden etter. I 2014 gikk

imidlertid den ulovlige gjennomkjøringen i gaten ned betraktelig, noe et par informanter knyttet til stengingen av den øvre delen av Nygårdsparken.

Informant 7: "altså den hovedgaten, Wolffs gate, den går opp til Hulen og til toppen- der var det veldig mye mer trafikk i den perioden [frem til 2014]. Det var utrolig mye kjøp og salg [av ulovlige rusmidler]. Sånn at spesielt for de som bor i den gaten så har de jo merket veldig stor forskjell, faktisk, på trafikken. Og det er jo en interessant bieffekt som ingen egentlig tenkte over".

Informant 2: "Men det at parken la ned, gjorde at vi – rett utenfor vårt lokale i [Welhavens gate] hvert fall fikk mindre trafikk. For da var det en god del som brukte parken til det du fikk oppe i toppen der. Som parkerte utenfor Hulen, og så tok de lynsvingen forbi vårt lokale. Og det var jo ofte folk som ikke brydde seg om fartsgrensen, eller om å kikke seg to ganger over veien hvis det kom gående der. Og da var det mange sånne litt kinkige situasjoner"

Til tross for at biltrafikken i forbindelse med rusmiljøet i Nygårdsparken mer eller mindre har forsvunnet foregår det fortsatt en del bilkjøring gjennom denne strekningen (dette kan jeg selv bekrefte ettersom jeg bor lang denne strekningen). Informant 4, som på forrige side uttrykte at gaten nå er rolig, ser trafikken i kontrast til tiden da det var hovedvei til byden her. Dagens beboerorganisasjoner mener imidlertid at det fortsatt foregår for mye kjøring og bruker det som ett av argumentene for bedre trafikksikring i bydelen. I et åpent brev til kommunen pekte de på at mangel på fysiske avsperringer gjør at biler som drister seg forbi "innkjøring forbudt"-skiltet ofte setter opp hastigheten for å redusere sjansen for å bli tatt, og dermed skaper farlige situasjoner (Møhlenpris velforening, 2016). Saken fikk gjennomslag hos kommunen og i bilfri bydel-prosjektet er det planer om å sette opp innsnevringer og tydelige barrierer for å forhindre ulovlig gjennomkjøring samtidig som det blir mulighet for utrykningskjøretøy å komme seg forbi.

En annen veistrekning som ble benyttet som argument blant beboerorganisasjonene for å forbedre trafikksikringen i bydelen er krysset Wolffs gate/Thormøhlens gate (se figur 7.1-7.3). Trafikkutfordringene i krysset har blitt flittig diskutert på Facebook-siden "Aksjon for Møhlenpris: Bedre utemiljø" og fremstår som et område mange av bydelens barneforeldre er bekymret over (Aksjonsgruppen blir presentert i mer detalj i kapittel åtte). Wolffs gate er den eneste lovlige innkjørselen inn til Møhlenpris, noe som gjør at det også er et av de mer trafikkerte områdene i boligområdet. Som ansvarlig for skoleelevenes sikkerhet har Møhlenpris skole derfor måttet se seg nødt til å stille med vakter ved overgangsfeltet om morgenen og i friminuttene.

Informant 3: "Vi har jo en vei gjennom skoleplassen siden vi bruker fotballbanen og Vitalitetsenteret i skoletiden. Så det gjør at vi er nødt til å ha tilsyn og vakt alltid i friminutt for

å sikre at det ikke skal være noen hendelser. Og det har det ikke vært siden vi satt inn folk. Men, jeg skulle gjerne hatt den [veien] stengt i skoletiden eller i friminuttene, så hadde det kommet opp noen skjerminger som gjorde at barna kunne gå trygt over."

Ettersom elevene må krysse veien for å benytte seg av idrettsbanen og Vitalitetsenteret uttrykkes det et tydelig ønske fra informanten fra skolen om å bedre sikkerheten. Likevel har han vanskelig for å se for seg hvordan trafikken over krysset i praksis skal kunne reduseres.

Informant 3: "(...) en sone rundt skolen som er bilfri hadde vært kjempefint. Men de må nok over den veien. Ser ikke helt for meg at de kommer til å endre innfartsåre eller stenge det. Spilde [nærbutikken] er jo avhengig av varelevering og sånt. Det er jo den biten der da."

At trafikken i Wolffs gate problematiseres er ikke noe som kun har kommet frem nå nylig. Beboerorganisasjoner har også tidligere engasjert seg for å forsøke å forbedre trafikksituasjonen i krysset. Etter en gjennomgang av referatene fra Møhlenpris velforening sine årsmøter og årsberetninger ble det synlig at trafikken gjennom Wolffs gate forbi skolen har vært en sak som jevnlig har blitt jobbet med i perioden 2002-2007 (Møhlenpris velforening, 2009). I 2007 vurderte Plan- og miljøetaten i Bergen kommune innspill fra beboerne om å stenge Wolffs gate eller avlaste gaten ved å åpne for ny adkomstvei fra under Puddefjordsbroen (Bergen kommune, 2007). Som følge av dette innspillet ble det utført en trafikkanalyse rundt krysset Thormøhlens gate/Wolffs gate samt en mulighetsvurdering av tre alternative adkomstveier. Til tross for at kommunen anerkjente at trafikken forbi skolen og Vitalitetsenteret ikke var ideell konkluderte de likevel med å fraråde stenging av gaten til fordel for ny adkomstvei. Dette begrunnet de med at forutsetningene for å skape ny veiforbindelse inn til bydelen var dårlige på grunn plassmangel som følge av senere års boligutbygging og næringsvirksomhet i området rundt Møhlenpris hovedgård (ved broen). I tillegg ble det hevdet at ny adkomstvei ville hatt begrenset nytte til en relativt stor kostnad (7,5 mill. kroner) og at omleggingen faktisk ville kunne føre til økt trafikk mellom Puddefjordsbroen og aktivitetsområdene rundt skolen, Vitalitetsenteret og idrettsplassen. I 2010 ble saken nok en gang tatt opp til høyere hold (Møhlenpris velforening, 2010). Denne gangen ble den behandlet i bystyret, hvor det ble vedtatt å fortsatt opprettholde Wolffs gate som adkomstvei til Møhlenpris (Bergen kommune, 2010a). Men saken ble ikke lagt død til tross for vedtaket. To år senere, i 2012, meldte velforeningen at FAU var i gang med å få til et innbyggerforslag for å få kommunen til å nok en gang vurdere trafikksituasjonen og alternativer til adkomstvei (Møhlenpris velforening, 2012). Innbyggerforslaget, som ble behandlet i 2014, førte til at det ble gjort en ny analyse av trafikken i krysset parallelt med planarbeidet for trafikksikring i forkant av opprustning av Møhlenpris skole i 2015. Planene la til grunn at Wolffs gate skulle fortsette å være adkomstvei til bydelen, men det ble satt i gang

trafikksikringstiltak i form av innsnevret, opphøyd og brosteinsbelagt kjørefelt forbi krysset (se figur 7.5). Krysset fremstår i dag som et oversiktlig og åpent område, men er likevel det travleste i bydelen både når det kommer til biler og fotgjengere. Gangtrafikken i områdene rundt krysset om ettermiddagen oppleves som svært trafikkert og er preget av mange aktiviteter som foregår samtidig, spesielt rundt hentetidene i forbindelse med SFO og barnehage. Da er det mange voksne og barn på sykkel, flere som handler på lokalbutikken, og mer biltrafikk på samme sted.

Til tross for utredningene og sikringstiltakene virker det fortsatt som om krysset er en bekymring blant flere småbarnsforeldre i bydelen. Dette kommer frem fra noen av informantene som er nevnt over, men ble også hyppig nevnt i diskusjoner på Aksjonsgruppens Facebook-side. Temaet ble også tatt opp i tre forskjellige møter jeg selv deltok i på Møhlenpris (to medvirkningsmøter og ett folkemøte om bilfri bydel). På to av disse møtene fremsto FAU som de tydeligste forkjemperne for ytterligere trafikksikringstiltak rundt skolens område.

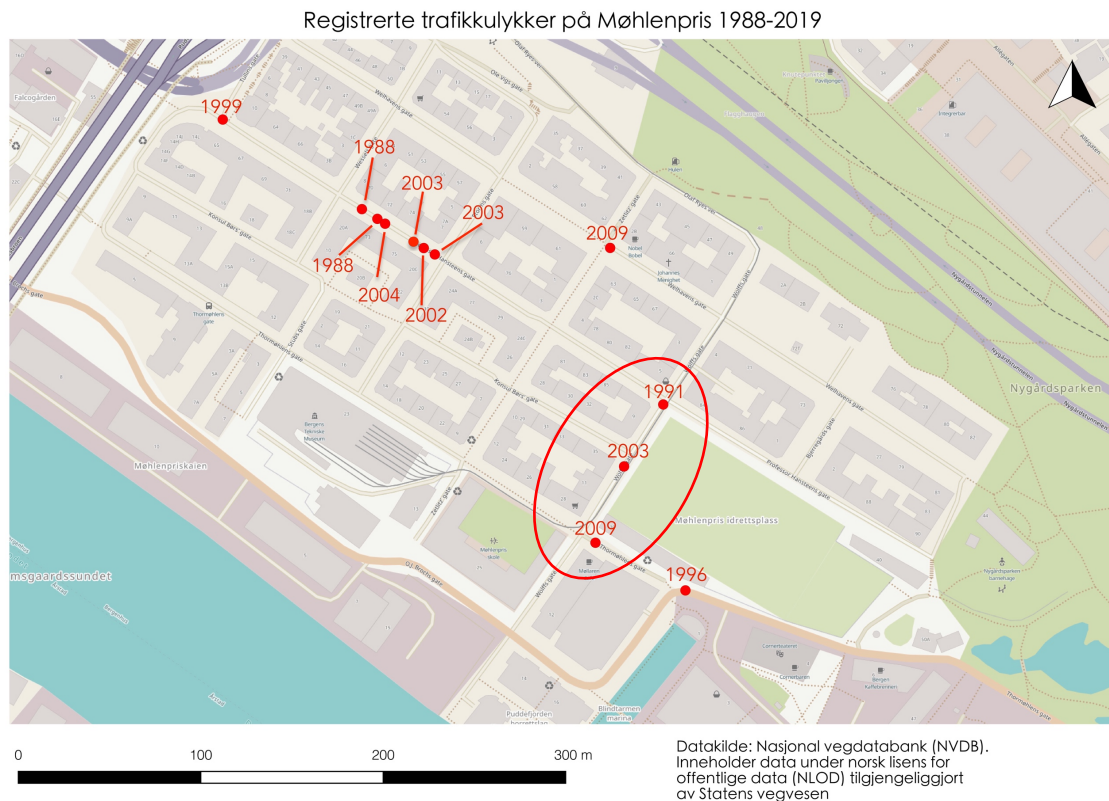
Tiltak som jobbes med i denne forbindelse er blant annet å få på plass såkalte "hjertesoner". Hjertesoner er tiltak som innebærer å etablere bilfrie soner i nærheten av skolen for å redusere biltrafikk knyttet til henting og levering av barn. Ifølge

informanten på skolen opplever de likevel at det er få elever som blir hentet og levert med bil på daglig basis fordi de fleste bor i nærområdet og kan gå eller sykle til skolen. I tillegg er hjertesoneprosjektet svært forsinket, noe som har gjort at hjertesonen på Møhlenpris ikke er fullstendig definert enda. Hjertesone-prosjektet blir derfor heller en måte beboerne forsøker å få ned den generelle biltrafikken i området, ikke bare knyttet til henting eller levering.



Figur 7.11 – Krysset Wolffs gate/ Thormøhlens gate pr. 2009 (øverst) og 2017 (nederst). Møhlenpris skole i midten og nærbutikken Spilde på gatehjørnet til høyre (skjermdump: Google Street View)

I en uformell feltsamtale med en forelder til skolebarn på Møhlenpris ble jeg oppfordret til å sjekke ulykkesstatistikk for stedet ettersom denne personens daglige inntrykk av sikkerheten i krysset ikke stemte overens med de mer bekymrede foreldrene i FAU. Statens vegvesens oversikt over ulykker på Møhlenpris viser kun tre registrerte trafikkulykker i Wolffs gate i tidsrommet mellom 1991-2009 (ref. figur 7.12). Blant disse var to av ulykkene møte mellom to biler (i 1991 og 2003), mens én var påkjørsel (i 2009).



Figur 7.12 – Registrerte trafikkulykker på Møhlenpris 1988-2019. Rød sirkel markerer ulykker i Wolffs gate. Gaten med høyest konsentrasjon av ulykker er Prof. Hansteens gate.

I det aktuelle krysset er det altså kun én registrert ulykke. Oversikten viser også at det i dag er over ti år siden sist registrerte ulykke på dette stedet, og siden den gang har krysset fått fartsdump ved fotgjengerfeltet og innsnevring av kjørebane fra to til ett felt. Ifølge en informant fra bymiljøetaten er det i forbindelse med bilfri bydel heller ikke denne gang planlagt å gjøre tiltak for å stenge Wolffs gate til fordel for en ny adkomstvei under Puddefjordsbroen vest for bydelen. Dette ble bestemt til tross for ønskene om stenging som ble fremmet i en dialog med kommunen under første medvirkningsmøte med beboerne. Kommunen begrunner valget med de heller skal se på muligheter for bydelrute for sykkel gjennom området under broen. I tillegg

er det liten interesse for å åpne opp flere tilkomstveier for bil til bydelen ettersom det bryter med idéen om bilfri bydel.

Som det kommer frem i dette delkapittelet er det enkelte steder som trekkes frem som tidvis problematiske, da spesielt med tanke på trafikksikkerhet for barn. Likevel kan det ikke vises til (registrerte) trafikkulykker i bydelen på over ti år. Det innrømmes av flere informanter at Møhlenpris som *helhet* er lite trafikkert sammenlignet med hvordan situasjonen var tidligere da det var mye problemer med fremmedparkering og gjennomgangstrafikk.

Informant 2: "Men selvfølgelig, Møhlenpris er jo ikke en voldsomt trafikkert bydel. Det har blitt mer og mer slutt på gjennomgangstrafikken, selv om det er noen som gjør det ulovlig. Og selv om det er noen som kjører for fort innad i bydelen"

Informant 4: "når en skal kjøre hit så er det jo en labyrint allerede da. Så det er ikke så ille her som det kunne ha vært og som det har vært tidligere med trafikk"

Sikkerhet er ett aspekt ved opplevelsen av byrommet, og riktig nok en viktig driver for endring og engasjement. Samtidig er også ønskene om endret arealbruk på bakgrunn av trivsel i utemiljø vesentlig. Det er altså ulike oppfatninger som fremmes om bydelen. Disse ligger som ramme for hvilke endringer de forskjellige informantene mener bør foretas i gaterommet. Steder i bydelen som oftest trekkes frem som trivelige er gatetunene hvor det er redusert biltrafikk som gjør både leking, opphold og gangbarhet lettere. De fleste av disse stedene befinner seg i den østlige delen av bydelen.

I neste kapittel vises det hvordan dagens engasjement for endring av byrommet er organisert, hvordan beboergrupper inkluderes i medvirkningsprosesser, og hvilke representasjonsutfordringer disse gruppene står over underveis.

8. MEDVIRKNING OG REPRESENTATIVITET

Engasjement rundt forbedring av utemiljø og trafikksituasjonen på Møhlenpris ikke er ikke et nytt fenomen (jf. kap. 2). Det som derimot skiller engasjementet før og nå er innholdet i infrastrukturprosjektene og ikke minst aksjonsformene. Hvor 80- og 90-tallets aksjoner var preget av protester og sivil ulydighet er beboerorganisasjonene i dag i mye større grad inkludert som aktører i planleggingsprosessen. I dette kapitlet presenteres litt av bakgrunnen for hvordan dagens aktører endte opp ved bordet sammen med planleggere fra kommunen, og hvordan denne prosessen til nå har foregått. I tillegg skal det sees på hvilke utfordringer knyttet til representativitet de involverte aktørene sto overfor underveis.

Først og fremst er det viktig å avklare hva som her legges i "engasjement for utemiljø". Møhlenpris er en bydel hvor foreningslivet lenge har stått sterkt og hvor diversitet har vært et av de tydeligste karakteristikkene. Mange grupper og lag omtales gjentatte ganger av informantene som uvurderlige for blant annet ungdomsarbeid og særlig integrering. Spesielt trekkes Sportsklubben Djerv, Sydnæs bataljon, Vitalitetsenteret frem som nøkkelaktører i dette arbeidet. Mye av dette arbeidet er godt dokumentert og beskrevet i Loga (2011) sin studie av foreningslivet på Møhlenpris. Disse institusjonene driver sosialt arbeid som unektelig er med å forme bydelens utemiljø og identitet. Likevel er det – med hensyn til oppgavens begrensede omfang – vurdert som hensiktsmessig å fokusere mest på engasjementet i bydelen som er mer direkte knyttet til byplanlegging og utemiljø i en trafikal kontekst.

8.1. Engasjementet for bedre utemiljø får en ny start

Som presentert i kapittel to har engasjementet for utemiljøet på Møhlenpris vært pågående og aktivt i lang tid. Måten mye av dagens engasjement har imidlertid røtter nærere i tid. Mer spesifikt kan det spores tilbake til et informasjonsmøte 26. mai 2016 på Møhlenpris arrangert av Bergen kommune. Bakgrunnen for informasjonsmøtet var anleggelsen av bossnettet i bydelen. Parallelt med gravearbeidet i forbindelse med dette prosjektet skulle det også utføres flere andre oppgraderinger i infrastruktur knyttet til vann- og avløp, strøm og internett. Koordineringsgruppen for arbeidet går under navnet Graveklubben, et samarbeidsprosjekt mellom aktører som BKK, BIR, Vann- og avløpsetaten i Bergen kommune og Telenor (Graveklubben, 2018). Sammen med Bergen kommune viste Graveklubben frem planene for

selve anleggsarbeidet, hvor lang tid det skulle ta, og hvordan gatene skulle se ut i etterkant. Et punkt under informasjonsmøtet som flere beboere på Møhlenpris reagerte på var at det ikke var lagt inn planer om forbedringer av gatestrukturen etter ferdigstillelse av bossnettprosjektet. En av informantene som deltok på dette møtet forteller at:

Informant 1: "Vi hadde på ingen måte koordinert oss, det var veldig få som kjente hverandre, men vi ble litt tatt på senga av at "åja, men her skal vi bare legge ned den tekniske infrastrukturen" og så skal de, sa de jo ordrett, "og etterpå så legger vi steinene tilbake der de ligger, så alt blir som i dag bare det blir finere fordi asfalten blir ny" (...) Så da ble vi da rett og slett litt provosert vi som satt der"

Grunnen til at beboerne ble provosert var at de visste om andre deler av byen, som Nordnes og deler av Sydnes, hvor det også var utført oppgraderinger av gatestrukturen på toppen av det tekniske. Det lå altså en opparbeidet forventning blant beboerne om at det skulle komme forbedringer av utemiljøet etter gravearbeidet på Møhlenpris også.

Informant 1: "[...] veldig mange av oss har jo familie og barn og bruker gaterommet veldig aktivt og vi har veldig få som har egne private terrasser eller bakgård med lekeplass, så vi bruker gatene veldig mye i forhold til å møtes og leke og være aktive. Og har på en måte- det har bygget seg opp behov over tid for mer plass i uterommet da."

Etter møtet ble det en spontan samling hvor flere av de oppmøtte sammen bestemte seg for å skrive et formelt brev til kommunen og Graveklubben hvor de utrykte skuffelse over mangel på innsats og ambisjonsnivå i forbindelse med gateopprustning. Gjennom sommeren jobbet en arbeidsgruppe med å formulere brevet, og brukte nettverket gjennom Møhlenpris velforening for å samle underskrifter fra flere rundt om i bydelen. I tillegg sto representanter fra gruppen på stand under Parkdagen i Nygårdsparken hvor de informerte om arbeidet med brevet og samlet tilbakemeldinger fra andre beboere. Stemningen ble loddet for om flere av beboerne utover arbeidsgruppen var enige med innholdet i brevet.

Informant 1: "fordi det er jo litt, selvfølgelig, for og i mot det med parkeringsplasser når de forsvinner. Så sendte vi inn da, i august, et formelt skriv hvor vi la på bordet det ønsket om flere trafiksikkerhetstiltak. Det var det egentlige utgangspunktet. Lavere fart, fartsdumper, litt breiere fortau, men også et ønske om litt flere gatetun da."

Det ferdige skrevet "Merknad til graveklubben og Bergen kommune: Oppgradering av utemiljø ved etablering av bossnett m.m på Møhlenpris" inneholder en beskrivelse av arbeidsgruppen, hvordan og hvorfor den ble dannet, samt en rekke forslag til ønskede tiltak for å bedre utemiljøet i bydelen (Møhlenpris velforening, 2016). Det ble påpekt at gravearbeidet ville være en utmerket mulighet for å få på plass ønskede tiltak for å forbedre trafiksikkerheten og utemiljøet i gatene. Veier preget av biloppstillingsplasser, dårlig tilrettelegging for sykkelparkering, smale eller fullstendig mangel på fortau, og dårlige forhold for myke trafikanter (spesielt skolebarn)

ble lagt frem som argumenter. Forslag til forbedring innebar fjerning av parkeringsplasser og markering av de resterende plassene, innsnevring av kjørefelt til ett felt ved alle overgangsfelt, samt flere fartsdumper.

Når det kom til muligheten for å bedre bomiljøet i området ble det i samme merknad lagt frem et forslag om å gjøre flere gater bilfrie ved å omgjøre veiene til gatetun/nabolagstun. I følge arbeidsgruppen var det en overdekning av parkeringsplasser på Møhlenpris ettersom det kun var 330 soneparkeringsabonnenter fordelt på de av 460 tilgjengelige plassene. Dette ble derfor brukt som et argument for å revurdere behovet for hvordan gatebruken burde prioriteres fremover; sosiale uterom med lekeplasser fremfor biloppstillingsplasser. Arbeidsgruppen argumenterte for sine saker ved å trekke på behovet for oppgradering av gatenes sikkerhet og utemiljø, og pekte på det økonomiske aspektet ved å samkjøre slike tiltak med anleggsarbeidet med bossnettet. I tillegg til å sende brev til kommunen og Graveklubben, gikk møhlenprisbeboere også ut i media slik at saken fikk ytterligere oppmerksomhet. I en artikkel i Bergens Tidene ba de Trafikketaten om å "grave frem mer penger" (Kruse, 2016). Til dette svarte imidlertid etaten at det hverken var penger eller prioritet til å gjennomføre de foreslåtte tiltakene etter ferdigstillingen av gravearbeidet på Møhlenpris. De nødvendige midlene til å gjennomføre eventuelle tiltak var blitt brukt på andre steder i byen hvor det også ble anlagt bossnett, til beboernes skuffelse (ibid.).

Etter denne saken begynte et litt mer formalisert samarbeid mellom arbeidsgruppen og velforeningen å ta form, og den gikk etter hvert under navnet "Aksjon for Møhlenpris: Bedre utemiljø". Den omtales gjerne bare som "Aksjonsgruppen" på dagligtale og er en liten konstellasjon av beboere på Møhlenpris og er tilknyttet Møhlenpris velforening gjennom bekjentskap, men ikke en offisiell del av den. I følge Aksjonsgruppens selvbeskrivelse er hovedmotivasjonen deres å ta del i spørsmålet om hvordan bydelens uterom skal utformes for et bedret utemiljø i fremtiden. I et intervju med en representant fra Aksjonsgruppen påpekes det at de anser seg som en uavhengig arbeidsgruppe til velforeningen. Gruppen har ikke medlemsregister eller vedtekter og strukturen er helt flat. Det vil si at det ikke er noen lederstruktur eller noen form for hierarki. De har et ønske om å beholde en relativt uformell og aksjonistisk form, og møtes derfor sporadisk når de selv vil og jobber med saker som de føler er spennende der og da.

Informant 1: "Ingen av oss liker å møtes for møtets skyld egentlig. Selv om vi liker å være sammen så er det liksom at vi vil ha gjennomført ting da, det er det som er målet. Og mange har jo bakgrunn fra organisasjonsarbeid, og har ledelseserfaring og sånn. Sånn at det er en veldig

kompetent gruppe som liker å få ting gjort da, og har veldig forskjellige kvalifikasjoner. Noen er veldig kjempegode på dyrkning og den der praktiske biten knyttet til det. Mens andre har GIS-kompetanse og kunne komme med de gode analysene når vi skulle lage dette formelle brevet knyttet til parkeringsdekning og inn- og utflyt av bydelen og sånne ting."

At gruppen består av folk som er kompetente innen organisering og planlegging er noe som trekkes frem som positivt av informanten ettersom de dermed har potensiale til å få til tiltak relativt effektivt. Samtidig påpeker hun at et viktig aspekt ved Aksjonsgruppens arbeid er at det de foretar seg alltid skal være såkalte "pluss-prosjekter". Det vil si at fokuset i prosjektene skal være å tilføre noe til bydelen, ikke å ta noe fra noen.

Informant 1: "Det er veldig basert på at vi har kjennskap og tillit, og at vi gjør prosjekter som bare er positivt da; at det er pluss-prosjekter. Det skal ikke ta noe fra noen. [...] For det blir så lett diskusjoner om alt man mister hvis man ikke liksom gir noe tilbake umiddelbart"

Aktiviteter Aksjonsgruppen driver med strekker seg derfor fra småtiltak som ordning av pallekarmshager, til større arrangementer som julegrantenning og gatefest. Felles for alle disse aktivitetene er at det er et mål om å ta i bruk gaterommet aktivt. Mobiliseringen skjer gjennom arrangementene de arrangerer og de deler informasjon om ting som skjer i bydelen på sin egen Facebook-gruppe med rundt 300 følgere. Ettersom Facebook-gruppen er åpen for offentligheten er det vanskelig å vite hvor mange av følgerne som faktisk bor på Møhlenpris. Det er likevel rimelig å anta at størstedelen holder til, eller har tilknytning til bydelen.

8.2. Bilfri bydel

Annonseringen av Møhlenpris som prøveområde for bilfri bydel skjedde 16. september 2016 under arrangementet "Park(ing) Day" i Welhavens gate, et internasjonalt konsept hvor parkeringsplasser omgjøres til parkformål for en kort periode av dagen. Dette arrangementet ble initiert av Bergen kommune i forbindelse med europeisk mobilitetsuke, hvor årets tema var å synliggjøre personlig og samfunnsmessig lønnsomhet av miljøvennlige transportformer (Forsnes, 2016). Park(ing) Day hadde også blitt arrangert på Møhlenpris i tidligere år. En informant som også var kaféeier mente dette arrangementet hadde vært med å øke bevisstheten rundt gatebruken blant bydelens beboere.

Informant 2: "Så det vi gjorde første året var at vi fikk to parkeringsplasser rett utenfor kaféen [i Welhavens gate]. To parkeringsplasser på andre siden av gaten. Kommunen kom med gress, sånne ruller med gress. Og det var jo på en måte det. Noe gress, noen stoler, noen lamper ute i gaten og bilene måtte bare åle seg så vidt gjennom. Så det var jo superkult. Masse masse masse folk. Så det var jo på en måte utvidet uteservering selvfølgelig, men det var jo en liten tankevekker: "hva bruker vi egentlig gatene til? Hvorfor er det trafikk her? [...] Og ungene går rundt også plutselig suser det en bil rundt svingen. Så det er mange som har blitt obs på den trafikksituasjonen. Så det var jo egentlig med på å så, liksom, noen frø, akkurat det der."

Arrangementet var med på å vise hvordan gatene hadde potensiale til å benyttes på andre måter ved å transformere bruken fra biloppstillingsplass til å prioritere beboerne. I tillegg var det ikke nok at bare deler av gaten ble stengt av. Året etter ble de nok en gang invitert av kommunen til å være med å arrangere, men denne gangen ønsket de å øke ambisjonsnivået på gatefesten nok et hakk opp.

Informant 2: "Så ble vi spurt igjen om å være med året etterpå, og da sa vi at "nja, kanskje vi kan være med, men i så fall må vi tenke mye mye større, så da må vi stenge gaten for trafikk". For det er liksom helt latterlig å ha bilfri dag og så går det biler igjennom sånn som det. Så da sa vi "dere, vi er med på én betingelse, da stenger vi hele gaten, hele kvartalet, og så bruker vi den"."

Dette fikk de gjennomslag for slik at det bilfrie området ikke bare tok opp parkeringsplassene, men ble utvidet til å ta opp hele gaten utenfor kaféen. Denne gangen hang også Aksjonsgruppen seg på arrangementen. Grunnen til dette var at de selv ønsket å gjennomføre en synlig markering av at de hadde fått sendt inn protestbrevet til kommunen og Graveklubben. Markeringen ønsket de å gjøre i gaterommet, og dermed ble enda flere grupper involvert i festen.

Informant 1: "Somalisk kvinnegruppe kunne lage mat, og en møbelprodusent ville låne oss utemøbler. Og beboerne tok med potteplanter og velforeningen stilte med stylder. Andre naboer tok med sånne plaskebasseng til barna, sånn at det ble en reelt "nedenfra og opp"-event, fordi at tidsaspektet gjorde at alle måtte bidra inn på en eller annen måte. Så ble det en liten spontan liten gatefest. Og så, fordi været ble skikkelig sommeraktig, så barna badet jo og de voksne som satt på kafé og drakk øl, og det ble syklet- vi fikk jo da ganske stort areal til disponering for sykling og lek og alt sånt. Så det ble en litt sånn positiv markering for oss selv da, at vi faktisk fikk det her til og folk synes det var gøy å se rommet i bruk på en annen måte."

Informant 2:" Det var trampoline for ungene, og vi hadde bord og stoler midt ute i veien. Og det er jo litt sånn "OKEI! Kanskje det ikke måtte vært biltrafikk her?" Og den dagen ble det liksom erklært at Møhlenpris skulle bli bilfri bydel."

Informant 1: "det hadde vært en diskusjon som hadde vært i bystyret over lengre tid, men vi hadde ikke fanget opp den diskusjonen. [...] så det var jo et litt sånn pussig sammenreff, fordi det hang jo ikke sammen, dette med Park(ing) Day. Det var en internasjonal event. Også hadde bystyret møte samme dag. Og da tror jo vi at siden vi hadde klart å lage litt blest om akkurat hva som skjer på Møhlenpris og det behovet som ligger der. Så klarte vi liksom å lande det i vår bydel."

Selve forslaget om bilfri bydel på Møhlenpris ble offisielt vedtatt i bystyret 21. september slik det ble fremmet av SV, sammen med Ap, KrF og Venstre. Vedtaket lyder som følger:

"Bergen kommune skal arbeide for å få gjennomført et forsøksprosjekt med «Bilfri bydel» på Møhlenpris innen utgangen av 2017. Bystyret ber også byrådet vurdere hvordan områder på Nygårdshøyden kan gjøres til bilfri soner, og hvordan enkeltgater i hele Bergen sentrum kan prioriteres for fotgjengere og syklistene" (Bergen kommune, 2016)

Bilfri bydel på Møhlenpris inngår i punkt 5 i *Grønn strategi*, Bergen kommunes klima- og energihandlingsplan. Prosjektet føyer seg derfor inn som en del av Bergens plan for hvordan byen kan bli fossilfri innen 2030 (Bergen kommune, 2016). Da forslaget over ble politisk fremmet hadde det ikke vært innom kommunens planleggingsetater i forkant, og ingen der visste helt hva prøveprosjektet bilfri bydel egentlig skulle innebære. En informant i bymiljøetaten omtaler saksgangen som noe annerledes enn hvordan slike prosjekter vanligvis prosesseres.

Informant 11: "Normalt sett så ville man jo satt seg ned og kanskje da avklart det nærmere først. Organisering og rapportering og mandat og forventninger, og løftet opp det og fått det godkjent og så gå videre. Kanskje litt sånn grundigere."

Når vedtaket da ble presentert for beboerne var det lite som tilsa at det skulle innebære noe annet enn å fjerne mulighet for å kjøre eller parkere biler der. Avklaringene om at det egentlig var snakk om bilreduksjon kom lenge etterpå. En informant illustrerer hvordan mangelen på avklaring av prosjektets innhold umiddelbart skapte uro blant bydelens bileiere.

Informant 7: "kommunen var litt klønete med hele opplysningen i forhold til dette prosjektet. Fordi at det dukket egentlig bare opp et politisk vedtak plutselig om at det skulle innføres bilfri bydel på Møhlenpris. [...] Så folk var sånn "hva, skal de ta alle bilene våre?". Sånn at hele den prosessen har vært en sånn kommunikasjonsfadese vil jeg påstå. Fordi at du fikk med en gang veldig mange folk mot deg. Altså mot kommunen- eller mot det vedtaket [...] Altså det som ble sagt med en gang var at "her har [vi] gjennomslag for et politisk vedtak i bystyret og det skal gjennomføres- det skal ha oppstart eller gjennomførelse i utgangen av 2017". [...] Folk blir jo selvfølgelig helt panikkslagne når de hører dette uten å ha hørt noe om det før. Så folk var sånn "hva er dette for noe?""

Informant 7: "når de kaster ut "bilfri bydel" så blir folk redde."

I et av de første intervjuene med politikerne bak forslaget fremstår ambisjonsnivået for prøveprosjektet ganske høyt. Om forslaget står det, "Med "bilfri" menes at all gateparkering skal bort" (Hilland, 2016:7) før det presiseres at varelevering og handicap fortsatt skulle tas hensyn til. Et av politikernes argumenter for å foreslå å gjøre bydelen bilfri var: "På Møhlenpris er det faktisk ganske mange som ikke har bil. Mange er medlem av bildelingen og leier bil når det er behov for det" (ibid.:7). Media var også raskt på banen med å lodde stemningen for det nye vedtaket i bydelen og kunne melde om skepsis blant folk i gatene: "Da BA oppsøkte beboere på Møhlenpris i går var det ytterst få som ga uttrykk for at de liker at bydelen deres blir bilfri neste år. Den soleklare majoriteten misliker bystyrets vedtak" (Espeland, 2016:9). En av intervjuobjektene i samme nyhetssak mente i tillegg at vedtaket var urettferdig: "Hvorfor skal det bli bilfritt akkurat her? Hvorfor kan de ikke teste det et annet sted? Det føles urettferdig"

(ibid.:9). Uttalelsene gjenspeiler det som informant 7 over fortalte; mangelen på konkrete avklaringer på hva bilfri bydel betydde innebar at den umiddelbare reaksjonen blant beboerne var negativ eller opplevdes som urettferdig. Denne bekymringen blant bydelens bileiere kan imidlertid sies å ha vært forhastet. Etter annonseringen ble det stille omkring prosjektet i lang tid fremover, både i media og fra kommunens side.

Utenom vedtaksteksten lå det ingen fastsatte politiske føringer for rammene av prosjektet og det ble i all hovedsak opp til bymiljøetaten selv å finne det ut. Ressursmangel gjorde også at prosjektet ble kraftig forsinket. Ved utgangen av 2017, da prosjektet ifølge vedtaket skulle ha vært igangsatt, forelå det lite informasjon om prosjektets fremgang. I bystyret 21. februar 2018 stilte representant for MDG, Diane Berbain, spørsmål på vegne av møhlenprisbeboerne hvorfor prosjektet var forsinket (Bergen kommune, 2018a). Svaret kom fra byråd for byutvikling Anna-Elisa Tryti, som forklarte at bymiljøetaten i lengre tid hadde vært opptatt med sykkel-VM, et prosjekt som hadde tatt opp en god del ressurser. Det ble også påpekt at etaten nå hadde fått en tredobling av ressursene i løpet av 2017 og at det var store forventninger om rask fremgang. I juni 2018 sto prosjektbeskrivelsen ved navn "Bilfri bydel – Møhlenpris" ferdigstilt. Det generelle inntrykket fra samtaler med informanter var at dette dokumentet eller annen info om prosjektet ikke ble kjent for folk i bydelen før senere utpå høsten 2018. Ifølge informanten fra Aksjonsgruppen (som ble intervjuet september 2018) opplevde de det som vanskelig å få info fra kommunen om bilfri bydel. På spørsmål om hvordan gruppen hadde samarbeidet med kommunen var det derfor lite å hente.

Informant 1: "det har ikke vært noe kommunikasjon egentlig, fra kommunen, utover hva vi har klart å hale ut av dem. Så den informasjonen har vært veldig begrenset."

Riktig nok vises det til at det har vært kontakt mellom kommunen og bydelen i løpet av denne perioden, men at det stort sett var beboerne som tok initiativ. En annen informant, som ikke var direkte involvert som aktør i prosjektet, men som arbeidet tett med frivillighetslivet i bydelen, ga uttrykk for at det var veldig få i bydelen som satt på informasjon om prosjektet. På spørsmål om hva hun visste om prosjektet svarte hun rett ut:

Informant 5: "Det er uklart blant alle"

Informanten fra bymiljøetaten svarte at han hadde forståelse for at mangel på informasjon kunne skape forvirring og frykt, og viste derfor til at prosjektbeskrivelsen, da den endelig kom ut, kunne hjelpe å oppklare omfanget.

Informant 1: "Det som skaper litt sånn frykt det er når man ikke vet hva det er som foregår, "det er noen som driver å holder på med noe nå, får vi ikke vite noe før.." osv sant, det tror jeg er

veldig fort gjort i sånne prosesser at- blir man gående å lure litt og spørre og spekulere og, ja- det skjønner jeg veldig godt. [...] For der har vi jo vært mange i samme bås ikke sant, "hva betyr bilfri bydel?" Nå har vi sagt noe i den prosjektbeskrivelsen som jeg tenker er et greit utgangspunkt. Men det må jo ut, og kommuniseres og testes på folk."

Det var først i forbindelse med kommunens initiativer til å sette i gang en medvirkningsprosess i bydelen at det kom tydeligere frem hvilke ambisjoner som var tenkt for bilfri bydel-prosjektet. I løpet av de to årene ble de politiske ambisjonene om null parkering i gatene nedskalert. Dette ser en klart allerede i prosjektbeskrivelsens introduksjon. Dokumentet starter med en presisering av hva Bymiljøetaten legger i begrepet "bilfri" i forbindelse med akkurat dette prosjektet:

"Det er etablert bilfrie bydeler i Oslo (Tjuvholmen), Trondheim (Lilleby), Drammen og Tromsø, og i flere byer i Europa (Malmø, København, London, Brussel, Amsterdam m.fl.). Felles for alle disse byene er at ingen av dem har bydeler hvor bilen er helt fraværende. Det som er Bymiljøetatens fokus i dette prosjektet er å gjøre bydelen mer attraktiv å leve og bo i. Som byrådet skriver i «Prinsippsak om parkering» så befinner vi oss i en overgangsfase. Fokus er at bilbruk og bilavhengighet må ned, men samfunnet er ennå ikke rede for et totalforbud mot privatbil, selv i et område som Møhlenpris. Et slikt forbud ville uansett være svært vanskelig å gjennomføre med dagens lovverk, og ikke minst dersom det skal tilrettelegges for å kunne bo og drive næring m.m. på Møhlenpris. Ved å omdisponere en del vegareal til bedre utemiljø for mennesker bidrar vi til å få Møhlenpris til å leve og fungere som en aktiv og attraktiv bydel. Kort fortalt handler bilfri i vår sammenheng om en gradvis økning av areal til opphold og lek, på bekostning av areal til bil." (Bergen kommune, 2018b:4)

Allerede her kommer det frem at bilfri bydel ikke betyr bilfri bydel. Det er snarere snakk om en reduksjon av parkeringsplasser og omdisponering av areal fra bilbruk til fordel for annet bruk. Prosjektbeskrivelsen tar høyde for at det fortsatt skal være lov å kjøre innad i bydelen og vektlegger følgende punkter som bør tas i betraktning når bilfri bydel planlegges:

- Utrykningskjøretøy
- Eldre som har behov for å bli kjørt til døren
- Andre med redusert forflytningsevne som har behov for å bli kjørt nær inngang
- Varelevering (jevnlig til bedrifter m.m.)
- Renovasjon
- Sporadisk behov (Flyttebiler, levering av vaskemaskiner etc) (Bergen kommune, 2018b:5)

Punktene og sitatet over viser at prosjektet på Møhlenpris i stor grad har et ambisjonsnivå som samsvarer med bilfri-prosjektene en ofte finner i Europa (se Tønnesen et al., 2016). Mange trafikantgrupper og situasjoner skal tas hensyn til, og det pekes til både lovverk og bilavhengighet i samfunnet som begrensninger mot å gjennomføre mer radikale endringer. En etablert tankegang om at samfunnet ikke fungerer uten motoriserte kjøretøy legges dermed til

grunn for videre prosjektering. Samtidig fremmer prosjektbeskrivelsen også idéen om at reduksjon av areal til bil vil være med å gjøre bydelen aktiv og attraktiv.

8.3.Representativitet og medvirkning

Prosjektbeskrivelsen inneholder også et eget punkt om involvering. Her er det først og fremst snakk om involveringen av de ulike etatene og seksjonene innad i kommunen, men interessant for denne studien er at det også legges til at prosjektet må ha en lokal forankring. Det hevdes at prosjektet allerede har god støtte hos Møhlenpris velforening, men at det ikke er helt sikkert at de står som representative for den øvrige befolkningen i bydelen i akkurat denne saken. Dette kom også frem som et tema på oppstartsmøtet om kommunikasjon og medvirkning i forbindelse med bilfri bydel-prosjektet initiert av kommunen. Her deltok jeg som observatør.

Møtet var ett av grepene kommunen satte i gang for å forsøke å få til den lokale forankringen. Deltakerne på møtet ble i innkallelsen omtalt som "ressursgruppen" og besto av representanter fra FAU, velforeningen og Aksjonsgruppen, samt en lokal arkitektstudent. En representant fra SK Djerv var også invitert, men kunne ikke stille. Agendaen kan kort oppsummeres slik:

- Kartlegging av muligheter for enkle, raske tiltak som kan gjennomføres i 2018, helst før Graveklubben legger siste lag med asfalt.
- Innkjøp av eksterne ressurser (prosjektstøtte, utredning, prosjektering)
- Definere behov for utredninger, mulighetsstudier for tiltak på litt lenger sikt
- Etablere plattform / kanaler for kontakt / medvirkning med innbyggerne på Møhlenpris

"Etablere plattform/kanaler for kontakt og medvirkning" var punktet med størst behov for avklaring. Her forklarte representanten fra kommunen at dette var et av hovedmålene til kommunen nå i starten, og også hensikten til ressursgruppen. Å få på plass de riktige kommunikasjonskanalene skulle sikre at ønsket om gjennomsiktige prosesser ble gjennomført. Et ønske blant beboerne gikk ut på om hvorvidt de aller første møtene mellom kommunen og ressursgruppen burde være små, og ta for seg problemstillinger i forkant av et større offentlig folkemøte. Bakgrunnen for dette ønsket har rot i beboernes tidligere erfaringer med folkemøter hvor myndighetene har utviklet planer på egenhånd for så å informere om at "dette skal vi gjøre, ferdig snakket, vi ville bare informere dere" (informant 1, parafrasert). Slike prosesser ble i følge flere informanter opplevd som urettferdig, lite gjennomsiktig og ga lite spillerom for medvirkning og påvirkning i prosessen. Informasjonsmøtet i forbindelse med Graveklubbens arbeider på Møhlenpris står, som illustrert i delkapittelet over, som et eksempel på dette. Videre

ønsker jeg å illustrere hvordan noen av beboergruppene som deltok på møtet anså sin egen rolle som representanter eller ei for bydelen.

8.3.1. Representativitet blant beboerne

Spørsmålet om representativitet i egen bydel er noe informantene fra både velforeningen og Aksjonsgruppen reflekterte over. Dette er fordi de selv er klar over at arbeidet de gjør har en påvirkning på endringer i gaterommet, og at det er et tema de opplever at mange i bydelen er opptatt av. Samtidig er det aspekter ved dette spørsmålet som de to gruppene vektlegger ulikt ettersom de er organisert annerledes og jobber på forskjellige måter. Det de har til felles er at de fullstendig er basert på frivillig arbeid og mobilisering av beboere i forbindelse med arrangementer. Forskjellene mellom de to er imidlertid måten de er strukturert på og dermed hvordan de ser på seg selv som representanter for ulike saker som angår bydelen. Velforeningen er en semi-formell organisasjon i den forstand at den avhenger av frivillig engasjement, men er bygget opp på en formell organisasjonsmodell. I dette legges det at de holder årsmøter, de forholder seg til etablerte og formelle vedtekter, og at styremedlemmene er formelt valgt inn i de respektive vervene.

Informant 7: "[...] så ligger det jo ganske klare mandat i forhold til styremøter, årsmøter og sånne ting. Og man har jo en åpen profil sånn at man skal liksom kunne se referat av styremøter og årsmøter- i alle fall årsmøter og generalforsamlinger og den type ting. Sånn at man føler egentlig det er som en profesjonell organisasjon"

I motsetning til velforeningen er Aksjonsgruppen derimot mye mer uformelt strukturert. Likevel finnes det en grad av samarbeidsforhold mellom disse foreningene ved at Aksjonsgruppen omtales som en arbeidsgruppe til velforeningen. Det betyr imidlertid ikke at samarbeidet er formelt organisert, men heller at det fungerer som en separat gren av frivillighet som strekker seg ut over velforeningens mandat i bydelen. Samarbeidet kommer også av at det er bekjentskap mellom medlemmene i de to gruppene. Velforeningen har, som informanten derfra kaller det, "en ung profil" og det samme har Aksjonsgruppen. For velforeningens del mente informanten at de kunne være tilfeldig, men bemerket også at rekrutteringen til velforeningsstyret tradisjonelt sett har skjedd gjennom bekjentskap og vennekrets.

Informant 7: "Når jeg flyttet ned så var jeg på en fest og kjente en [...], som maste på meg at jeg måtte være med, så ble jeg med. Altså, ikke verre enn det. [...] Men det er ikke sånn at det har vært en veldig rift om disse stillingene sånn sett."

Mye bekjentskap i bydelen blir dannet gjennom at de har jevngamle barn som går på skole eller i barnehage sammen. Informanten i Aksjonsgruppen bekreftet også dette, men la til at det også kunne ha med å gjøre at Møhlenpris har en høy andel innflyttere fra andre norske byer.

Videre reflekterte hun over at disse kanskje har en tendens til å være mer søkende etter å skape relasjoner til likesinnede naboer og har dermed lavere terskel for å delta i frivillig foreningsliv som samsvarer med deres verdier og interesser.

Informant 1: "de som flytter til en bydel er jo ofte mer søkende. [...] Bydelen er jo preget av mange tilflyttere- omskifting i beboermassen. Så det er nok helt typisk for vår organisasjon og, at mange som flyttet dit til og ser bydelen med et litt nytt blikk, og tør å gjøre endringer da. Som ser at "åja, men det trenger jo ikke å være sånn, selv om det er sånn i dag"."

På bakgrunn av dette erkjenner begge informantene at det er utfordringer knyttet til i hvor stor grad disse foreningene representerer den øvrige befolkningen i bydelen. På dette punktet er det likevel to viktige og mer vesentlige forskjeller mellom gruppenes representasjonsutfordringer. Velforeningen, på sin side, skal imøtekomme alle beboernes ulike syn og behov og forsøke å opptre nøytralt. Når styret da har en relativt homogen sammensetning blir dette en et punkt å være seg bevisst på.

Informant 7: "vi er jo unge hvite middelklasse-mennesker som er med i styret. Sånn at det er jo ikke- selve styret er ikke så representativt for det vi egentlig- litt av mandatet til velforeningen er jo integreringsarbeid og jobbe for alle typer- det er jo ingen som er pensjonister og vi har ingen- eller jo vi har en svenske."

Integreringsarbeid er noe som bydelen Møhlenpris har lange tradisjoner for (Loga, 2011). I velforeningssammenheng har mye av dette arbeidet basert seg på å lage arrangementer for å mobilisere de ulike folkegruppene i bydelen til deltakelse (ibid.). Arbeid med rekruttering av minoritetsbefolkningen til styret virker å være en større utfordring. Minoritetsbefolkningen, som ikke nødvendigvis er vant til såkalt "norsk" foreningskultur blir derfor vanskelig å rekruttere til arbeid i styret, i følge en informant tilknyttet Vitalitetsenteret Frivilligsentral (nå "Møllaren Frivilligsentral"). Hun opplever at minoritetsbefolkningen muligens har andre kulturelle forutsetninger for å ikke gå inn i frivillighet som er organisert så formelt som velforeningen, enn hva majoritetsbefolkningen har. Informanten observerer snarere at mange innvandrere heller engasjerer seg frivillig på *andre* måter, noe som kobles til en oppfatning av at velforeningen ikke er synlige for folk som ikke er vant med like formell organisering av frivillig arbeid.

Informant 5: "velforeningen er ofte litt stille."

Intervjuer: "På hvilken måte da?"

Informant 5: "Ja, altså, kanskje hvis de har et arrangement, som de har ganske sjelden, de har kanskje et par ganger i året, så hører du om noe. Men du får ikke vite hva de jobber med hvis ikke du oppsøker informasjonen. Ikke sant, "hva gjør Møhlenpris velforening?" Du vet ikke hvis ikke du går inn og søker etter det. Og da blir det litt sånn diffust, det blir litt sånn rar greie

med disse folkene som av og til møtes og som snakker om noe og du vet ikke hva. Mens med Aksjonsgruppen og sånne tilsvarende prosjekter er det "ja, det er dette vi vil, det er sånn vi vil ha det, og vi skal gjøre det da. Kom og bli med." Og da er det så mye lettere, for da vet du hva du går til. I stedet for å vandre inn på et møte og bare "ja, her er det velforeningsmøte, ja. Da vet vi ikke hva dette er, da får vi høre hva de sier". Og så går du ut igjen to timer senere og lurer på om du kastet bort to timer. [...] Du vil gjøre noe og du vil gjøre det *der og da*. Du vil ikke sitte der og liksom "da skal vi møttes igjen om en måned så ser vi om vi har tenkt noe nytt da". "

Intervjuer: "Gjør det at det blir fjernt både fra folk og kanskje spesielt for minoriteter?"

Informant 5: "Jeg tror det er veldig vanskelig å gripe tak i. Og det er som sagt- vi ser det når vi prøver å snakke om at det finnes velforeninger og de ser ikke poenget. For hvis du har lyst til å hjelpe naboen, eller du har lyst å gjøre noe med hvordan det ser ut i gaten din så får du med deg én eller to naboer så går du og fikser det. Du går ikke gjennom en velforening. Altså det- de ser ikke grunnen til at det skal være sånn."

Selv om arrangementene velforeningen jobber med har mange og tydelig multikulturelle innslag er det fortsatt utfordringer knyttet til selve styrets synlighet og rekkevidde innad i bydelen. Informanten fra velforeningen innrømmer at de kanskje ikke har vært så synlige i det siste og at det er vanskelig å nå ut til alle hva styret driver med.

Informant 7: "Vi gjør jo veldig mye, jobber og sitter mye i utvalg og grupper. For eksempel sammen med kommunen. Vi er veldig aktive i bygging av park, opprustning av parken og sånne ting. Sånn at man er jo i alle disse foraene og gruppene. Men det er ikke sånn at vi reklamerer så veldig for det. Sånn "se her er velforeningen, her er alt vi gjør". Vi har ikke operert så mye sånn. Så vi har jo snakket om å kanskje være bittelitt mer synlig for vi må kanskje også prøve å få flere- rekruttere flere inn som medlemmer da. Så er det jo det med plattform, hvordan skal du kommunisere med alle på Møhlenpris. Vi har jo en webside, men den ligger jo litt nede for telling da. Den ser ut som den er laget på tidlig 90-tallet. Ser jo helt forferdelig ut. Så vi bruker egentlig Facebook som formidlingsplattform egentlig, sånn som veldig mange andre gjør på disse enkle arrangementene og den biten. Men det er kanskje ikke alle som er på Facebook. Men det er kanskje der flest folk er da, tenker jeg. Vi har en bevisst profil og sånt, men vi har nok litt å jobbe med. Synliggjøre arbeidet vårt kanskje."

På lik linje med Aksjonsgruppen mobiliserer velforeningen også hovedsakelig gjennom Facebook. Samtidig er de bevisst på at rekkevidden ikke nødvendigvis når ut til alle deler av befolkningen på Møhlenpris. Opplevelsen av representativitet går derfor på to nivåer. Samtidig som velforeningen opplever god oppslutning blant minoritetsbefolkningen på arrangementene sine er det vanskelig å få rekruttert dem til selve styrearbeidet. I fremtiden ønsker de derfor å styrke synligheten av arbeidet slik at de i større grad vil kunne tale på vegne av en bredere befolkningsgruppe når styremedlemmer deltar i medvirkningsarbeid.

Aksjonsgruppen, på sin side, representerer imidlertid en spesifikk agenda knyttet til utemiljø og er derfor mindre bekymret for å opptre som en nøytral representant for bydelen. Dermed blir

utfordringen for dem å heller å være bevisste på gruppens funksjon på Møhlenpris og vise at de *ikke* er en gruppe som forsøker å ta på seg en rolle som hele bydelens stemme. Likevel er de opptatt av å forhøre seg om innspill blant deltakerne på arrangementene de steller i stand.

Informant 1: "Det stiller vi oss selv av og til, det spørsmålet. Hvorvidt vi når ut liksom. Og særlig siden vi er en bydel med mye innvandrere, som kanskje ikke er så aktive på sosiale medier som vi er da. Så den dialogen skjer egentlig idet vi går ut i gaterommet, når vi bygger den lekeplassen, eller har den juletrefeiringen. Det er da vi egentlig har anledning til å møte alle de som ikke er i det digitale laget. Altså derfor er det viktig å ha velforeningen med da, som også har mye større kontaktflate og som inviterer somalisk kvinnegruppe inn å lage mat og sånn. At vi får de der reelle møtene, ikke bare oss hvite middelklassen med småbarn. Men det er jo vanskelig å si, for oss, at vi representerer en bydel, det gjør vi ikke nødvendigvis sånn. Det største grunnlaget vi har for å føle oss som representanter for noe er jo bare at vi har følgere på den Facebook-gruppa. Og at vi får stor oppslutning når vi har arrangementer og i den diskusjonen som foregår på Facebook. Så vi gjør oss ikke til talerør for hele bydelen. Det er jo på en måte velforeningen som skal ivareta flere grupper på stedet. Og det er derfor at det er viktig at vi er litt uavhengige av velforeningen og- vi har ikke en representant i styret der, fordi at de skal også være den stemmen for de som måtte være kritisk til bilfri bydels prosjekter. Det må de være åpne for. Så det er også noe av grunnen til at vi har et skille, med undergruppe og at velforeningen har ikke en sånn sterk mening rundt det prosjektet her. Det er vi som har det."

Argumentene for å ta del i prosessen er at de selv har tydelige mål og at de opplever støtte blant debattanter på Facebook-gruppa. I tillegg melder de om god støtte blant oppmøtte deltakere på arrangementene deres i gatene. Synet på representativitet virker i stor grad å handle om hvordan gruppene selv føler at de når ut med informasjon om hva deres standpunkter er, ikke hvorvidt de som gruppe *kan* ta del i medvirkningsprosessen eller ei. For de er veldig tydelige på at de ønsker å være med å ha en stemme i prosessen. Samtidig er de klare på at de ikke ønsker å stå alene som representanter i fremtidig dialog med kommunen, og ønsker derfor at flere aktører i bydelen skal kunne si sin mening om hvordan byrommet skal formes.

8.3.2. Etablering av Møhlenpris Gateforum

På bakgrunn av synlighet og gjennomsiktighet var det stor enighet blant alle representantene i ressursgruppen om at flere aktører fra bydelen var nødt til å inkluderes fremover. En av utfordringene som ble tatt opp på møtet med kommunen var derfor omfanget av organisasjoner som burde bli tatt med i starten, og som burde få si sin mening. Et forslag basert på denne problemstillingen var å ta initiativ til å få på plass en "paraplyorganisasjon" som omfattet bydelens grupper, lag og foreninger. Denne skulle operere uavhengig av kommunen. paraplyorganisasjonen kunne være nyttig for kommunen for å hente innspill basert på beboernes behov og ønsker. Det ble foreslått at FAU og Velforeningen skulle stå bak initiativet

til etableringen. Dette ble begrunnet med at de ansees som de mest nøytrale Møhlenpris-aktørene, og dermed de mest representative deltakerne i ressursgruppen.

I tiden etter møtet mellom kommunen og ressursgruppen ble denne paraplyorganisasjonen mer formelt etablert og fikk navnet "Møhlenpris gateforum". Også denne gruppen fikk et formelt preg alé velforeningen, med vedtekter og tydelig formål. Forskjellen fra velforeningen er derimot at forumet er organisert uten hierarki, som et slags råd. Lag, organisasjoner, foreninger, med tilknytning til bydelen er derfor velkommen som medlemmer. Formålet med Møhlenpris gateforum er:

"Å fremme dialog og samarbeid om bruk av gater og plasser på Møhlenpris.

Møhlenpris gateforum skal jobbe med å påvirke offentlige myndigheter til å legge til rette for en bruk av gater og plasser på Møhlenpris som er til det beste for innbyggerne i bydelen og for brukerne av ulike institusjoner i bydelen.

Møhlenpris gateforum har til formål å være i dialog med å legge til rette for lokal næringsvirksomhet."

På første møte 22. november 2018 var SK Djerv, Møhlenpris velforening og FAU fra både skole og barnehage tilstede. Etter hvert som flere møter ble holdt ble også Aksjonsgruppen, Somalisk kvinneforening Hordaland, Sydnæs bataljon, og Eldre Sydnæsgutters Forening med som deltakere i forumet. Etableringen av Møhlenpris gateforum har signalisert en overgang i medvirkningsprosessen. Kommunens kontakt inn i bydelen er mer formalisert og åpent for et større segment av beboerne enn den opprinnelige ressursgruppen. Gateforumet har siden oppstart kun møttes fem ganger. Dette har dog mer å gjøre med mengden saker å diskutere enn engasjement og inkludering i bydelen. Forumet er ment å være et samlingsforum for å ta opp saker som berører flere aktører, den skal ikke fungere som en forlengelse av enkeltgrupper som Aksjonsgruppen eller velforeningen.

8.3.3. Kommunens rolle i medvirkningen

Etableringen av Møhlenpris gateforum ble til som et resultat av kommunens arbeid med å sikre bedre kommunikasjonskanaler i bydelen før arbeidet med bilfri bydel gikk i gang. Dette ble gjort i forbindelse med målsettingen om lokal forankring, som inngikk som en av strategiene for første fase i prosjektet høsten 2018. Et av hovedmålene på den tiden var å samle tilbakemeldinger og innspill til raske og synlige tiltak i byrommet som ikke krevde store og tidkrevende reguleringsprosesser. Disse tiltakene besto blant annet av å få ferdigstilt mobilpunkter, snevre inn deler av gateløp, tilrettelegge for sykkelhangarer, og andre mindre endringer i gatestrukturen. Grunnen til at det var ønskelig å få på plass disse tiltakene aller først

var todelt. På den ene siden lå tidsaspektet. Bilfri bydel-prosjektet var allerede så langt på overtid i forhold til det opprinnelige vedtaket at det forelå et press fra politisk hold om å få gjennomført synlige tiltak som viste fremgang i prosjektet. På den andre siden var det også om å gjøre å utnytte mulighetsrommet som kom av Graveklubben anleggsarbeid i området. Ved en felles koordinering av planleggingsarbeidet kunne Bymiljøetaten sende forespørsler til planleggerne i Graveklubben om å få gjennomført endringer i planene for gateløp og lignende tiltak.

Informant 11: "Vi får litt sånn sagt til dem som setter kantsteinene at "sett den sånn i stedet, i siste sving" og noe får vi planlagt litt ordentlig og tatt på nyåret. Så veldig mye av fokuset første fase har gått på å sikre oss at vi klarer å få tatt det vi kan ta i den "go-en" hvor vi er med på en stor enterprise og slipper å kjøre en stor offentlig anskaffelse og utredninger og planvedtak for å få gjort noe. Og det er jo et ønske fra politikerne også, at det skal skje noe ganske fort. Fordi dette har jo ligget lenge"

Vinduet for gjennomføringen av disse tiltakene ville kun vare frem til graveklubben var ferdig med sine arbeider i bydelen. Dette gjorde at det var mye planarbeid som måtte skje samtidig. I følge informanten har Bymiljøetaten også vært sprengt på prosjektlederkapasitet, noe som har vært med å forsinke "hovedplanene" bilfri bydel-prosjektet ytterligere. Senhøsten 2018 ble situasjonen omtalt som hektisk, ettersom det både var forventninger fra beboere og fra politisk hold.

Informant 11: "Så det er dilemmaet nå, med å prøve å ri en sånn liten kjapp sprangridning på den ene siden og piske en stor omfattende stor hest på andre siden da. For å komme i gang. Å definere disse utredningene som vi må få ut da."

Det er i de videre fasene at de virkelige planene for bilfri-bydel skal utarbeides og gjennomføres. Disse planene krever imidlertid endringer i reguleringsplaner, som igjen må ut på offentlig høring og dermed være mer omfattende prosesser. I tillegg skal det gjennomføres trafikkanalyser, utredninger og anskaffelser. I første omgang var det derfor viktig å komme i gang med informasjonsarbeidet og nå ut til beboerne.

Informant 11: "jeg er veldig glad for at de har etablert dette gateforumet, for det er en fin plattform for oss å forholde oss til videre. Men vi har jo egentlig ikke kommet i gang med den store brede prosessen med innbyggerinvolvering"

Det er nettopp når de større og helhetlige planene for bilfri bydel kommer på plass på et senere tidspunkt at de mer omfattende medvirkningsprosessene skal settes i gang. Etableringen av Møhlenpris Gateforum høsten 2018 hadde riktig nok en funksjon i forbindelse med de nylige småtiltakene, men er i utgangspunktet ment som en plattform for senere faser. I alle fall for kommunen. Kommunens rolle inn i første del av medvirkningsarbeidet har i realiteten derfor vært liten, rent praktisk, men den har vært viktig. Uten den første invitasjonen til ressursgruppen

kan det tenkes at medvirkningsarbeidet fremover kunne vært mer fragmentert og basert på innspill fra færre lokale grupper.

8.3.4. Gateforumet som informasjonsplattform

For beboerne har gateforumet kunnet fungere som en form for nøytral, men formålsrettet plattform for spørsmål om byutvikling i bydelen. En informant påpeker at bare navnet på en slik gruppe kan ha en del å si for hvordan den kan oppfattes.

Informant 7: "jeg tror det er viktig at den plattformen kanskje blir litt annerledes enn for eksempel bare Aksjonsgruppen, som har et litt sånt halvtruende navn i seg selv"

Ved at denne samlegruppen omtales som et forum styrkes bildet om at det er et sted for diskusjon hvor flere ulike stemmer kan komme til. En annen informant stiller seg mer skeptisk til om et slikt forum i realiteten vil klare å enes om tematikker som potensielt kan trekke sterke og forskjellige meninger.

Informant 5: "Det som du jo risikerer i en sånn gruppe er at du får veldig steile fronter fordi akkurat det spørsmålet om bilfri bydel er – sånn som det er fremstilt i alle fall på de få møtene som jeg har vært på – så er det enten ja eller nei. Og da får du bare to fronter. Og jeg synes synd på de som skal sitte i mellom der og finne ut hvordan de skal gjøre dette. Og det som det veldig ofte ender med er at da sier kommunen at "dette gidder vi ikke", så ender det opp i ingenting."

Men som både informanter, kommune og planleggingslitteratur påpeker så betyr ikke bilfri nødvendigvis bilfri (Tønnesen et al., 2016). Dette syner likevel ikke til å ha kommet tydelig nok frem for nok beboere i bydelen. En av utfordringen med å få ut informasjon om hva prosjektet *egentlig* handler om stammer fra prosjektets eget navn. Kommunen har derfor selv sett seg nødt til å gå ut i avisene å presisere omfanget av prosjektet, nemlig at det handler om en gradvis omprioritering av gatestrukturen. Bergensavisen skrev i 2018 at "[b]egrepet som brukes er «bilfri bydel», men de lokale trenger ikke legge bilene sine ut for salg helt ennå. Bilfri på kommunespråk betyr ikke bilfri.". Det er nettopp her det er ønsket om at Møhlenpris Gateforum kan spille en rolle for å spre kunnskap om prosjektets reelle ambisjoner. En informant mener i motsetning til skeptikeren at en slik gruppe vil kunne danne et godt utgangspunkt for å få ut informasjon om hva bilfri bydel faktisk innebærer.

Informant 7: "Men det er jo kanskje litt viktig med den paraplyorganisasjonen kanskje, at man klarer å få ut informasjon om hva det faktisk dreier seg om, at det ikke er helt bilfritt nødvendigvis, det er bilreducerende og det er positivt for uterommet og nedskjæring av trafikk og den type ting."

Et poeng som kan trekkes ut fra dette er at informasjon til de øvrige beboerne ikke bare kommer direkte fra kommunen, men også fra gateforumet. En fordel ved en slik spredning av

informasjon vil være at kommunen har et fast kontaktpunkt for deling av info og tilbakemeldinger. I tillegg har forumet en etablert representasjon i bydelen, samt et format som fremstår som relativt nøytralt ved at flere ulike grupper deltar i styret. På den måten kan en langvarig dialog mellom aktørene opprettholdes i stedet for at ferdige planer plantes ned i bydelen uten at forskjellige beboergrupper får sagt sitt. Inntrykket av å ha deltatt på møtet mellom kommunen og ressursgruppen er at beboerne fortsatt er veldig interessert i at det skal holdes folkemøter om utviklingen i bilfri bydel-prosjektet. Likevel var det samtidig konsensus om at visse saker kunne bli mer effektivt og fredelig prosessert i et mindre forum først. Etter litt innspill og dialog kunne de mer konkrete sakene deretter bli fremstilt for den øvrige befolkningen i bydelen. En av deltakerne i den opprinnelige ressursgruppen sa på spøkefullt vis at dette forumet kunne fungere som en "støtdemper" ved at de tidlig får gå gjennom kommunens forslag til tiltak. På denne måten vil gruppen få mulighet til å komme med innvendinger om de tror flere andre beboere vil reagere på dem.

På nyåret 2019 fikk representanter fra Møhlenpris Gateforum mulighet til å presentere seg for en liten del av befolkningen og fortelle hva de driver med. I regi av Bergen Bolig- og Byplanforening ble det satt i gang et åpent arrangement om bilfri bydel på Møhlenpris hvor blant annet gateforumet var med og holdt ett av innleggene. Arrangementet fant sted på Cornerteateret på Møhlenpris og antall oppmøtte var ca. 35-40 personer (for ordens skyld må det nevnes at min veileder Håvard Haarstad innledningsvis holdt et generelt innlegg om bilens rolle i byutvikling fra et faglig perspektiv uten direkte tilknytning til Møhlenpris). Etter en representant fra bymiljøetaten hadde informert om strakstiltakene som skulle gjøres i forbindelse med bilfri bydel-prosjektet holdt to av styremedlemmene fra Møhlenpris gateforum innlegg. Her ble det informert om forumets bakgrunn, hvem som var medlemmer og om formålet. I tillegg ble gateforumets nye nettside presentert. Nettsiden er Møhlenpris Gateforum sitt synligste informasjonsverktøy og inneholder informasjon om formål, vedtekter og tilknyttede lag og organisasjoner på en oversiktlig måte. Det er også presentert en del informasjon om arealbruk, parkering og demografi på Møhlenpris gjennom en rekke interaktive kart. Her legges også møteprotokoller ut som dokumenter for å sikre gjennomsiktighet. Et av hovedpunktene i innlegget til Møhlenpris Gateforum var å vise frem og oppfordre til bruk av tilbakemeldingsskjemaet på nettsidene. Her er det lagt opp til at beboere (eller andre) kan komme med tilbakemeldinger om steder i bydelen de liker eller synes er problematiske. De kan også bidra med idéer til hvordan ting kan gjøres bedre.

Dette kapitlet har belyst hvordan et engasjement for bedre bomiljø oppstod i kjølvannet av kommunale etaters opprinnelige mangel på ambisjoner for opprustning av gaterom og trafikksikringstiltak. Det har også satt ord på hvordan lokale grupper og foreninger etter hvert ble inkludert i medvirkningsprosessene. Utfordringene som gruppene står overfor bygger på måten opplever sine roller som representanter for bydelen. Det er et tydelig ønske blant alle parter at medvirkningsprosessene skal være så inkluderende som mulig. Likevel ligger den "typisk norske" og formelle organisasjonsstrukturen av frivillighetslivet til grunn for utfordringer med å fullt ut involvere minoritetsbefolkningen. I neste kapittel rundes studiet av ved å oppsummere sentrale funn og sette dem mer eksplisitt i lys av det teoretiske rammeverket og problemstillingene.

9. KONKLUSJON

I kapitlene over har de empiriske funnene som legger grunnlaget for konklusjonen blitt lagt frem ut i fra tematikken i underproblemstillingene og det teoretiske rammeverket. De tre kapitlene fokuserer på tre aspekter ved hvordan aktører er med på å forme gaterommet på Møhlenpris. Identitetsskaperne karakteristikkert basert på stedstilhørighet og stedsoppfatninger, opplevelser av trygghet og trivsel i gaterom, og medvirkning og representativitet. I dette kapitlet knyttes empirien mer eksplisitt opp mot teorien basert på hver av studiens tre underproblemstillinger.

9.1. Hvilken rolle spiller stedsoppfatninger for tilhørighet og naboskap?

Ut i fra funnene i kapittel seks er det tydelig at Møhlenpris oppleves som et sted hvor beboernes følelse av tilhørighet står sterkt. I forklaringen av hvorfor informantene opplever at det finnes en slik tilhørighet til stedet trekkes det frem både fysiske og sosiale elementer. I karakteristikken av Møhlenpris som en landsby vises det til hvordan den fysiske definisjonen av bydelens grenser spiller inn på gruppetilhørighet og hvordan det sosiale samholdet organiseres. Har kan en bli fristet til vise til *genius loci* som en forståelse av stedet, hvor samholdet betinges av de fysiske rammene som definerer bydelen (Norberg-Schultz, 1986). Samtidig viser andre funn at en fysisk forklaring av det sosiale livet blir for snevert. Samholdet i bydelen forklares snarere som et resultat av de mange sosiale aktivitetene og arrangementene som utspiller seg der. Et aktivt engasjement for utemiljøet på Møhlenpris har vært tilstede i lang tid, i ulike former, og jeg vil hevde at det ikke utelukkende kan forklares på bakgrunn av det materielle miljøet. Å tilegne for mye betydning til materielle strukturer kan derfor undergrave viktige elementer ved stedsforståelsen (Berg og Dale, 2004). Fysiske elementer i seg selv kan ikke sees som avgjørende for gruppetilhørighet og fellesskapsfølelse. Tilhørigheten til sted må også sees som resultat av følelsesmessige tilknytninger og relasjonene mellom menneskene som befinner seg på stedet (Ruud, 2015). Møhlenpris sine fysiske avgrensninger er derfor ikke alene av betydning for tilhørigheten til stedet. Det er følelsen av tilhørighet til et nabolag basert på sosiale relasjoner som er avgjørende.

Landsbyfølelsen forklares av informantene blant annet som et resultat av tillitsbyggingen som skjer gjennom den sosiale samhandlingen også i hverdagen. Riktig nok kan det sies at denne samhandlingen foregår på materielle steder, og at stedets utforming er av betydning, men det er selve samhandlingen som finner sted som virker å være i fokus. Innholdet er altså viktigere enn innpakningen. For eksempel spiller Møhlenpris oppvekststun skole en viktig rolle som sosial arena, eller *locale*, hvor både foreldre og barn møtes før, under og etter skoletid. Bygget i seg selv spiller en viktig rolle for identiteten i bydelen, noe som kommer tydelig frem når informantene viser til verdien av å rehabilitere bygget fremfor å rive og bygge nytt. Likevel er det aktivitetene som utspiller seg der og funksjonen som møteplass som gjør at den har en viktig sosial og tillitsbyggende betydning for bydelen.

Møhlenpris blir samtidig ofte omtalt som "sammensatt", en karakteristikk som refererer til den høye innvandrersandelen, de mange studentkollektivene, og tidligere til tilstedeværelsen av rusmisbrukere- og selgere som holdt til i Nygårdsparken. Denne sammensetningen er i liten grad betraktet som problematisk av informantene, med noen unntak. Effektene av det overnevnte rusmiljøet har i lang tid vært med å skape negative stedsoppfatninger av Møhlenpris, men dette er i ferd med å endres ettersom aktiviteten i parken i dag er sterkt redusert. I tillegg finnes det vedvarende utfordringer med å få minoritetsbefolkningen inn i formelt styrearbeid. Gjennom deltakelse på aktiviteter og arrangementer reduseres imidlertid avstanden mellom minoritets- og majoritetsbefolkningen til en viss grad. Et eksempel på dette er Somalisk kvinneforening som etter hver har blitt en spesielt synlig gruppe, både i bybildet og som representanter i Møhlenpris gateforum.

Ved å se hvordan stedsoppfatninger henger sammen med tilhørighet til stedet er det her lagt et grunnlag for å forstå hvordan engasjement for eget utemiljø dannes og opprettholdes innenfor rammene av Møhlenpris. Denne studien viser at nettopp sosiale aktiviteter spiller en viktig rolle for tilhørighet og engasjement på Møhlenpris. Her står velforeningsinitiativet Parkdagen, Under broen-festivalen, frivillighet på Vitalitetsenteret, idrett på Møhlenprisbanen, etablering av korps, og småarrangementer i regi av Aksjonsgruppen som noen få av mange eksempler. Disse aktivitetene samler mange segmenter av befolkningen på samme sted, noe som gjør at bevisstheten rundt hvem naboene er styrkes. Studien har også vist at den topografiske avgrensningen er av en viss betydning ettersom den bidrar til å definere det fysiske omfanget av sosial gruppetilhørighet til "landsbyen Møhlenpris".

9.2. Hvordan motiverer ulike opplevelser av trygghet og trivsel i gaterommet til engasjement for endring?

Basert på opplevelseskartene og samtalene med informantene kan opplevelsene av gaterommene på Møhlenpris deles opp i tre hovedkategorier: Trygge og fotgjengervennlige, inaktive og bilbaserte, og trafikkerte og utrygge. Et tydelig fellestrekk ved opplevelsene av trygghet og trivsel i gaterommet er at de tydelig henger sammen med hvordan de er tilrettelagt for bil eller ei. Dette samsvarer med Freund og Martin (2007), som påpeker at tilrettelegging for bil påvirker organisering av sosiale rom. Steder som i stor grad er tilrettelagt for bilisme, hevder de, blir i stor grad blir individualiserte og privatiserte. Dette gjenkjennes i informantenes opplevelse av bilbaserte gater som Professor Hansteens gate og området under Puddefjordsbroen. Opplevelsen av slike områder trekkes frem som mindre trivelige fordi de inneholder få opplagte samlingspunkter og de blir omtalt som både kjedelige, inaktive og skumle. Som resultat etterlyses det av informantene en endring av arealbruken her. Studien har vist at arealet til parkering i Professor Hansteens gate riktig nok har blitt innsnevret som et resultat av anleggelsen av bossnettet, men det er fortsatt få elementer ved gaten som oppfordrer til sosiale møter eller samhandling mellom mennesker. Området under Puddefjordsbroen opplevelse også som privatisert og dermed "frakoblet" fra bydelen. Det vises til en følelse av at fremmedparkeringen som finner sted der gjør at rommet ikke tilhører Møhlenpris. Som en reaksjon på dette har Under broen-festivalen bidratt til å vise potensialet et tilsynelatende inaktivert gaterom kan ha om arealbruken endres og kvalitetene ved rommet. Synligheten som Under broen-festivalen skapte omkring arealdisponeringen under broen fikk direkte konsekvenser. Som en del av bilfri bydel revurderes nå mulighetene for å omgjøre bruken fra parkeringsplass til andre formål som samsvarer bedre med kommunens klimahandlingsplan.

Gaterommene som derimot ble trukket frem som trivelige på Møhlenpris er i praksis bilfrie. De er preget av fysiske elementer som gjør at de oppleves som viktig for hvordan de brukes og hvordan de fungerer som naturlige møteplasser. Disse er det Aksjonsgruppen og etter hvert Møhlenpris gateforum som har jobbet mest med å fremme verdien av. Opplevelsene av gatetunene som vellykkede arealer har etablert en "standard" for hvordan informantene ønsker at gaterom bør utformes. Tønnesen (2015b) viser til idéer fra Harvey (1989) når det påpekes at myndigheter står overfor utfordringer knyttet til ønsker om bilreduseringstiltak og ettersom de samtidig har som mål å fremstå som attraktive for næring ved å satse på tiltak som fremmer økonomisk vekst. For bilfri bydel-prosjektet innebærer dette at kommunen er nødt til å balansere beboergruppens ønsker fra medvirkningsprosessene samtidig som de ivaretar

hensynet til de gjenværende næringene på Møhlenpris. De opplyser at mange ønsker blir for omfattende og vanskelig i første fase av bilfri bydel-prosjektet og det vises nettopp til hvordan hensynet til næringsinteressene i bydelen står som hindre for opprettelse av fullverdige gatetun. Argumentene er bygget på at gaten ikke kan gjøres bilfri fordi det vil komme i konflikt med behovet for varelevering til en kafé som befinner seg der.

Idéen om at vare- og godslogistikk i all anskuelig fremtid skal være bilbasert kan sees som et resultat av samfunnets bilavhengighet (Shove et al., 2015). Gjennom systematisk tilrettelegging for bilsystemer siden starten av forrige århundre har det bygget seg opp en logikk i trafikkplanlegging som vanskelig lar seg reversere (Urry, 2000). Bilfri bydel i seg selv kan riktig nok sees som et forsøk på å bryte ut av denne trenden, men som prosjektbeskrivelsen selv konstaterer er ikke samfunnet enda klare for et totalforbud mot biler (Bergen kommune, 2018b). Ut i fra denne sammenvevingen av samfunnets bilavhengighet, hensyn til økonomiske interesser og et lovverk som setter begrensninger på handlingsrommet ender bilfri bydel-prosjektet (i likhet med brorparten av europeiske bilfri-prosjekter) opp med et ambisjonsnivå som ikke samsvarer med navnet det bærer. Samtidig må det påpekes at bilfri bydel på Møhlenpris er et pilotprosjekt i Bergen. Som Nieuwenhuijsen og Khreis (2016) anbefaler er det viktig å ha støtte blant lokal næring og befolkning når det skal tilrettelegges for bilreduksjon. Å presse gjennom kontroversielle og omveltende endringer i infrastruktur som et sentrumsområde nødvendigvis ikke er klar for vil derfor kunne være kontraproduktivt ved at det kan sette støtten til bilreducerende prosjekter i fare i fremtiden. Den største misnøyen mot myndighetene baseres snarere på en følelse av manglende informasjon og at det ikke etableres nok bilfrie områder. Funnene i denne delen av studien tyder på at engasjementet for bilreduksjonstiltak blant bydelens foreninger er høyt og har dyp rot i opplevelser av trivsel i gaterommet.

9.3. Hvem inkluderes i medvirkningen til bilfri bydel og hvordan takler involverte aktører utfordringer knyttet til representativitet?

Det er viktig å påpeke at denne studien har vist at de aller fleste informantene har vært positive til prosjektet bilfri bydel. De største innvendingene har heller ikke vært rettet mot ambisjonsnivået, men snarere mot mangelen på informasjon om prosjektets omfang og tidsperiode. En sentral del av prosjektet er å sikre demokratisk forankring gjennom innbyggermedvirkning. For at beslutningene som tas skal kunne gjenspeile innbyggernes vilje er deltakelse i planlegging et viktig verktøy (Falleth og Hanssen, 2015). Likevel er det i

lovverket begrenset hvor omfattende rettigheter innbyggere egentlig har for å bli hørt. Empirien i kapittel syv har vist at det er igangsatt medvirkningsprosesser i bilfri bydel-prosjektet som i stor grad tar hensyn til et bredt aktørmangfold. Gjennom etableringen av ressursgruppen tok kommunen en aktiv rolle som lyttende part i forkant av implementeringen prosjektets første småtiltak. Dette samsvarer til en viss grad med prinsippene i en kommunikativ tilnærming til planlegging (Healy, 1992). Likevel er det, som Sager (2008) påpeker, en konflikt mellom planleggerens rolle i et styringssett preget av New Public Management. Planleggeren må balansere valg basert på økonomi og effektivitet med kommunikative idealer knyttet til lengre debatter og forståelse for alle involverte parter. Prosjektet var tidlig bremset på bakgrunn av ressurser, noe som har gjort at det i dag foreligger et tidspress fra politisk hold om å vise til synlige resultater som viser fremgang og handlingskraft.

Selv om kommunen kan sies å ha vært åpne for innspill til tiltak har medvirkningsmøtene samtidig gitt indikasjoner på at handlingsrom og budsjettestimeringene allerede var satt før møtene. Innspillene som kom gjennom medvirkningen ble i så måte filtrert gjennom dette handlingsrommet. Medvirkningen i første fase av bilfri bydel-prosjektet kan på den måten sees som begrenset. Dette kommer av tidspress knyttet til både samkjøringen av planarbeid med Graveklubben og det overnevnte presset fra politisk hold om å få i gang synlige tiltak. Et sentralt poeng å ta videre er at kommunen opplyser om at de mer omfattende medvirkningsprosessene er ment for neste fase av prosjektet. Disse er i ferd med å iverksettes i skrivende stund. Her kan kommunen sies å ha vært tidlig ute med å etablere kanaler for kontakt med beboerne i bydelen. Riktig nok var det stillhet i to år (mellom annonseringen av prosjektet og oppstart), men som opplyst av byråd for byutvikling hadde dette røtter i ressursmangel som følge av prioriteringen av sykkel-VM i Bergen 2017.

Medvirkningen i dette prosjektet kan sies å være bygget på kommunikative idealer. Som en del av kritikken mot kommunikativ planlegging stilles det spørsmålsteget om denne tilnærmingen til medvirkning evner å ta hensyn til maktelitenes påvirkning (Fainstein, 2000). Det påpekes at mangelen på et normativt syn på rettferdighet gjør at medvirkningsprosessen i realiteten risikerer å bli dominert av de mest ressurssterke aktørene. I forbindelse med medvirkningsprosessen på Møhlenpris kan poenget som Fainstein (ibid.) fremlegger i første omgang ansees som gjeldende. Som en del av det innledende medvirkningsmøtet mellom kommunen og ressursgruppen var de innkalte deltakerne aktører fra det etablerte foreningslivet på Møhlenpris. Som informantene selv opplyser og reflekterer over er de fleste personene som

engasjerer seg i disse gruppene høyt utdannede "hvite middelklassefolk" med erfaring fra lederskap og organisasjon. I forsøket på å opprette kanaler for kontakt med bydelen inkluderte kommunen i realiteten altså et relativt snevert spekter av befolkningen på Møhlenpris. Dermed oppstod det i teorien et potensiale for en lite lokaldemokratisk form for medvirkning. Empirien i dette studiet har likevel vist at de involverte informantene til tross for dette er svært opptatt av egen posisjon knyttet til hvordan de fremstår som representanter for bydelen i møte med kommunen. Møhlenpris har historisk sett hatt et sterkt foreningsliv, noe engasjementet for bomiljø i forbindelse med motstanden mot utvidelsen av Puddefjordsbroen i sin tid var med å sementere.

I mange år har også integreringsarbeid vært et viktig mandat blant bydelens organisasjoner, noe som har bidratt til å opprettholde en etablert sosial bevissthet. Denne bevisstheten gjenspeiles i hvordan bydelens "ledende" organisasjoner selv tok til orde for å opprette det hierarkisk flate Møhlenpris gateforum i et ønske om å sikre bred lokaldemokratisk representativitet. Forumet skal sikre at kommunikasjonen mellom kommunen fremstår som både gjennomsluktig og inkluderende. Den viktigste funksjonen er likevel at forumet sørger for at innspillene som viderefremmes til kommunen kommer fra et samlet Møhlenpris. Mekanismene som sikrer at en slik sosial bevissthet er betinget ut i fra historiske og stedeegne elementer som det ikke er gitt at en finner hvor som helst. Når det er sagt viser studien også at både velforeningen og aksjonsgruppen anerkjenner at det er vanskelig å mobilisere bydelens minoritetsgrupper inn i formelt styrearbeid. Funnene antyder at dette kan ha røtter i organisasjonsformene og at mye informasjonsarbeid foregår på norsk gjennom sosiale medier og gir legitimitet til Fainsteins kritikk. Likevel er fortsatt det populære frivillighetstiltaket Somalisk kvinnegruppe representert i gateforumet. Dette kan være med å legge et grunnlag for økt deltakelse blant innvandrergupper. Basert på utsagn fra informanten fra Vitalitetsenteret vil kulturelle forutsetninger for deltakelse i frivillig arbeid som er formalisert etter "tradisjonelt" norsk velforeningsformat kunne stå som en barriere for aktiv deltakelse blant disse gruppene.

9.4. Hvordan er lokalt engasjement for eget bomiljø med å forme byrommet på Møhlenpris?

Studien har vist at steds spesifikke karakteristikk av et område er viktig for å forstå hvordan lokale beboergrupper organiserer seg og forsøker å sikre representativ medvirkning i møte med bilreduerings tiltak i et bilavhengig samfunn. For å veldig kort adressere hovedproblemstillingen slik den besvart i lys av de tre underproblemstillingene: Engasjementet

for å forme byrommet på Møhlenpris bygger på sterk tilhørighet til stedet, konkrete oppfatninger og holdninger til gode og mindre gode byrom, og en sosialt bevisst og refleksiv holdning til den "sammensatte" beboersammensetningen. Dersom myndigheter i fremtiden ønsker å gjennomføre potensielt kontroversielle bilredueringstiltak som krever lokal medvirkning og forankring kan det være verdt å merke seg både styrkene og utfordringene som er identifisert i denne studien.

Referanseliste:

- Aaase, T. H. og Fossåskaret, E. (2014) *Skapte virkeligheter*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Aarsæther, N. (2015) Planlegging som handlingstype. i Aarsæther, N., et al. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget, s. 26-48.
- Aarsæther, N., et al. (2015) Utfordringer for norsk planlegging. i Aarsæther, N., et al. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget, s. 15-23.
- Agnew, J. A. (1987) *Place and Politics: The Geographical Mediation of State and Society*, Boston: Allen & Unwin.
- Amdam, J. og Veggeland, N. (2011) *Teorier om samfunnsstyring og planlegging*, Oslo: Universitetsforlaget.
- Amdam, R. (2015) Fokus på prosess: Kommunikativ og samarbeidande planlegging. i Aarsæther, N., et al. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget, s. 273-290.
- Aure, M., Berg, N. G. og Cruickshank, J. (2015a) Sted – nye teorier i en norsk kontekst. i Aure, M., Berg, N. G. og Cruickshank, J. (red.) *Med sans for sted: Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, s. 15-30.
- Aure, M., Nygaard, V. og Wiborg, A. (2015b) Stedstilknytning: Materialitet, relasjoner og følelser. i Aure, M., et al. (red.) *Med sans for sted – Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, s. 195-212.
- Baxter, J. (2010) Case Studies in Qualitative Research. i Hay, I. (red.) *Qualitative research methods in human geography*. 3 utg. Ontario: Oxford University Press, s. 81-97.
- Berg, N. G. og Dale, B. (2004) Sted – begreper og teorier. i Berg, N. G., et al. (red.) *Mennesker, Steder og Regionale endringer*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag, s. 39-60.
- Berg, N. G. og Dale, B. (2015) Sted – Noen nyere teoretiske tilnærminger og debatter. i Aure, M., et al. (red.) *Med sans for sted – Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, s. 31-46.
- Bergen kommune. (2007) *Bergen sentrum. Vurdering av alternative adkomster til boligområdet på Møhlenpris*. Bergen: Plan- og miljøetaten. Tilgjengelig fra: https://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/0/VEDLEGG/2014298035-2013835.PDF [Hentet 31.07.2019].
- Bergen kommune. (2010a) *Bergen sentrum. Vurdering av alternative adkomster til boligområdet på Møhlenpris*. Tilgjengelig fra:

- <http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2010%5CBEBY%5C2010186385-2902612.PDF> [Hentet 08.08.2019].
- Bergen kommune. (2010b) *Månedens dokument i november 2010: Møhlenpris skole*. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/bergen-byarkiv/9688/9689/article-77923>> [Hentet 13.05.2019].
- Bergen kommune. (2016) *Grønn strategi: Klima- og energihandlingsplan for Bergen*. Bergen kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00283/Gr_nn_Strategi_-_me_283453a.pdf> [Hentet 02.05.2018].
- Bergen kommune. (2018a) *Bystyremøte - Muntlige spørsmål*. Bergen. Tilgjengelig fra: <<https://bergen.kommunetv.no/no/archive/121/speaker/11776%3E>> [Hentet 04.06.2019].
- Bergen kommune. (2018b) *Prosjektbeskrivelse Bilfri bydel - Møhlenpris*. Bergen. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/917148/Prosjektbeskrivelse-bilfri-bydel-Mohlenpris-v2>> [Hentet 04.06.2019].
- Bergen kommune. (2018c) *Vel gjennomført Barnetråkk i Loddefjord og Olsvik*. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/omradesatsing/9396/article-155646>> [Hentet 24.06.2019].
- Bergen kommune. (2019a) *Kommunale utleieboliger*. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/innbyggerhjelpen/bolig-og-sosiale-tjenester/botilbud/kommunal-bolig/kommunale-utleieboliger>> [Hentet 01.10.2019].
- Bergen kommune. (2019b) *Stadig flere bergensere velger bort bilen*. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/bymiljo/article-160730>> [Hentet 01.10.2019].
- Bergens Tidende. (1973) Bro- og Tunnelselskapet har planene klare: Tunneler og broer for 173 millioner kroner i Bergen i løpet av de nærmeste år. *Bergens Tidende*, 19. desember, s.36,
- Bjerke, K.S. (1974) Bygg bro over Solheimsviken og store boligområder skånes. *Bergens Tidende*, 29. januar, s.5,
- Bjørnland, D. (1989) *Vegen og samfunnet: en oversiktlig fremstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-årsjubileum 1864-1989*, Oslo: Vegdirektoratet.
- Borchgrevink-Brækhus, M. (2017) En knivstukket i masseslagsmål på Møhlenpris. *Bergens Tidende*, 9. august. Tilgjengelig fra: <<https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/8yyK2/En-knivstukket-i-masseslagsmal-pa-Mohlenpris>> [Hentet 27.08.2019].
- Busch, T. (2013) *Akademisk Skrivning: For bachelor- og masterstudenter*, Bergen: Fagbokforlaget.
- Byantikvaren. (2013) *Antikvarisk dokumentasjon: Møhlenpris skole, Trikkehallen og omgivelser*. Bergen Kommune. Tilgjengelig fra:

- https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00171/Antikvarisk_dokumen_171238a.pdf> [Hentet 04.03.2018].
- Castells, M (1996) *The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell.
- Castree, N. (2003) Place: connections and boundaries in an interdependent world. i Clifford, N. J., et al. (red.) *Key concepts in geography*. Second edition utg. London: SAGE Publishing, s. 153-172.
- Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (2010) Getting started in geographical research: How this book can help. i Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (red.) *Key Methods in Geography*. 2 utg. Thousand Oaks, CA: SAGE Publishing, s. 3-15.
- Constructa. (2019) *Møhlenpris Oppveksttun*. Tilgjengelig fra: <https://constructa.no/project/mohlenpris-oppveksttun/>> [Hentet 13.05.2019].
- Copeland, A. J. og Agosto, D. E. (2012) Diagrams and Relational Maps: The Use of Graphic Elicitation Techniques with Interviewing for Data Collection, Analysis, and Display. *International Journal of Qualitative Methods*, 11 (5), s. 513-533.
- Cresswell, J. W. (2009) *Research design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, New Dehli: SAGE Publishing.
- Cresswell, T. (2004) *Place: A Short Introduction*, Malden: Blackwell Publishing.
- Cresswell, T. (2013) *Geographic Thought: A Critical Introduction*, Chichester: Wiley-Blackwell.
- Dunn, K. (2010) Interviewing. i Hay, I. (red.) *Qualitative research methods in human geography*. 3 utg. Ontario: Oxford University Press, s. 101-138.
- Engesvik, L. (2011) Sloss med jernstenger og balltre. *Bergensavisen*, 20. november. Tilgjengelig fra: <https://www.ba.no/nyheter/sloss-med-jernstenger-og-balltre/s/1-41-5814620>> [Hentet 27.08.2019].
- Eriksen, R. (1994) *Musikk fra en blå drakt : Om Sportsklubben Djerv og bydelen Møhlenpris*, Bergen: Eide forlag.
- Espeland, S. (2016) Mange i nabolaget rister på hodet av at de snart mister p-plassene sine. Skepsis til bilfrie gater. *Bergensavisen*, 26. september, s.8-9,
- Fainstein, S. (2000) New Directions in Planning Theory. *Urban Affairs Review*, 35 (4), s. 451-478.
- Falk, B. K. (2003) *Møhlenpris rehabiliteringsprosjekt*. Bergen Byarkiv. Tilgjengelig fra: <https://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2003/10/28/mohlenpris-rehabiliteringsprosjekt/>> [Hentet 01.08.2019].
- Falleth, E. og Hanssen, G. S. (2015) Medvirkning i planlegging. i Aarsæther, N., et al. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging*. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget, s. 187-203.

- Forsnes, K. (2016) *Reis smart. Det lønner seg*. Statens Vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.mobilitetsuken.no/2016-reis-smart-det-loenner-seg.378125.no.html> [Hentet 25.04.2019].
- Freund, P. og Martin, G. (2007) Hyperautomobility, the Social Organization of Space, and Health. *Mobilities*, 2 (1), s. 37-49.
- Geels, F. W., Kemp, R. og Dudley, G. (2011) Introduction: Sustainability Transitions in the Automobility Regime and the Need for a New Perspective. i Geels, F. W., et al. (red.) *Automobility in Transition?: A Socio-technical Analysis of Sustainable Transport*. London: Routledge, s. 3-28.
- Gehl, J. og Svarre, B. (2013) *How to study public life*, Washington, D.C.: Island Press.
- Giddens, A. (1984) *The Constitution of Society: Outline of the theory of Structuration*, Cambridge: Polity Press.
- Gjerstad, L. (2015) Bergens Villa Villekulla selges for 23 millioner. *Bonansa*, 6. februar. Tilgjengelig fra: <http://bonansa.no/artikkel/villa-villekulla-selges-for-23-millioner/> [Hentet 08.03.2019].
- Graveklubben. (2018) *Pågående og planlagt gravearbeid Møhlenpris*. Tilgjengelig fra: <http://graveklubben.no/?side=soner&id=9> [Hentet 02.05.18].
- Grønner, J., Nilsen, N. og Sundvor, O. (2013) Mann knivdrept på Møhlenpris. *Bergensavisen*, 4. november. Tilgjengelig fra: <https://www.ba.no/nyheter/mann-knivdrept-pa-mohlenpris/s/1-41-6960292> [Hentet 27.08.2019].
- Habermas, J. (1995) *Between facts and norms: Contribution to a discourse theory of law and democracy*, Cambridge: Polity Press.
- Hammerstad, K. og Olsen, B.T. (2008) Fant død person på Møhlenpris. *Bergensavisen*, 23. mai. Tilgjengelig fra: <https://www.ba.no/nyheter/fant-dod-person-pa-mohlenpris/s/1-41-3559505> [Hentet 27.08.2019].
- Hartvedt, G. H. og Skreien, N. (2009) *Bergen byleksikon*, Oslo: Kunnskapsforlaget.
- Harvey, D. (1989) From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71 (1), s. 3-17.
- Healey, P. (1992) Planning Through Debate: The Communicative Turn in Planning Theory. *Town planning review*, 63 (3), s. 143-162.
- Heian, H. (1993) Dagmar (82) vil heller dø enn å flytte fra Møhlenpris. *Bergens Tidende*, 28. april, s.2,
- Hilland, L, . (2016) Enige om å gjøre bydelen bilfri. *Bergensavisen*, 18. september, s.7,
- Holloway, L. og Hubbard, P. (2001) *Place and people: the extraordinary geographies of everyday life*, Harlow: Prentice Hall.
- Holt-Jensen, A. (2007) *Hva er geografi*, Bergen: Universitetsforlaget.

- Holt-Jensen, A. (2009) *Geography: History and concepts*, London: SAGE Publishing.
- Hordaland Fylkeskommune. (2014) *Klimaplan for Hordaland 2014-2030*. Hordaland Fylkeskommune. Tilgjengelig fra: <https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar/a4_klimaplan14-30_web-bokmerke-og-navigasjon.pdf> [Hentet 22.04.2019].
- Ja til bilen i Oslo. (2019) *Ja til Bilen i Oslo*. Facebook. Tilgjengelig fra: <<https://www.facebook.com/groups/1933028693604872/>> [Hentet 29.08.2019].
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.
- Jahnsen, B. R. (2008) *Møhlenpriskomplekset*. Bergen Byarkiv. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2008/05/16/mohlenpriskomplekset/>> [Hentet 12.03.2019].
- Johansen, E.N., et al. (2017) Mann skutt i foten av politiet i Bergen. *NRK Hordaland*, 6. juni. Tilgjengelig fra: <<https://www.nrk.no/hordaland/mann-skutt-i-foten-av-politiet-i-bergen-1.13546603>> [Hentet 27.08.2019].
- Jordhus-Lier, D. og Stokke, K. (2017) Samfunnsgeografiske kjernebegreper. i Jordhus-Lier, D. og Stokke, K. (red.) *Samfunnsgeografi: en innføring*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk/ NOASP, s. 45-60.
- Karlsen, A. B. (1980) Møhlenpris "drukner" i biler. *Bergens tidende*, 24. november, s.1,
- Kearns, R. A. (2010) Seeing with Clarity: Undertaking Observational Research. i Hay, I. (red.) *Qualitative research methods in human geography*. 3 utg. Ontario: Oxford University Press, s. 241-258.
- Kobayashi, A. (2017) Historical Geography in the Service of Social Justice. *Historical Geography*, 45, s. 2-16.
- Kringstad, A. (2019) *Hvem fortjener bylivsprisen*. Bergen Kommune. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byarkitekten/11689/artic le-163401>> [Hentet 13.11.2019].
- Kristoffersen, A. (1984a) Bergen kan få ny bro over Damsgårdssundet. *Bergens Tidende*, 22. september, s.20,
- Kristoffersen, A. (1984b) Møhlenpris i opprør. *Bergens Tidende*, 8. juni, s.24,
- Kruse, E. (2016) Ber Trafikketaten grave frem penger til Møhlenpris. *Bergens Tidende*, 16. august. Tilgjengelig fra: <<https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/w9MBP/Ber-Trafikketaten-grave-frem-penger-til-Mohlenpris>> [Hentet 02.05.2018].
- Kyllingstad, R. (2002) Mennesker og hva slags steder. *Plan*, 34 (6), s. 40-41.
- Lindebotten, J. (1994) Store forandringer på Møhlenpris. *Bergens Tidende*, 25. mai, s.26,
- Loga, Jill. (2011) *Inkludering i nærmiljø: En studie av frivillige organisasjoner som flerkulturelle møteplasser*. Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor

- 05/2011. Tilgjengelig fra: <<https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/2445367>> [Hentet 19.11.2018].
- Longhurst, R. (2010) Semi-structured Interviews and Focus Groups. i Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (red.) *Key Concepts in Geography*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publishing, s. 103-115.
- Martin, R. og Sunley, P. (2006) Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography*, 6 (4), s. 395-437.
- Massey, D. (1994) *Space, Place, and Gender*: Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Møhlenpris skole (1987) *Møhlenpris Skole 1912-1987: 75 år*, Bergen: s.n.
- Møhlenpris velforening. (2009) *Nyhetene*. Tilgjengelig fra: <http://mohlenpris.org/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=1&Itemid=50&limitstart=50> [Hentet 08.08.2019].
- Møhlenpris velforening. (2010) *Årsmøtereferat 2010*. Tilgjengelig fra: <http://www.mohlenpris.org/index.php?option=com_content&view=article&id=82&Itemid=75&showall=1> [Hentet 08.08.2019].
- Møhlenpris velforening. (2012) *Referat fra årsmøte 2012*. Tilgjengelig fra: <http://www.mohlenpris.org/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=1&Itemid=50&limitstart=20> [Hentet 08.08.2019].
- Møhlenpris velforening. (2016) *Merknad til Graveklubben og Bergen kommune. Oppgradering av utemiljø ved etablering av bossett m.m. på Møhlenpris*. Møhlenpris Velforening v/ leder Ole Ragnar Pedersen. Tilgjengelig fra: <http://mohlenpris.org/index.php?option=com_content&view=article&id=135:tilgraveklubben&catid=1:siste-nytt&Itemid=50> [Hentet 14.05.2018].
- Monsrud, J. (1999) *Bilen ble allemannseie i 1960*. Statistisk Sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960>> [Hentet 05.04.2019].
- Myhre, A.S. (2012) Møhlenprisaksjonen. i Jensen, R.T (red.) *Bydelsboken for Møhlenpris 2011/2012*. Bergen: SK Djerv.
- Myredal, M. (2018) Møhlenpris blir “bilfri” - Byrådets hjertebarn får endelig sin spede oppstart. *Bergensavisen*, 22. september, s.4-5,
- Nielsen, M. (2012) *Historier fra en bydel – Årstad: Puddefjordsbroen*. Bergen byarkiv. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/puddefjordsbroen/2042>> [Hentet 10.05.2019].
- Nieuwenhuijsen, M. J. og Khreis, H. (2016) Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, s. 251-262.

- Nieuwenhuijsen, M. J., et al. (2016) Transport And Health: A Marriage Of Convenience Or An Absolute Necessity. *Environment International*, 88, s. 150-152.
- Norberg-Schultz, K. (1986) *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, New York: Rizzoli.
- Odéen, P.J. (1984) Møhlenpris-folket vil ha veien utenom. *Bergens Tidende*, 15. september, s.18,
- Oslo kommune. (2019) *Bilfritt byliv 2019: Hva er bilfritt byliv, hvorfor gjør vi det, og hva gjør vi for deg som osloborger*. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13316788-1551871824/Innhold/Politikk_og_administrasjon/Slik_bygger_vi_Oslo/Bilfritt_byliv/Handlingsplan_bilfritt_byliv_2019.pdf [Hentet 03.06.2019].
- Relph, E.C. (1976) *Place and Placenessness*, London: Pion Limited.
- Rice, S. (2010) Sampling in geography. i Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (red.) *Key Methods in Geography*. 2 utg. Thousand Oaks, CA: SAGE Publishing, s. 230-252.
- Roald, H. -J. (2010) *Byplanen. En historie om utviklingen av Bergen by*, Oslo: Scandinavian Academic Press.
- Røe, P.G. (2006) Utviklingen av “levelige” steder – På hvilken måte kan sosiokulturelle stedsanalyser bidra? *Michael Quarterly*, 3 (4), s. 193-206.
- Røyrane, E. (1995) En evig kamp for Møhlenpris. *Bergens Tidende*, 30. september, s.50-51,
- Røyrane, E. og Nyberg, J. (2018) *Møhlenpriskomplekset*. Kunnskapsbasen GRIND. Tilgjengelig fra: <https://www.grind.no/midthordland/bergen/mohlenpriskomplekset> [Hentet 16.05.2019].
- Ruud, M.E. (2015) Stedskonstruksjoner og stedstilknytning i boligområder under endring. i Aure, M., et al. (red.) *Med sans for sted – Nyere teorier*. Bergen: Fagbokforlaget, s. 179-194.
- Sager, T. (2006) Freedom as Mobility: Implication of the Distinction between Actual and Potential Travelling. *Mobilities*, 1 (3), s. 465-488.
- Sager, T. (2008) Planner's Role: Torn between Dialogical Ideals and Neo-liberal Realities. *European Planning Studies*, 17 (1), s. 65-84.
- Sandberg, T. (1984) Dramatisk aksjon på Møhlenpris. *Bergens Tidende*, 11. mai, s.18,
- Shank, G. (2008) Abduction. i Given, L.M. (red.) *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publishing, s. 1-2.
- Shove, E., Watson, M. og Spurling, N. (2015) Conceptualizing connections: Energy demand, infrastructures and social practices. *European Journal of Social Theory*, 18 (3), s. 274-287.
- Solem, K. (2019) *Reisevaneundersøkelsen 2018: Mindre biltrafikk og økt kollektivtrafikk i byområdene*. Statens vegvesen. Tilgjengelig fra:

- <https://vegnett.no/2019/04/reisevaneundersokelsen-2018-mindre-biltrafikk-og-okt-kollektivandel-i-byomradene/> [Hentet 01.10.2019].
- Statistisk sentralbyrå. (2018) *Samferdsel i kommuner og fylkeskommuner (tabell 11845: Veier, parkering, belysning, holdeplasser (K) 2015-2018*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/11845/> [Hentet 01.10.2019].
- Statistisk sentralbyrå. (2019) *Bilparken, 29. mars 2019 (tabell 01690: Kjøretøygrupper)*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/bilreg> [Hentet 01.10.2019].
- Stavrum, G. (1985) Ledelsen i Bergen “hengt” i protest. *Bergens Tidende*, 17. juni, s.3,
- Stenhjem, B. og Myhre, M. (2019) *Vinnere av kulturpriser*. Bergen kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/enhet-for-kulturformidling-og-deltakelse/11519/article-148901> [Hentet 28.08.2019].
- Tønnesen, A. (2015) Urban entrepreneurialism and car-use reduction. *Planning Theory & Practice*, 16 (2), s. 206-225.
- Tønnesen, A., et al. (2016) *Europeiske byer med bilfrie sentrum*. TØI rapport 1476/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=42371> [Hentet 18.06.2019].
- Tuan, Y. (1977) *Space and place: The perspective of experience.*, Minneapolis: University of Minnesota press.
- Urry, J. (2004) The “System” of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21 (4/5), s. 25-39.
- Vabø, A. (1979) Kommunen må gi Møhlenpris en fremtid. *Bergens Tidende*, 14. mai, s.6,
- Valderhaug, R. (1984) Møhlenpris reiser bymur mot vestre innfartsåre. *Bergens Tidende*, 21. november, s.17,
- Valderhaug, R. (1985) Skulket skolen for å demonstrere. *Bergens Tidende*, 18. mai, s.20,
- Valentine, G. (2005) “Tell me about... using interviews as a research methodology”. i Flowerdew, R. og Martin, D. (red.) *Methods in Human Geography: A Guide for Students Doing a Research Project*. 2 utg. Edinburgh Gate: Addison Wesley Longman, s. 110-127.
- Wangensteen, E. (1962) *Møhlenpris Skole 1912 – 2. september – 1965 50år*, Bergen: Bergmanns Boktrykkeri A.s.
- Wethal, A. (2001) *Fra kjerre- til motorvei*. Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/fra-kjerre-til-motorvei> [Hentet 14.10.2019].
- Whyte, W. H. (1980) *The social life of small urban spaces*, New York: Project for Public Spaces.
- Wiederstrøm, G. (2003) Hvorfor er vi ikke helt fornøyde? *Bergens Tidende*, 11. september. Tilgjengelig fra: www.bt.no/btmeninger/i/IKg2M/hvorfor-er-vi-ikke-helt-fornoeyde [Hentet 08.06.2019].

- Winchester, P. M. og Rofe, M. W. (2010) Qualitative Research and Its Place in Human Geography. i Hay, I. (red.) *Qualitative Research Methods in Human Geography*. Ontario: Oxford University Press, s. 3-25.
- Woodcock, J., et al. (2009) Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: urban land transport. *The Lancet*, 374 (9705), s. 1930-1943.
- Yiftachel, O. (1998) Planning and Social Control: Exploring the Dark Side. *Journal of planning Literature*, 12 (4), s. 395-406.