

Aksel Fosshagen

Langsiktig transformasjon av havneområder Muligheter og utfordringer

Masteroppgave i Masteroppgave i geografi

Veileder: Hilde Nymoen Rørtveit

Mai 2024



Aksel Fosshagen

Langsiktig transformasjon av havneområder Muligheter og utfordringer

Masteroppgave i Masteroppgave i geografi
Veileder: Hilde Nymoen Rørtveit
Mai 2024

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for samfunns- og utdanningsvitenskap
Institutt for geografi



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Siden 1980-tallet har *fortetting* vært en strategi for bærekraftig byutvikling og planlegging. Fortettingen skjer gjennom transformasjon av gamle havne- og industriområder i byene. I dag er det i den vestlige verden ofte et ønske om å integrere disse mer inn i byens struktur som en del av handel, administrasjon og bosetning. Transformasjon av havneområder er en del av fortettingsstrategier for å planlegge byene på en mer bærekraftig måte. For å undersøke slike transformasjonsprosesser i praksis, har jeg valgt å fokusere på Nyhavna i Trondheim og Dokken i Bergen. Begge er eksempler på transformasjon av gamle havneområder, mens strategien for planprosessen er ulik. For slike prosesser må planleggerne finne løsninger på fremtidige usikkerheter. I oppgaven ønsker jeg å finne svar på hvilke muligheter og begrensinger som kan være sentrale i utviklingen av disse to områdene. En sentral begrensning for Dokken er at området i dag er en stor internasjonal kai med stor trafikk av både gods, biler og passasjer. Nyhavna derimot er et relativt åpent havneområde der store deler allerede er allment tilgjengelig.

Opgaven ønsker å undersøke hvilken rolle planleggeren bør ha i slike transformasjonsprosesser for å ha en større kontroll planutviklingen for å sikre at Dokken og Nyhavna blir områder for alle. Det vil være viktig at planleggeren har en aktiv og sterk rolle i den langsiktige transformasjonen. Oppgaven ønsker å gå mer i dybden for å undersøke hvordan planleggerne kan ta i bruk adaptive, transformative og responsive strategier for å håndtere usikkerhet i utviklingen av Nyhavna og Dokken.

Abstract

Since the 1980s, densification has been a strategy for sustainable urban development and planning. Densification takes place through the transformation of old port and industrial areas in the cities. Today, in the western world, there is often a desire to integrate these more into the city's structure as part of trade, administration, and settlement. Transformation of port areas is part of densification strategies to plan the cities in a more sustainable way. To investigate such transformation processes in practice, I have chosen to focus on Nyhavna in Trondheim and Dokken in Bergen. Both are examples of the transformation of old port areas, while the strategy for the planning process is different. For such processes, planners must find solutions to future uncertainties. In the thesis, I want to find answers to which opportunities and limitations may be central to the development of these two areas. A central limitation for Dokken is that the area is today a large international quay with a large traffic of goods, cars and passengers. Nyhavna, on the other hand, is a relatively open harbor area where large parts are already generally accessible.

The task wants to examine what role the planner should have in such transformation processes to have greater control over the planning development to ensure that Dokken and Nyhavna become areas for everyone. It will be important that the planner has an active and strong role in the long-term transformation. The assignment wants to go more in-depth to investigate how the planners can adopt adaptive, transformative, and responsive strategies to deal with uncertainty in the development of Nyhavna and Dokken.

Innhold

1. Innledning	6
1.1. Problemstillingene.....	6
1.2. Oppgavens struktur.....	7
2. Bakgrunn og teori	8
2.1 Historisk utvikling av byplanleggingsfaget	8
2.1.1 Hagebyideen	9
2.1.2 Funksjonalistisk byplanlegging	10
2.1.3 Boligreisning	11
2.1.4 Markedsdrevet byutvikling	12
2.1.5 Den strategiske byplanleggingen i Norge	14
2.1.6 Kommunene sine styringsmuligheter i transformasjonsprosesser	15
2.2 Planleggerrollen og ulike perspektiver på planlegging	16
2.3 Lovmessige krav til planarbeidet/historisk utvikling av plan- og bygningsloven	19
2.3.1 Formålet med kommuneplanens samfunnsdel	19
3. Metode.....	21
3.1 Valg av metode og problemstilling.....	21
3.2 Rekruttering av informanter	21
3.3 Semi-strukturerte intervju	22
3.3.1 Intervjuguide	24
3.4. Dokumentanalyse	24
3.5 Ethiske hensyn.....	26
4. Dokken	27
4.1 Historisk utvikling	27
4.1.1 Den politiske prosessen knyttet til Dokken-utbyggingen	27
4.1.2 ByLab som medvirkningsarena for byutviklingen	31

4.1.3	<i>Konsulentinnspill</i>	32
4.2	<i>Asplan Viak</i>	34
4.3	<i>Advansia Vill</i>	37
4.4	<i>Tredje natur</i>	39
4.5	<i>Den endelige strategirapporten for Dokken</i>	42
4.6	Redegjørelse for funn Dokken	46
4.6.1	<i>Sentrale aktørers syn på byutviklingen i Dokken</i>	46
4.6.2	<i>Planlegger Bergen kommune</i>	50
4.6.3	<i>Etableringen av selskapet og planarbeidet med Dokken</i>	56
5	Nyhavna	58
5.1	Historisk utvikling	58
5.2	Team COBE sitt forslag for Transittkaia	68
5.3	Redegjørelse for funn Nyhavna	69
5.3.1	Planlegger Trondheim kommune	70
5.3.2	Tidligere byutviklingsdirektør	75
6	Drøfting	78
6.1	Hva slags kunnskap har studiet av de to casene vist?	79
6.2	Planleggerens rolle	79
6.3	Hvilke muligheter og begrensinger viser utviklingsprosessene i de to områdene?	79
6.4	Hvordan kan de ulike strategiene brukes?	87
6.4.1	Adaptiv strategi	87
6.4.2	Transformativ strategi	88
6.4.3	Responsiv strategi	88
7	Avslutning	89
8	Bibliografi	93
	Vedlegg 1: Samtykkeskjema	97
	Vedlegg 2: Intervjuguide Nyhavna	98

Vedlegg 3: Intervjuguide Dokken 99

Figurliste

Figur 1 viser tidslinje over prosessen fro Dokken frem til 2023 29

Figur 2 viser Asplan Viak sitt forslag til paralleloppdraget for Dokken 34

Figur 3 viser oversikten over de sentrale byggene på Dokken. Dette gjør det visuelt lettere å se hvor de ulike næringene som er omtalt i teksten, skal plasseres. Hentet fra «Hovedrapporten arealstrategi for Dokken» 35

Figur 4 viser Advansia Vill sitt forslag til paralleloppdraget for Dokken 38

Figur 5 viser Tredje Natur sitt forslag til paralleloppdraget for Dokken 40

Figur 6 viser den vedtatte arealstrategien og hovedstrategien for utviklingen av Dokken. Hentet fra «Hovedrapport for Dokken» skrevet av Bergen kommune 42

Figur 7 viser oversikt over det første området som skal utvikles 43

Figur 8 viser oversikten over delområdene av Dokken. Områdene A B og C skal utvikles først 44

Figur 9 planområdet for Nyhavna som ble vedtatt av bygningsrådet 60

Figur 10 viser oversikten over de ulike delene på Nyhavna. Hentet fra «analyseheftet» 62

Figur 11 viser oversikt over eiendomsforholdene på Nyhavna per 2011. Hentet fra planprogrammet for Nyhavna 63

Figur 12 viser en tidslinje over planprosessen for Nyhavna. Samtidig med denne planprosesser ble Havet Arena etablert på Nyhavna som en del aktør for å skape byliv inne på området 65

Figur 13 viser forslaget til Team COBE som vant arkitektkonkurransen for Nyhavna 68

Tabell 1 viser oversikt over informantene i oppgaven 23

Tabell 2 viser dokumentene som er brukt for dokumentanalysen 25

Innhold

1. Innledning

Siden 1980-tallet har *fortetting* vært en del av bærekraftig byutvikling og planlegging. Fortettingen skjer gjennom transformasjon av gamle havne- og industriområder i byene. I dag er det i den vestlige verden ofte et ønske om å integrere disse mer inn i byens struktur som en del av handel, administrasjon og bosetning. Disse områdene har blitt ofte blitt ledige for annen bruk på grunn av ”The global shift”, som betegner flyttingen av industri til lavkostnadsland. Områdene er også blitt ledige på grunn av flytting av havner ut av bykjernen. Transformasjon av havneområder er en del av fortettingsstrategier for å planlegge byene på en mer bærekraftig måte. I slike planprosesser får private planfirmaer større ansvar for utviklingen og planleggingen. En potensiell risiko ved en slik organisering er at det kan bli et for stort fokus på det økonomiske, og at disse private aktørene kan få økonomiske egeninteresser. I både Nyhavna og Dokken er det derimot utviklingsfirmaer som eies av kommunen som har fått ansvar for den fremtidige utviklingen. I disse transformasjonsprosessene er det mange ulike aktører og interesser som skal tas hensyn til. Problemer som kan oppstå, er hvem som skal ha ansvaret for å ivareta ulike hensyn, slik at de nye områdene kommer flest mulig deler av befolkningen til gode.

For å undersøke denne transformasjonsprosessen i praksis, har jeg valgt å fokusere på Nyhavna i Trondheim og Dokken i Bergen. Begge er eksempler på transformasjon av gamle havneområder, mens strategien for planprosessen er ulik. Områdene er også ulike der Nyhavna er et relativt åpent offentlig område, mens Dokken er en internasjonal havn med strenge sikkerhetstiltak og er derfor lukket for allmennheten. De ulike planprosessene og selve utformingen av områdene kan være viktige faktorer som påvirker strategiene for byutvikling i disse to eksemplene og disse faktorene vil være sentrale i den videre diskusjonen.

1.1. Problemstillingene

For denne oppgaven har jeg valgt følgende problemstillinger:

1) Hvilke muligheter og begrensinger kan ligge i de to ulike strategiene for planutvikling som de to kommunene har valgt for Dokken og Nyhavna?

2) Hvilken rolle bør planleggeren ha i slike transformasjonsprosesser, og hvordan kan planleggeren ha kontroll over planutviklingen slik at Dokken og Nyhavna blir områder for alle?

3) Hvordan kan planleggere bruke adaptive, transformative og responsive metoder for å håndtere usikkerhet og kompleksitet i den urbane transformasjonen av Dokken og Nyhavna?

Den første problemstillingen drøfter hvilke muligheter og utfordringer planleggingen av Dokken og Nyhavna opplevdes å ha. Begge utbyggingene skal være ferdige rundt 2050, men det er tydelige forskjeller både i hvordan områdene er, og hvilke utviklingsstrategier som ble valgt. På hvilken måte fører disse ulikhetene til muligheter eller begrensninger i byplanutviklingen?

Den andre problemstillingen drøfter planleggeren sin rolle i de to utviklingsprosessene, og om planleggeren har mulighet til å påvirke planprosessen, slik at den sikrer en offentlig tilgjengelighet som kommer hele befolkningen til gode.

Den siste problemstillingen drøfter om de ulike planmetodene kan forstås som adaptive, transformative eller responsive metoder planleggeren bruker for å håndtere usikkerhet i prosesser som i Nyhavna og Dokken, og om det er mulig å bruke erfaringene fra disse prosessene i andre lignende prosesser. I analysen vil begrepene adaptiv, transformativ og responsiv planlegging trekkes inn og diskuteres.

1.2. Oppgavens struktur

Oppgaven vil først trekke inn den historiske utviklingen av byplanleggingen der den historiske bakgrunnen for transformasjon av industriområder presenteres. Jeg vil se på betydningen av de juridiske kravene knyttet til planleggingen og kommunen sine styringsmuligheter. Deretter vil jeg se på ulike perspektiver på planlegging der adaptiv, transformativ og responsiv er begreper som trekkes inn og diskuteres.

Metodekapitlet vil beskrive hvordan de semistrukturerte intervjuene og dokumentanalysen ble utført. Etske hensyn og behandling og lagring av informasjonen og lydopptak vil også presenteres.

2. Bakgrunn og teori

I denne delen skal jeg først gjøre rede for den historiske utviklingen av byplanleggingen. Deretter vil jeg beskrive sentrale tilnærminger til planlegging og planleggerrollen, samt lovmessige krav til byplanlegging.

Fokuset innen byplanleggingen i Vest-Europa har i stor grad endret seg fra starten av 1800-tallet og frem til i dag. På 1800-tallet ble den industrialiserte og kompakte byen sett på som usunn og umoderne; man ville vekk fra den kompakte byen. Dette førte til ideer om at byene burde bli bygget og utviklet i form av byspredning, gjennom for eksempel konseptet hagebyer. Byplanleggingen i etterkrigstiden ble i stor grad inspirert av denne tankegangen om å bygge byene ut i bredden og med stor spredning. Dette fortsatte, og ble forsterket av massebilismen på 1960- og 70-tallet. Privatbilen gjorde det lettere å bo utenfor byene, og befolkningen ble avhengig av bilen som transportmiddel. Mye natur ble derfor bygget ned, siden privatbilisme trenger mye areal og slipper ut mye forurensing. I denne perioden snur tankene rundt hva en god by er, og den kompakte byen blir et ideal for byplanleggingen. I dag er planleggerne opptatt av å transformere gamle industri- og havneområder som en strategi for å utvikle den kompakte byen.

2.1 Historisk utvikling av byplanleggingsfaget

Fremveksten av den industrielle revolusjonen på 1800-tallet førte til sterk økning i urbanisering i Vest-Europa, og det medførte etter hvert store forandringer i byplanleggingen. I denne perioden var et stort behov for arbeidskraft og et stort antall mennesker flyttet inn til byene. Dette preget datidens bybilde, i form av høy tetthet, dårlige levekår og det oppstod sykdommer som følge av levekårene. Arbeiderstrøkene lå ofte nært fabrikkene og i sentrumsområdene. Fabrikkene slapp ut store mengder røyk, og i mange byer blåste røyken fra vest mot øst, og dette var opprinnelsen til begrepene østkant og vestkant (Engen et al., 2019. s. 65).

I byene samlet disse samfunnsmessige problemene seg opp, og ble dermed synlige selv for overklassen. På midten av 1800-tallet var Europa preget av revolusjonsforsøk og opptøyer. Dette kan ha bidratt til at overklassen fryktet at de sosiale problemene kunne føre til flere revolusjonsforsøk (Røe, 2019, s. 207). Det førte også til en økt oppmerksomhet om fattigdom og levekår hos reformister i middel- og overklassen.

I perioden fra 1853-1869 var Paris under store ombygginger ledet av Baron Haussman. Sentralt i denne strategien var sanering av dårlige boligområder og bygging av nye bulevarder i Paris. Disse forbedringene førte til en betydelig endring i hverdagen for innbyggerne, inkludert effektive systemer og ny infrastruktur. Det var imidlertid også en underliggende militær strategi og sikkerhet i disse endringene av Paris. Haussman sin plan innebar også å sikre militær kontroll og en rask tilgang til bydeler i Paris som var preget av opptøyer. Nye brede bulevarder ble derfor anlagt fra sentrum og til utkantene av byen; noe som gjorde det lettere å sende ut militæret som hadde ansvaret for å holde orden (Scott, 1998, s. 61). Disse endringene skjedde som følge av gjentatte opprør, og på denne måten ble byens form endret fra å beskytte byene mot eksterne farer, til å beskytte staten og borgerskapet mot dens egne innbyggere (Engen et al., 2019, s. 67).

Fokuset innen byplanleggingsfaget endret seg utover på 1900-tallet, til å bli opptatt av hvordan man kunne planlegge byer med gode omgivelser: en god blanding av transport, industri, boliger og gode bomiljø for alle. Ved første halvdel av 1900-tallet var byplantenkningen preget av kritikk av den industrielle periodens byutvikling, og det vokste frem et behov for å tenke nytt rundt byen som konsept. Planleggingen av byene ble i løpet av denne perioden mer fokusert på «utopisk byplanlegging», og mindre på indre og ytre trusler. Et annet viktig fokus var rettet mot de fremtidige byenes *størrelse* (Engen et al., 2019, s. 67).

2.1.1 Hagebyideen

Fokuset innen denne retningen var å prøve å etablere og utvikle en landlig følelse i industribyene, dersom de ikke ble for store. Det var en reaksjon på de industrielle byenes trangboddhet, fattigdom, dårlige hygiene- og helseforhold, og forurensning. Engelskmannen Ebenezer Howard spilte en viktig innflytelsesrik rolle i denne retningen. Han presenterte tanker om å etablere hagebyer utenfor sentrum, for å kombinere det gode med landsbygden med det gode fra (Engen et al., 2019, s. 67). Howard sine ideer var forankret i en sosialistisk skepsis mot fattigdommen og ulikheten som kapitalismen medførte, og han så for seg at hagebyenes organisering kunne føre til en radikal omorganisering av samfunnet på basis av

lokale, egalitære lokalsamfunn. Howard mente at det var viktig at alle innbyggerne hadde adgang til gode boliger med lys, omgitt av natur og ren luft (Fishman, 1982).

En direkte videreføring av disse ideene, var en etablering av nye byer utenfor byene, med maksimalt 30 000 innbyggere. Europeisk byplanlegging ble preget av utforming av boligstrøk som lignet karakteristiske forsteder, med lav bebyggelse og gatestrukturer tilpasset terrenget. I Norge bidro blant annet Sverre Pedersen til at idealet om hagebyen kom til å prege den norske byplanleggingen. Sverre Pedersen utarbeidet mange planer for norske byer og tettsteder (Røe, 2019, s. 17).

2.1.2 Funksjonalistisk byplanlegging

Funksjonalistisk byplanlegging kjennetegnes ved en radikal nytenkning rundt måten byen skal bygges, bo i og organiseres på. I motsetning til Howards nærmest romantiske ideer, var denne retningen fokusert på det rasjonelle og funksjonelle. Retningen vokste frem i Europa på 1920- og 1930-tallet, og den franske arkitekten Le Corbusier sine ideer og tanker var sentrale. I likhet med tidligere planleggingstenkere, var han også fokusert på de store sosiale problemene i datidens byer, som for eksempel Paris (Fishman, 1982).

Han foreslo store og omfattende byutviklingsgrep for å håndtere disse problemene. Tankene hans karakteriseres ved at transport, arbeidsliv og boliger skulle legges i ulike funksjonelle soner av byen. Han tenkte på hus og byer nærmest som maskiner, og tegnet diagrammer som lignet på maskiner. Det var funksjon mer enn estetikk som var viktig. Le Corbusier mente at byene burde utvikles med en stor andel av høye boligblokker, i stedet for å bygge byene horisontalt ut fra sentrumskjernen (Fishman, 1982). Ved å bygge slike blokker var det mulig å huse en stor andel av mennesker på mindre arealer, for at de skulle få en kort vei til butikker og arbeidsplasser, og for å få åpnet opp områder til rekreasjon. Le Corbusier sine planer var i stor grad fokusert på det funksjonelle, og at grønne arealer i byen skulle bidra til å dekke befolkningen sitt behov for frisk luft og ro (Engen et al., 2019, s. 67). Ved å legge nye krav til lysforhold, tetthet og planløsning, ønsket han å forbedre boforholdene i byen. Dette kunne oppnås ved at nedslitte, gamle og tette bydeler ble revet, for å etablere moderne blokker med luft og lys mellom byggene (Røe, 2019, s. 17). Både tankene rundt hagebyen og funksjonalismen var motsvar til den «umoderne» og den «usunne» industrielle byen, men med ulike vinklinger. Den funksjonalistiske byplanleggingen påvirket i stor grad byutviklingen i tiden etter den andre verdenskrigen, byplanleggingsfaget og senere byutvikling.

2.1.3 Boligreisning

I tiden etter den andre verdenskrigen ble det lagt et stort fokus på bygging og utvikling av boliger i Norge. Denne perioden var preget av en stor mangel på boliger og det var en stor tilflytting til byene. En løsning på dette var utbygging av drabantbyene som boligområder utenfor byene. Drabantbyene ble utformet med inspirasjon fra tanker fra den funksjonalistiske byplanleggingen i form av bygging i høyden, frisk luft og grønne arealer (Røe, 2019). Fra 1950- til 1960-tallet var det en stor utbygging og utvikling av drabantbyer i Norge. På 1960-tallet var fokuset på å utvikle drabantbyer med høyere tetthet, og biler og bilisme preger byplanleggingen i denne perioden (Røe, 2019, s. 214).

Dette endret seg fra 1970-tallet, ved at idealene snur i takt med at miljøkampen førte med seg motstand og rettet oppmerksomhet på utfordringer, gjennom slagord som «mennesket i sentrum» og «livet mellom husene» (Rørtveit, 2015). Dette var en sentral kritikk mot hvordan det var å leve i drabantbyene. Det ble et stort fokus på etablering av gode boligmiljø og at trafikken hadde en for stor rolle i bybildet. I sammenheng med miljøkampen ble det også rettet fokus på at byspredningen førte til en nedbygging av verdifull matjord og ødeleggelse av natur. Et viktig fokus var at byspredningen også førte med seg en bilavhengighet, ved at byene var svært utstrakte; noe som førte til at befolkningen som bodde utenfor sentrum, ble avhengig av bilen som transport. Bilen krevde også stor plass i bybildet og det krevdes store arealer for å bygge parkeringsplasser inne i byene (Kittang, 2019, s.133).

En del av den modernistiske tankegangen var et ønske om sanering av gamle byområder for å gi plass til moderne, funksjonalistiske bygninger og strukturer. Den modernistiske tankegangen symboliserte et brudd med fortiden, i form av at historiske verdier i byen fikk liten verdi i bylandskapet (Kittang, 2019, s. 133). Utover på 1970-tallet vokste det frem sterke ønsker fra befolkningen om å ta vare på historiske bydeler i sentrum. Fagmiljøet innen byforskningen var i denne perioden preget av en sterk kritikk av den modernistiske tankegangen. En stor del av kritikken som ble rettet mot drabantbyene gikk på at de var ensformige og fremmedgjørende, og manglet stedlig og historisk tilknytning (Rørtveit et al., 2019, s. 47). Idealene rundt den gode byen snur dermed i denne perioden, ved å fokusere på at det skal være mulig å leve og ha gode liv i byene. Den kompakte byen med mange ulike funksjoner og tilbud blir idealet for byutviklingen igjen (Næss et al., 2020a).

Den såkalte nyliberalistiske byplanleggingen vokste frem som et motsvar til den sterkt offentlig styrte byutviklingen. I takt med det nyliberalistiske planidealet, vokser den markedsdrevne byutviklingen frem..

2.1.4 Markedsdrevet byutvikling

Sentralt i den mer markedsdrevne byutviklingen, er tanken om at det er markedet som skal påvirke utviklingen i byene (Sager, 2020, s. 72). Sager viser at det er stor uenighet i fagmiljøet om hvorvidt og i hvor stor grad nyliberalismen påvirker den økonomiske og fysiske utviklingen i byene (Sager, 2020, s. 70). Markedskrefter og private utbyggere fikk på 1980- og 1990-tallet en større rolle i byutviklingen. Fokuset for byplanleggingen ble at den skulle legge til rette for økonomisk vekst, fremfor for å regulere vekst. Det ble dermed et økt fokus på økonomien i byutviklingen, ved at det skulle bli mulig å tjene penger på byutvikling. Et tydelig eksempel på denne formen for byplanlegging er revitalisering og transformasjon av gamle industriområder i byene (Røe, 2019, s. 219).

Revitalisering av byer har i stor grad vært rettet mot sjøfrontutvikling, og grunnlaget for denne tankegangen startet i tiden etter Andre verdenskrig. Fremveksten av container-shipping førte til at gamle havner i mindre grad ble benyttet for denne industrien. De gamle havnene hadde ikke tilstrekkelig plass til containerdrift, som førte til at denne industrien flyttet ut av sentrum og etterlot seg store, sentrumsnære områder (Millspaugh, 2001, s. 76). Det vokste derfor frem et ønske om å ta disse områdene i bruk gjennom å utvikle dem til sentrumsnære områder. Begrepet revitalisering er brukt for å beskrive prosessen med å transformere slike gamle industriområder (Shaw, 2001).

Revitalisering av gamle industriområder og utvikling langs sjøfronten er en utviklingsstrategi som kan spores tilbake til 1980-tallet (Shaw, 2001, s. 160). Denne utviklingen innebærer en balanse mellom bevaring av interesser og utvikling. Shaw argumenter for at disse utviklingstrendene kan deles i fire ulike generasjoner, der den første startet med utviklingen av Baltimore (Shaw, 2001, s. 162). Den andre generasjonen av sjøfrontsutviklingen startet i Europa, der London Docklands og Barcelona var ledende (Shaw, 2001, s. 164).

Den andre generasjonen av sjøfrontsutviklingen var preget av en anerkjennelse for at det trengtes støtte fra det offentlige for å oppnå bevaring av historiske verdier (Shaw, 2001, s.169). Karakteristikken til den tredje generasjonen er, ifølge Shaw (2001), at disse ideene er utprøvd og akseptert, og dermed kan de brukes for utviklingsprosesser langs sjøen i mindre byer, så vel som i større byer (Shaw, 2001, s. 168). Et eksempel på en slik utvikling i Norge er planleggingen av Nedre Elvehavn i Trondheim som startet i 1986, samme år som første fase av Aker Brygge stod ferdig i Oslo (Skaar et al., 2019, s. 149).

Shaw mente i 2001 at byutviklingen ville ha et større fokus på innbyggernes livskvalitet, som en del av den fjerde utviklingsgenerasjonen. Fokuset på livskvalitet tenkte Shaw at ville være som et resultat av den økonomiske nedgangen rundt 1990-tallet (Shaw, 2001). Et eksempel på er målene som er satt i forbindelse med parallelloppdraget for offentlige rom på Nyhavna (Skaar et al., 2019, s. 150).

Begrepet entreprenørialisme i by er sentralt i den markedsdrevne byutviklingen, som kjennetegnes gjennom investorvennlige strategier innen den offentlige planleggingen (Jonas et al., 2015, s.143). Et kjennetegn ved denne retningen er at det etableres et offentlig-privat samarbeid ved planlegging og byutvikling. Denne formen for byutvikling, der markedskrefter har fått en så sentral rolle har møtt mye kritikk. Mye av kritikken har handlet om hvem som skal ha retten til byen og hvem byen skal være for. Denne kritikken vektlegger at privatisering av offentlige områder, spekulasjon i bolig og privatorientert fornyelse av byer kan føre til økende sosial ulikhet i form av *gentrifisering* (Jonas et al., 2015, s. 35). Gentrifisering viser til prosessen der tidligere arbeiderklassenabolag blir gjenstand for reinvesteringsprosjekter som tilrettelegger for folk med middelklasseinntekter, som ønsker å bosette seg i slike nabolag (Jonas et al., 2015, s. 312).

Revitalisering av gamle industriområder i byene har vært et sentralt moment i kritikken av hvordan en slik bypolitikk førte til et mer fokus på å utvikle attraktive byrom; som igjen førte til at «liv i byene forsvant». Sent på 1980-tallet, i takt med Brundtlandskommisjonens sin rapport «*Our common future*», ble fokuset på byutviklingen og byspredningen endret. Byene

hadde i stor grad vokst seg utover fra 1960-tallet til 1980-tallet (Næss et al., 2020, s. 36). Nedbygging av natur som følge av byspredning, gjorde det tydelig at det var et behov for å tenke nytt rundt byutvikling (Næss et al., 2020a) s. 36). Andre grunner til skiftet fra byspredning til fortetting var endring i befolkningen mot flere små husstander, og avindustrialisering, som gjorde det mulig å utvikle fraflyttede og sentrumsnære industriområder. At fortetningspolitikken fikk tidlig et stort gjennombrudd i Norge, kan også ha sammenheng med liberaliseringen av planlegging og boligfinansiering på slutten av 1980-tallet (Næss et al., 2020, s. 47). Ideen om den kompakte byen har i norsk sammenheng vært den sentrale politikken fra rundt starten av 1990-tallet (Rørtveit et al., 2019, s. 19).

2.1.5 Den strategiske byplanleggingen i Norge

I løpet av 1990-tallet ble det utviklet en bredere norsk planleggingstrategi for byutvikling i takt med resten av utviklingen i Europa. Dette skjedde for å gi plass til en økt bevissthet rundt bærekraftig utvikling (Ringholm & Hofstad, 2018, s. 108). I norsk planlegging var det et behov for hjelpemidler til å håndtere kompliserte problemer, forme retningen for utviklingen av samfunnet og finne bedre måter for å håndtere usikkerheten enn de eksisterende planredskapene var i stand til. Det vokste dermed frem et behov for strategiske metoder som kunne sørge for at område- og byutviklingen var i tråd med overordnede visjoner og mål (Ringholm & Hofstad, 2018, s. 108). I Norge vokser strategisk planlegging frem i løpet av Strategisk planlegging vokser frem utover på 1990-tallet som en reaksjon på den sterke markedsstyrte utviklingen (Ringholm & Hofstad, 2018, s. 107). Kommunene ønsket å få mer kontroll over planleggingen på grunn av den sterke kontrollen private fikk over planleggingen og utviklingen.

For å drøfte hvordan planleggerne kan ta i bruk strategisk planlegging, vil Folde sin artikkel om strategisk planlegging er sentral for analysen av hvordan strategisk planlegging kan forstås og brukes i dagens planlegging (Folde & Ellefsen, 2022). Strategisk planlegging er et konsept innen byplanlegging som innebærer å bruke ulike perspektiver og metoder som en strategi for å jobbe sammen med ulike eiere og interesser i byutviklingen. Folde undersøker hvordan man kan forbedre de eksisterende verktøyene, metodene og samarbeidsformene, og han problematiserer om planverktøyene i dag er tilstrekkelige eller bør endres. Folde sitt perspektiv åpner opp for læring, og gir et redskap til å forstå hva norske kommuner kan lære av hverandre, og hva Norge kan lære av Europa. I norsk byplanlegging blir det i dag brukt Veiledende plan for offentlige rom (VPOR), som kjennetegnes ved at verktøyet kan legge

veiledende føringer som skal sikre allmenne interesser som arealbruk og blå-grønne forbindelser (Folde & Ellefsen, 2022, s. 10). Målet med VPOR er å oppnå en god sammenheng mellom byggesaker og private planer rundt en felles plan for et område, noe som kan danne et godt grunnlag for fremtidige utbyggingsavtaler (Folde & Ellefsen, 2022, s. 10). VPOR kan være et strategisk verktøy som kan brukes der det er mange ulike grunneiere (Børrud et al., 2018). Verktøyet gjør det mulig å utarbeide mer fleksible planer og hensikten er å gi et rekkefølgekrav til offentlig-privat samarbeid for reguleringsplaner og utbyggingsplaner (Børrud et al., 2018, s. 326). En mulig ulempe med VPOR er at det ikke er juridisk bindende, men fungerer mer som et veiledende verktøy som brukes for å sette bestemte rekkefølgekrav til offentlig/privat samarbeid, reguleringsplaner og utbyggingsavtaler (Børrud et al., 2018). For utviklingen av Nyhavna og Dokken er det flere grunneiere som vil bli påvirket og involvert i planleggingen, og derfor er VPOR et relevant strategisk verktøy å trekke inn for drøftingen senere i oppgaven.

2.1.6 Kommunene sine styringsmuligheter i transformasjonsprosesser

Transformasjons- og fortettingsprosesser som inngår i ledende planstrategier, innebærer mange ulike aktører som må tas hensyn til i prosessen. Denne studien tar for seg Dokken og Nyhavna. Her er det kommunaleide selskaper som har ansvar for utviklingen og utbyggingen av områdene. Dette er forskjellig fra den dominerende trenden, der økonomiske og markedsinteresser har fått styre planleggingen (Nordahl, 2020, s. 61). I min analyse er det relevant å undersøke hvilke muligheter kommunen har og hvilke økonomiske drivkrefter som er involvert i kompakt byutvikling. Nordahl (2020) sitt perspektiv vil brukes for å undersøke hvordan kommunen kan bruke planlegging for å få innflytelse i prosesser som handler om byutvikling, og hvordan kommunen kan påvirke de private aktørene. Grunneier har, gjennom en vedtatt arealplan, en juridisk rett til å bruke de disponerte arealene til ønsket formål og velge hva slags bygningstypologi som skal bygges (Nordahl, 2020, s. 62).

Planarbeidet handler mye om prosjektavklaring når det er private aktører som er sentrale i byutviklingen. Myndighetene kan sette rammebetingelser for utforming av byggeprosjekter og arealbruk. De private utbyggerne kommer med forslag til utbyggingsprosjekter som skal utvikles og prioriteres. Kommunen skal sette krav til hva slags vilkår som må være oppfylt før bygningene kan bygges og tas i bruk. Planmyndigheten, altså kommunen i denne sammenhengen, må også vurdere planene til de private utbyggere opp mot den vedtatte

arealplanen (Nordahl, 2020, s. 62). Samtidig med at private får et større ansvar for byutviklingen, har den offentlige byutviklingsstrategien endret seg i større grad mot utvikling av sentrumsnære bydeler, og vekk fra byspredning. Kommunen stilles overfor andre utfordringer ved transformasjon av slike områder, ved at de må samarbeide med utbyggere og grunneiere, samtidig som kommunen må svare på private utbyggingsavtaler og utvikle overordnede planer (Nordahl, 2021, s. 62).

For å påvirke dagens byutvikling har kommunene økonomi, visjon og juss til rådighet. Nordahl (2021) argumenterer for at å undersøke rollen kommunen har må man skille mellom handlingsrommet som kommunen eventuelt har kontroll over og de større drivkreftene som ikke blir påvirket av lokale drivkrefter. Plasseringen av næringslivet og de store flyttemønstrene er eksempler på prosesser kommunen i liten grad klarer å påvirke (Nordahl, 2021, s. 64). Nordahl sitt perspektiv er relevant å trekke inn i drøftingen av kommunen sine muligheter i byutviklingen. Perspektivet om en «*Utbyggerstyrt utvikling*» er også nyttig for å undersøke hvilke handlingsmuligheter kommunen har for å styre utbyggingsprosesser når private aktører i større grad får ansvar for disse prosessene.

2.2 Planleggerrollen og ulike perspektiver på planlegging

For å drøfte ulike strategier og synet på planleggerrollen i analysedelen, vil adaptiv, transformativ og responsiv planlegging, være relevante begreper og et teoretisk grunnlag for drøftingen.

Usikkerheten i store utviklings- og transformasjonsprosesser gjør det nødvendig å undersøke nye måter å tenke byplanlegging på. Planleggerne må ta beslutninger i dag som kan forberede samfunnet på usikkerhet som kan oppstå om mange år. Denne usikkerheten vil alltid være til stede, og er utfordrende og kompleks å løse. Planlegging er en form for beslutningstaking som involverer en lang tidsramme og komplekse situasjoner (Abbott, 2005, 238). Planlegging har som mål å endre den forventede fremtiden, og det er derfor viktig å forstå hva som er ukjent og kjent med fremtiden. Det vil være sentralt å forstå hvordan fortiden, nåtiden og fremtiden henger sammen, og hvordan planleggeren reagerer i forhold til slike utfordringer i planleggingen. Dette er sentrale problemer som planleggeren må finne svar på (Abbott, 2005, s. 237). Usikkerhet kan oppstå som følge av komplekse planprosesser eller stadig endrede sosiale forhold (Abbott, 2005, s. 239).

«Responsive byer» er byer som er i stand til å svare på og håndtere fremtidens usikkerheter. Byers evne til å reagere er et stadig økende fokus innen byplanlegging, og det vil være behov

for nye planstrategier. Responsiv styring innebærer å reagere effektivt på innbyggernes behov, og legge til rette for involvering fra innbyggerne i styringsprosesser (Tiwari et al., 2024). En responsiv styring innebærer at planleggerne legger til rette for involvering av innbyggerne i utviklingsprosessene. Responsiv styringsstrategi har som mål å tilpasse seg og møte befolkningens behov ved å sikre en god tilgang til informasjon om beslutninger som tas i utviklingen (Tiwari et al., 2024). For å oppnå dette vil det være viktig at staten, planleggerne og andre aktører som har ansvar for utviklingen, gjør det lett å ta kontakt. For å oppnå dette kan det være mulig å etablere en felles plattform der befolkningen kan gi informasjon om deres behov, som kan gjøre det lettere for planleggerne å møte behovet (Tiwari et al., 2024). Denne plattformen kan gjøre det lettere for beslutningstakerne å gi informasjon om planprosesser som skal igangsettes og gi tilbakemeldinger til innbyggerne. Dermed vil det være lettere å holde en åpen involvering med befolkningen (Tiwari et al., 2024).

Et stort problem som er sentralt i planleggingen i dager forskjellen mellom trender innen byutviklingen og transformativ strategier (Filion et al., 2015, s. 202). For å endre denne forskjellen vil det være viktig å finne ut hva som bidrar til å skape hindringer som påvirker planleggernes evne med å realisere bærekraftig byutvikling (Filion et al., 2015, s. 202). Stiavhengighet er en sentral hindring som trekkes inn som påvirker planleggernes mulighet til å oppnå en bærekraftig byutvikling (Filion et al., 2015, s. 205). For å finne løsninger på utfordringer ved byutviklingen, kan bærekraftig utvikling være en løsning. Ulike meninger blant politikere og offentligheten, kan bidra til å skape en hindring for å oppnå en bærekraftig og transformativ strategier (Filion et al., 2015). Stiavhengighet kan også skape hindringer for gjennomføringen av transformativ og bærekraftige strategier. Stiavhengighet handler om at dagens infrastruktur og system gjør det vanskeligere å påvirke innbyggernes vaner ved bruken av byrommene eller valget av transport (Filion et al., 2015, s. 212). Denne stiavhengigheten kan bli endret ved å bruke Kato (2008) sine strategier for å prøve ut nye og ulike tiltak i byutviklingen.

Kato (2008) sine strategier vil derfor være sentrale å trekke inn for å finne gode løsninger på hvordan en adaptiv tilnærming kan tas i bruk. Forfatteren foreslår fire sentrale strategier som kan tas i bruk. Ved å teste ut ulike strategier gjennom eksperimenter, kan det gjøre det lettere å finne gode styringsstrategier. Ulike eksperimenter og utprøvinger kan gjennomføres samtidig og da vil det være avgjørende med gode oppfølgninger av disse eksperimentene (Kato & Ahern, 2008). Sentralt i denne strategien er nettopp det "å lære gjennom å gjøre" og å ikke være redd for at noen tiltak ikke funker (Kato & Ahern, 2008).

I lys av slik økende usikkerhet som følger med byutviklingstrender, er det nødvendig å utforske nye tilnærminger til urban planlegging. En av disse tilnærmingene er adaptiv planlegging, som Rauws (2017) utforsker. En adaptiv planleggingstilnærming kan bidra til å styrke urbane områders respons både for uforventede og forventede endringer. Rauws argumenterer for at en adaptiv planleggingstilnærming kan styrke byers evne til å reagere på både forventede og uforventede endringer. En adaptiv tilnærming innebærer å utarbeide overordnende rammeverk for transformasjon uten å komme frem til for strenge rammer for utviklingen (Rauws, 2017). Ved å benytte seg av denne strategien, skapes det muligheter for å la områder bli påvirket av fremtidige retninger eller trender i utviklingen (Rauws, 2017, s. 35).

Walker et al. (2013) bruker også en adaptiv tilnærming for å undersøke hvordan planleggerne kan lage og utarbeide planer som er robuste og som kan tilpasses usikre forhold for å oppnå bærekraftige mål (Walker et al., 2013). En slik bærekraftig plan bør være tilpasningsdyktig og robust, dersom uforutsette forhold krever dette. (Walker et al., 2013). En stor utfordring ved utarbeiding av bærekraftige planer er at det er ikke mulig å fjerne alle fremtidige usikkerheter. Dersom planleggerne ignorerer usikkerhetsmomenter, kan dette føre til at nødvendige grep ikke blir tatt, og det oppstår situasjoner som kunne vært unngått. Å se bort fra usikkerheter kan føre til at planleggerne ender opp med ikke-bærekraftige planer, der muligheter og sjanser for bærekraftig kan bli tapt (Walker et al., 2013, s. 956).

Dagens byer står overfor komplekse problemer knyttet til økende urbanisering. Sentrale problemer som planleggere må finne svar på, er hvordan man kan planlegge for gode byer der innbyggerne blir tatt vare på. Et sentralt problem som må løses, er å finne ut hvordan man radikalt kan endre tilnærmingen for at utviklingen av byer kan tilpasses fremtidige utfordringer. Her vil Ortegon-Sanchez (2016) sin modell for å oppnå en transformativ planlegging, være relevant å trekke inn. Sentralt i denne strategien er å definere nettopp hvordan en fremtidig ved å definere ønskede planprinsipper (Ortegon-Sanchez & Tyler, 2016). I denne sammenhengen er det derfor viktig at utviklingen fokuserer på sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft (Ortegon-Sanchez & Tyler, 2016). Ortegon-Sanchez beskriver en "5-byers modell" som er en modell for utvikling av en rettferdig by, der behovene til innbyggerne blir tatt vare på og der man legger til rette for gode sosiale møter og bruk av byen. Denne modellen vektlegger at det er viktig å lage en by med mange offentlige rom som er tilgjengelig for alle. Byen skal utvikles til å være bærekraftige, og det er viktig at

byen kan tilpasse seg fremtidige hendelser; at den er responsiv og fleksibel (Ortegon-Sanchez & Tyler, 2016), s. 8). Målet med denne modellen er at den skal være omfattende og grundig, samtidig som den er tydelig og lett å formidle. Arbeidet med en fremtidig visjon for byene må jevnlig tilpasses innbyggernes behov og endringene i byen. Det er derfor et behov for at arbeidet med en slik strategi er dynamisk og kan tilpasses etter behov (Ortegon-Sanchez & Tyler, 2016, s. 8).

2.3 Lovmessige krav til planarbeidet/historisk utvikling av plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven setter rammen for offentlig planlegging, og den første landsdekkende loven var bygningsloven fra 1965. Denne loven ble etter hvert endret en del ganger, hvorav første gang var i 1980. Den ble så trukket tilbake og endret igjen i 1985, og den siste versjonen av loven ble vedtatt i 2008 (Aarsæther et al., 2021, s. 17). Hensikten med loven fra 2008 var å sikre at planlegging skjedde i tråd med et sentralt rammeverk som kunne tas i bruk av regioner og kommuner for å styre arealbruk og samfunnsutvikling (Aarsæther et al., 2021, s. 19).

De formelle kravene til planlegging settes av Plan- og bygningsloven. Et viktig aspekt ved arealutvikling er planlegging. Planlegging avgjør hva som kan bygges hvor, hvor arealutvikling kan settes i gang, hvor det ikke skal bygges, og den avgjør hvilke hensyn som må tas i utviklingen (Fallseth & Saglie, 2021, s. 69). Plan- og bygningsloven pålegger fylkeskommunene og kommunene å arbeide med en helhetlig og overordnet styring og planlegging av en bærekraftig byutvikling. Klima- og miljøpolitikk, regional- og lokal utvikling, folkehelse og offentlig folkehelse er alle aspekter som omfattes. Planmyndigheten pålegges også at arealbruken er i tråd med samfunnsplanleggingen gjennom å utarbeide reguleringsplaner som er juridisk bindende. Loven setter føringer for hvordan slike arealplaner skal gjennomføres, som blant annet gjelder for samarbeid med private utviklere (Fallseth & Saglie, 2021).

2.3.1 Formålet med kommuneplanens samfunnsdel

Ifølge Plan- og bygningsloven, skal kommunene ha en plan som skal vise hvordan fremtidig arealbruk henger sammen med fremtidig samfunnsutvikling. Slike planer kalles for «*Kommuneplanen sin arealdel*». Arealdelen består av et arealplankart som karakteriserer arealbruk i kommunen, planbestemmelse som gir en detaljert bestemmelser for hva arealer kan brukes til, og en planbeskrivelse (Fallseth & Saglie, 2021, s. 70). Reguleringsplaner er et

detaljert kart med planbeskrivelser og planbestemmelser (Fallseth & Saglie, 2021) 2021. s. 72). Formålet med planen, og om det trengs fremtidig detaljering av bestemte deler av planen, påvirker hvor detaljert plankartet skal være. Områderegulering og detaljregulering er to ulike typer reguleringsplaner (Fallseth & Saglie, 2021). s. 73). Kommunen eller private aktører kan utarbeide reguleringsplaner, men det er kommunestyret som vedtar de ulike planene (Fallseth & Saglie, 2021, s. 74). Kommunen bruker områderegulering dersom kommunen mener det er et behov for detaljerte avklaringer av arealbruken eller om det er et krav til områderegulering i kommuneplanens arealdel (Fallseth & Saglie, 2021, s. 73). En detaljregulering skal tilrettelegge for konkrete utviklinger av anleggs- og byggetiltak, hvor det kan være offentlig eller private som er forslagsstiller (Fallseth & Saglie, 2021, s. 73).

Planprosessen har flere krav som må oppfylles for å kunne settes i gang. Dette gjelder for varsel, høring, innhold og vedtak gjennom bestemmelsen om å etablere planprogram (Fallseth & Saglie, 2021, s. 74). Alle parter som involveres og påvirkes av planen skal få informasjon og varsel om oppstart så tidlig som mulig. Det skal utarbeides et planprogram som skal vise planprosessen med frister, planarbeidet, deltakere, hvordan medvirkning skal sikres, behov for utredninger og hvilke alternativer som vurderes. Planprogrammet skal legges ut til offentlig høring i seks uker og mulige innspill skal kunne sendes til kommunen slik at de kan revidere planprogrammet. Etter dette starter utarbeidningen av planforslaget og i denne prosessen legges det til rette for medvirkning fra parter som påvirkes og berøres av planene (Fallseth & Saglie, 2021, s. 74).

For alle kommunale og regionale planer, skal det utvikles et planprogram som danner grunnlaget for planarbeidet. Planprogrammet skal presentere planprosessen med deltagere og frister, plan for medvirkningsmuligheter, behovet for utredninger, hvilke muligheter som vil tas i betraktning, og hva formålet er med planarbeidet. Når alle forslag til planer legges ut ved offentlig ettersyn, skal de ha en beskrivelse av formålet med planen, virkninger, hovedinnhold, og av hvordan planen forholder seg til allerede eksisterende retningslinjer og rammer som gjelder for området (*Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)* - Lovdata, u.å., §§4-1, 4-2).

I denne studien er det relevant å trekke inn de lovmessige kravene til planarbeidet, fordi disse er viktige deler av prosessen, og kommunene er pålagt å følge *Plan og bygningsloven*. De relevante delene av *Plan og bygningsloven* er kapittel 4, §§4-1, og 4-2, da disse omhandler generelle krav til planprogrammet, konsekvensutredning og planbeskrivelsen. Ellers er

Reguleringsplaner, kommunedelplaner og kommunens reguleringsplaner relevant å trekke inn.

3. Metode

I dette kapitlet skal jeg presentere hvilke metode som er valgt for oppgaven og begrunne valget. I dette forskningsprosjektet har jeg valgt en kvalitativ tilnærming, og innhentet data gjennom intervju og dokumentanalyse. Videre vil jeg se på min rolle som forsker i datainnsamlingen og prosessen rundt dette. Deretter vil jeg redegjøre for hvordan behandlingen av data og etiske hensyn har blitt gjennomført i dette prosjektet.

3.1 Valg av metode og problemstilling

En viktig del av forskningsdesignet er å finne ut hvilke metoder som er relevante å bruke for datainnsamlingen. I denne studien var det viktig at metoden var fleksibel nok til at studien kunne endres underveis, dersom informasjonen jeg fikk krevde det (Thagaard, 2019, s. 54). Å avgrense temaet, for å undersøke om det er mulig å gjennomføre prosjektet innenfor rammene som er satt for masteroppgaven er viktig, og slike avgrensninger har betydning for metodevalget. Problemstillinger er nødvendige for å gi et godt grunnlag for en kunnskapsinnhenting, og for å sette rammer for hva oppgaven skal gi svar på. Thagaard poengterer at problemstillingene bør defineres tydelig nok til at de kan gi en veiledning for hvordan forskningsprosjektet skal gjennomføres metodisk. Problemstillingene bidrar både til å gi retning og avgrense det videre arbeidet (Thagaard, 2019, s. 46). Problemstillingene i denne studien er formulert slik at de skal gi et godt diskusjonsgrunnlag for rollen til planleggeren i slike langsiktige transformasjonsprosesser.

Problemstillingene er formulert relativt åpne, for at det skal være mulig å inkludere mulige interessante temaer som kan komme frem underveis i forskningsprosessen. Kvalitative tilnærminger er egnet for å fordype seg og gjennomføre grundige analyser av hvordan ulike aktører opplever og erfarer sosiale fenomener. De er rettet mot å få tak i komplekse perspektiver og erfaringer som går i dybden i sosiale prosesser. De utforsker spørsmål som ikke har enkle, målbare eller tekniske svar.

3.2 Rekruttering av informanter

Ved rekruttering av informanter til forskningsprosjekt, er det viktig å velge personer som er i stand til å gi reflekterte tanker og meninger om det aktuelle teamet (Tjora, 2021, s. 145). Da jeg skulle rekruttere informanter til prosjektet, valgte jeg å kontakte personer som var tett

knyttet til de to utviklingsprosjektene. Jeg benyttet dermed en strategisk utvelging av informanter, da målet var å finne sentrale personer som var involvert i prosessene og dermed kunne svare godt på spørsmålene (Tjora, 2021, s. 145). For å rekruttere informanter fra Bergen kommune sendte jeg e-post til programlederen for Dokken. Programlederen hadde dessverre ikke tid eller kapasitet til å være med på intervju, men jeg fikk en masteroppgave som tok for seg Dokken og Bjørvika i Oslo. Jeg fikk også tips om relevante personer som var involvert i planprosessene, både fra kommunen, Bergen Havn AS og styrelederen i Dokken Utvikling AS. Informanter fra Nyhavna var vanskelig å rekruttere. Som svar på e-posten jeg sendte, beskrev de en veldig travel prosess med å få på plass en ny daglig leder. Jeg fikk til svar at det var et interessant tema jeg har valgt for oppgaven, men at de dessverre ikke hadde tid til å være med på intervju og dermed klarte jeg bare å rekruttere to informanter fra Trondheim.

3.3 Semi-strukturerte intervju

Intervju er den mest brukte kvalitative metoden for datainnsamling, blant annet fordi forskeren får gått i dybden på temaene for studien. For å gjennomføre et godt intervju er det nødvendig med en detaljert forberedelse og grundig planlegging (Dunn, 2021, s. 148). Ved en semistrukturert tilnærming er spørsmålene og rekkefølgen delvis bestemt før intervjuet, men er bare delvis strukturert, som gjør at intervjuet kan tilpasses det informanten beskriver og er opptatt av. Jeg gjennomførte det første intervjuet med personer som var involvert i prosessen med Nyhavna fra planavdelingen i Trondheim kommune. For opptak av intervjuet brukte jeg appen *Diktafon*, da denne lagrer informasjonen separat fra enheten. Dette er viktig for å unngå at uvedkommende får tilgang til svarene og informasjonen fra intervjuet. Appen hjelper også med å transkribere, slik at informasjonen ikke blir glemt, og jeg hadde direkte sitat tilgjengelig hvis det var behov for det. Før intervjuet ble spørsmålene sendt til informantene slik at de kunne forbedre seg på forhånd. Intervjuene varte rundt en time, og mengden spørsmål ble tilpasset til denne tiden. Intervjuene i Bergen ble gjennomført i lokalene til Bergen Havn og Bergen Kommune. Ett intervju ble gjennomført på Teams, fordi det ble foreslått av styrelederen i Dokken Utvikling AS. Det som skiller et intervju over nettet med intervju ansikt til ansikt, er at det er vanskeligere å se kroppsspråket til informanten. Opptak av intervjuet kan også være vanskeligere å få til over nettet enn for fysiske intervju. Jeg merket at det var litt vanskelig å finne ut hvordan vi skulle få tatt opptak av intervjuet over Teams, noe som påvirket lengden på intervjuet. Styrelederen måtte ta opptak og sende transskriberingen til meg etter intervjuet fordi det var personen som hadde laget møterommet

på Teams som kunne ta opptak av intervjuet. Jeg opplevde at dette gikk fint, og under resten av intervjuet var det ikke noen flere tekniske problemer som oppstod. Informantene hadde stillinger som forretningsutvikler, markedssjef, prosjektleder, styreleder og daglig leder.

For intervjuet med Bergen Havn brukte jeg i liten grad intervjuguiden og lot heller informantene fortelle fritt om prosessen, bakgrunnen og alle beslutningene som ble tatt frem til i dag. Dette gjorde jeg for å få en forståelse for hvor komplisert en slik prosess kan være, og hvor mange ulike aktører som kan være involvert. En annen grunn til at jeg lot informantene snakke fritt om prosessen, var at jeg ville få en grundig bakgrunnsinformasjon om prosessen, som ville være bra for det videre arbeidet med oppgaven. På denne måten ville jeg også få grundigere informasjon om komplekse erfaringer og perspektiver fra prosessen.

Samhandlingen mellom forskeren og informanten er viktig å ta hensyn til i prosessen med datainnsamlingen. Det er viktig å skape en tillitsfull og avslappet atmosfære ved selve gjennomføringen av intervjuet (Thagaard, 2019). Før intervjuene opplevde jeg at informantene var åpne og var imøtekommende. For å gjøre intervjuene mer avslappende, fikk jeg tilbud om noe drikke, som bidro til å skape en mer vennlig atmosfære. Jeg var opptatt av at informantene skulle føle at de kunne fortelle og svare fritt på spørsmålene jeg stilte. Før interjuvet ga jeg tilstrekkelig med informasjon om hva forskningsprosjektet ønsket å finne svar på. Følgende tabell viser en oversikt over informantene i oppgaven.

Tabell 1 viser oversikt over informantene i oppgaven

Dokken	Dato	Nyhavna	Dato
Forretningsutvikler fra Bergen Havn	16.01.24	Planlegger i Trondheim kommune	17.11.23
Markedsutvikler fra Bergen Havn	16.01.24	Tidligere byutviklingsdirektør i Trondheim	04.12.23
Planlegger og prosjektleder i Bergen kommune	17.01.24		
Styreleder og midlertidig daglig leder i Dokken Utvikling AS	19.01.24		

3.3.1 Intervjuguide

Da jeg skulle utforme intervjuguiden var det viktig at jeg planla godt, for å sikre at jeg var fleksibel overfor det informantene snakket om. Det var også viktig å sikre at jeg stilte spørsmål som var rettet mot de sentrale temaene for prosjektet (Thagaard, 2019, s. 95). En intervjuguide brukes for å strukturere intervjuene som skal gjennomføres. Spørsmålene i intervjuguide kan være skrevet som stikkord, men forskeren kan få større nytte dersom det er fullstendige spørsmål (Tjora, 2021, s. 167). Jeg valgte å ha fullstendige formulerte spørsmål, med noen oppfølgingsspørsmål underveis. Intervjuguiden ble formulert på en semistrukturert måte, for å gjøre det lettere for informantene å snakke friere, og for at intervjuene skulle være likere en uformell samtale. Under intervjuene ønsket jeg å ikke bli for avhengig av intervjuguiden, slik at den kunne forstyrre samtalen med informantene (Tjora, 2021, s. 172). Jeg hadde valgt å ha tolv spørsmål, med noen oppfølgingsspørsmål underveis, slik at informantene kunne reflektere tilstrekkelig rundt temaene.

I alle typer intervjuer anbefales det å bruke lydopptak, noe som sikrer at all informasjon blir tatt med, og som gjør det enklere å få skrevet det ned i ettertid. Det blir dermed lettere å fokusere på selve samtalen og konsentrere seg om hva informantene formidler. Før jeg startet, spurte jeg tydelig informantene om de samtykket til intervjuet og om det var greit at en lydopptaker ble tatt i bruk. Jeg informerte også om hvordan opptaket skulle brukes i ettertid, hvor det oppbevares, og når planen var å slette opptaket (Tjora, 202, s. 180).

Notatene og informasjonen fra intervjuene bør transkriberes samme dag som intervjuene gjennomføres. Nedskrivningen kan ta lang tid, og det er derfor lurt å starte på dette så tidlig som mulig (Dunn, 2021, s. 169). Transkribering av intervjuene ble gjort den samme dagen som jeg holdt intervjuene, for at jeg ikke skulle glemme informasjonen og intervjukonteksten. Appen «diktafon» lagret informasjonen fra intervjuet eksternt på en nettside, der intervjuet ble transkribert automatisk. Jeg lagret de transkriberte intervjuene i en egen mappe på min egen PC, og slettet dokumentet på app-siden umiddelbart etterpå. Det var likevel et behov for omfattende redigering av informasjonen, da det inneholdt noe feil på grunn av lyden i rommet, mikrofonene på mobilen eller på dialekten.

3.4. Dokumentanalyse

Ved å analysere eksisterende dokumenter er det mulig å innhente mer informasjon om saker vi ønsker å undersøke. I de fleste forskningsprosjektene er det vanlig å bruke dokumenter som grunnlag for datainnsamlingen. Da brukes dokumenter ofte for å få bakgrunnsinformasjon som blir brukt sammen med intervju. Når dokumenter blir brukt som datagrunnlag, poengterer Tjora at det er viktig å sette disse i en kontekst: hvor er de skrevet, når er de skrevet, hvem har skrevet de og hvem er de rettet mot (Tjora, 2021, s. 196). For å få tilstrekkelig med informasjon om Dokken og Nyhavna, valgte jeg å kombinere dokumentanalyse med intervju. De første dokumentene for Nyhavna har blitt skrevet av Trondheim kommune i 2011, 2016, 2020 og 2022. Disse er blitt skrevet i forbindelse med arbeid for planleggingen prosessen for Nyhavna. Dokumentene er skrevet for å veilede og styre utviklingen og planleggingen av Nyhavna. Dokumentet «Offentlige rom på Nyhavna» ble skrevet av Trondheim kommune som har vurdert forlag som er blitt levert til et parallelloppdrag for Nyhavna. Dokumentet fra Team Cobe ble skrevet i forbindelse med arkitektkonkurransen for Transittkaien.

De første dokumentene for Dokken er skrevet av eksterne konsulentteam som har sendt inn forslag til et parallelloppdrag for Dokken i 2020. De neste dokumentene ble skrevet av Bergen kommune i 2021 og 2022, for å sette føringer og komme frem til strategier for utviklingen av Dokken. Jeg valgte følgende dokumenter:

Tabell 2 viser dokumentene som er brukt for dokumentanalysen

Nyhavna	Dokken
«Nyhavna kommunedelplan». Planprogram. Trondheim kommune (2011)	«Konseptvalgutredning logistikknutepunktet i Bergensregionen Hovedrapport». Skrevet av Jernbanenettverket (2015)
«Nyhavna kommunedelplan». Planbeskrivelse med konsekvensutredning. Trondheim kommune (2016)	«Dokken. City of life. Livets by». Advansia Vill m fl. Parallelloppdrag Dokken (2020)
«Offentlige rom på Nyhavna». Parallelloppdrag for Nyhavna. Norske arkitekters landsforbund (2019)	«Ut mot havet!» Asplan Viak m fl. Parallelloppdrag Dokken (2020)
«Kvalitetsprogram for Nyhavna» Trondheim kommune (2020)	«Regenerativ By». Tredje Natur m fl. Parallelloppdrag Dokken (2020)

<p>«Kvalitetsprogram for Nyhavna. Ti strategiske virkemidler for utviklingen av en sentrumsnær bydel på Nyhavna». Trondheim kommune (2022)</p>	<p>«Dokken 2050 – transformasjon fra godshavn til ny bydel» Overordnet strategi. Bergen kommune (2021)</p>
<p>«Ny Havna. Nye horisonter» Team Cobe. Arkitektkonkurranse for Transittkaia (2022)</p>	<p>«Transformasjon fra godshavn til ny bydel» Arealstrategi Dokken. Bergen kommune (2022)</p>

3.5 Etiske hensyn

I kvalitative forskningsprosjekter som behandler personlige informasjon, er det alltid etiske hensyn som forskeren må ta hensyn til. Etiske hensyn er ofte relatert til presentasjonen av dataen som for eksempel anonymisering eller selve gjennomføringen av intervjuet (Tjora, 2021, s. 187).

I et etisk forsvarlig forskningsprosjekt, er det et krav om konfidensialitet. Dette vil si at all personlig informasjon om informantene skal behandles slik at det ikke er mulig å identifisere deltakerne (Thagaard, 2019, s, 25). I dette prosjektet anonymiserte jeg informantene i så stor grad det lot seg gjøre. Jeg intervjuet sentrale personer tilknyttet utviklings- og planprosessene for Nyhavna og Dokken, noe som begrenser i hvor stor grad de kan anonymiseres.

Behandling av lydopptak fra intervjusituasjonen er en etisk vurdering som må tas hensyn til for å hindre at andre får tilgang til informasjonen. For dette prosjektet ble dette sikret ved at opptaket av intervjuene ble lagret på et annet sted enn mobilen, da jeg hadde gjennomført intervjuene. Nettsiden opptakene ble lagret på, er det bare meg som har adgang til og opptakene vil slettes når prosjektperioden er over. Sitatsjekk er også et viktig etisk hensyn som må tas hensyn til ved intervju av informanter. Dette har jeg gjort ved å samle alle sitatene for funnene, og sendt disse til informantene, slik at de kan godkjenne eller komme med forslag til endringer. Det er mange aktører som er involvert i disse planprosessene, og det er derfor viktig å sikre at ingen av de involverte aktørene føler seg tråkket på.

4. Dokken

4.1 Historisk utvikling

Den historiske beskrivelsen i Bergen kommune sine planer (Bergen kommune 2021) viser at Dokken som havn og skipstrafikken strekker seg tilbake flere århundrer. Dokumentene trekker frem at dagens område i stor grad er preget og inspirert av etterkrigstidens byplanleggingsideal. I etterkrigstiden ble det bygget ut kraner, havnelager, små bygg og jernbanespor til havnen. Utover på 1970-tallet ble havneområdet utvidet ganske betydelig for å gi plass til containertrafikk og lagring.

Dokken er i dag et stort havneområde i Bergen sentrum, med gods- cruise- og passasjertrafikk. En stor del av området er fysisk avsperrret med gjerder, som en del av den internasjonale sikkerhetsordningen som gjelder alle internasjonale havner. Bergen Kommune beskriver i dokumentet som en «overordnet strategi» (2021) at godshavnen i Dokken skal flyttes ut av sentrum, og en ny bydel skal utvikles.

4.1.1 Den politiske prosessen knyttet til Dokken-utbyggingen

Proessen med å flytte havnen bort fra Dokken startet allerede i 2015, ved at kommunen ønsket at det skulle utarbeides en konsekvensutredning for å lage et logistikk-knutepunkt *utenfor* sentrum (Jernbanedirektoratet, 2015). Ifølge forretningsutvikler i Bergen Havn skulle utredningen involvere havn og jernbane, og prosjektet ble styrt av Bane Nord. Det påpekes at et sentralt problem ved dette prosjektet er at jernbanen er statlig styrt, mens havnen er kommunalt styrt. Det var Bane Nord som fikk oppdraget med å drive konsekvensutredning for det nye logistikknutepunktet. Fokuset deres var rettet mot hvor jernbanen kunne plasseres og i mindre grad hvor havnen kunne flyttes til. Konklusjonen til Bane Nord var at jernbanen kunne flyttes til Hordnesskogen, mens havnen kunne fortsatt ligge i byen frem til 2040 (Jernbanedirektoratet, 2015). Da folk fikk vite at Bane Nord ønsket Hordnesskogen som en løsning, ble det et folkeopprør og underskriftkampanje om at Bane Nord måtte finne et annet sted for havneutbygging. Det som kommer frem under intervjuet med Bergen Havn, er at Hordnesskogen er et populært turområde og at kritikerne reagerte på at Bane Nord valgte dette området for utbygging. Som en konsekvens av denne motstanden valgte staten å heller renovere for nesten en milliard i sentrum. Ifølge informantene fra Bergen Havn, var Havnen

fornøyd med konklusjonen til Bane Nord, om at havnen skulle ligge i sentrum frem til rundt 2040. Kommunen var derimot ikke fornøyd med dette, og ønsket at Bergen Havn skulle utrede Ågotnes som et alternativ (Bergen kommune, 2021).

Den 7 desember 2018 beslutter Havnerådet i Bergen at godsterminalen i Dokken kan flyttes ut av sentrum og til Ågotnes, som ligger på Sotra. Dermed blir eiendommene i Dokken overført til kommunen, og Havnerådet leier havnearealene og byggene. Dette markerer starten på «Dokken 2050». På denne tiden hadde Bergen og Omland Havnevesen ansvar for å drifte gods- cruise- og passasjerkaaien. Bergen og Omland Havnevesen avvikles, og Bergen og Omland Havn AS, som blir forkortet BOH AS, blir opprettet 30. april 2019¹.

Dokumentene fra vedtaket i Bystyret i Bergen (Bergen kommune, 2021) beskriver oppstarten med å utarbeide en offentlig plan for å transformere området til en ny bydel. I dokumentet fra Bergen kommune er det spesifisert at Bergen kommune ønsket å få inn gode innspill fra innbyggerne for å utvikle området. Vedtaket fremhever også at Dokken kan bli en attraktiv bydel med en god blanding av næringer, rekreasjon og kultur, boliger og en god allmenn tilgang til sjøen.

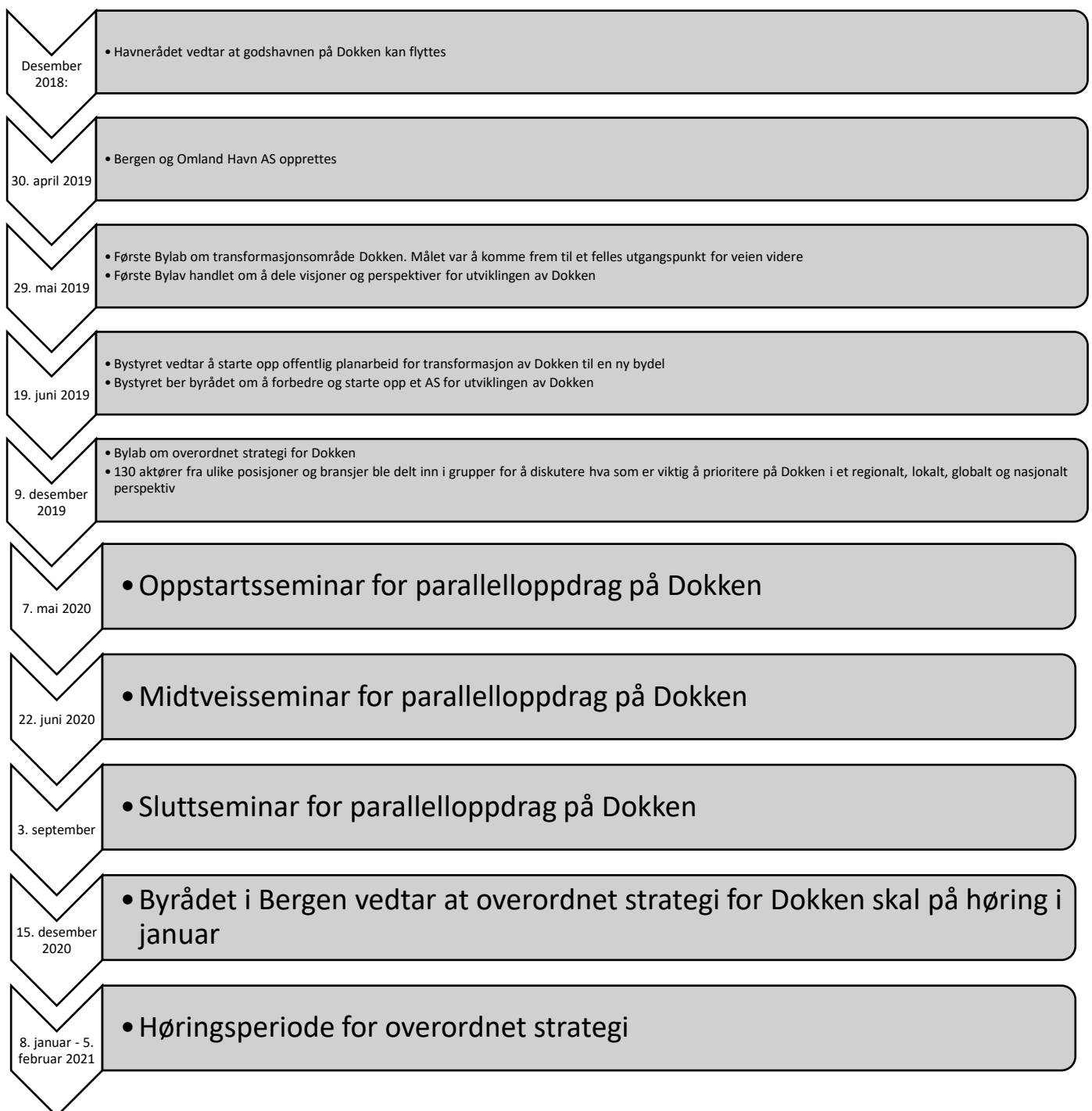
I dokumenter fra Bergen kommune (2021) beskrives det at det vil ta flere tiår å utvikle og realisere planen om å transformere Dokken til en ny bydel i Bergen sentrum. Det fremheves at utviklingsprosessen vil omfatte mange eksterne aktører, mange ulike ansvarsområder for kommunen, og bestå av mange prosjekter. Bergen Kommune skisserer utviklingsprosessen som en programmodell som vil skape positive resultater ved å samkjøre ekstern og intern fremdrift og samarbeid. I første fase av prosessen har Bergen kommune utarbeidet følgende tre prioriterte målsetninger (Bergen kommune, 2021):

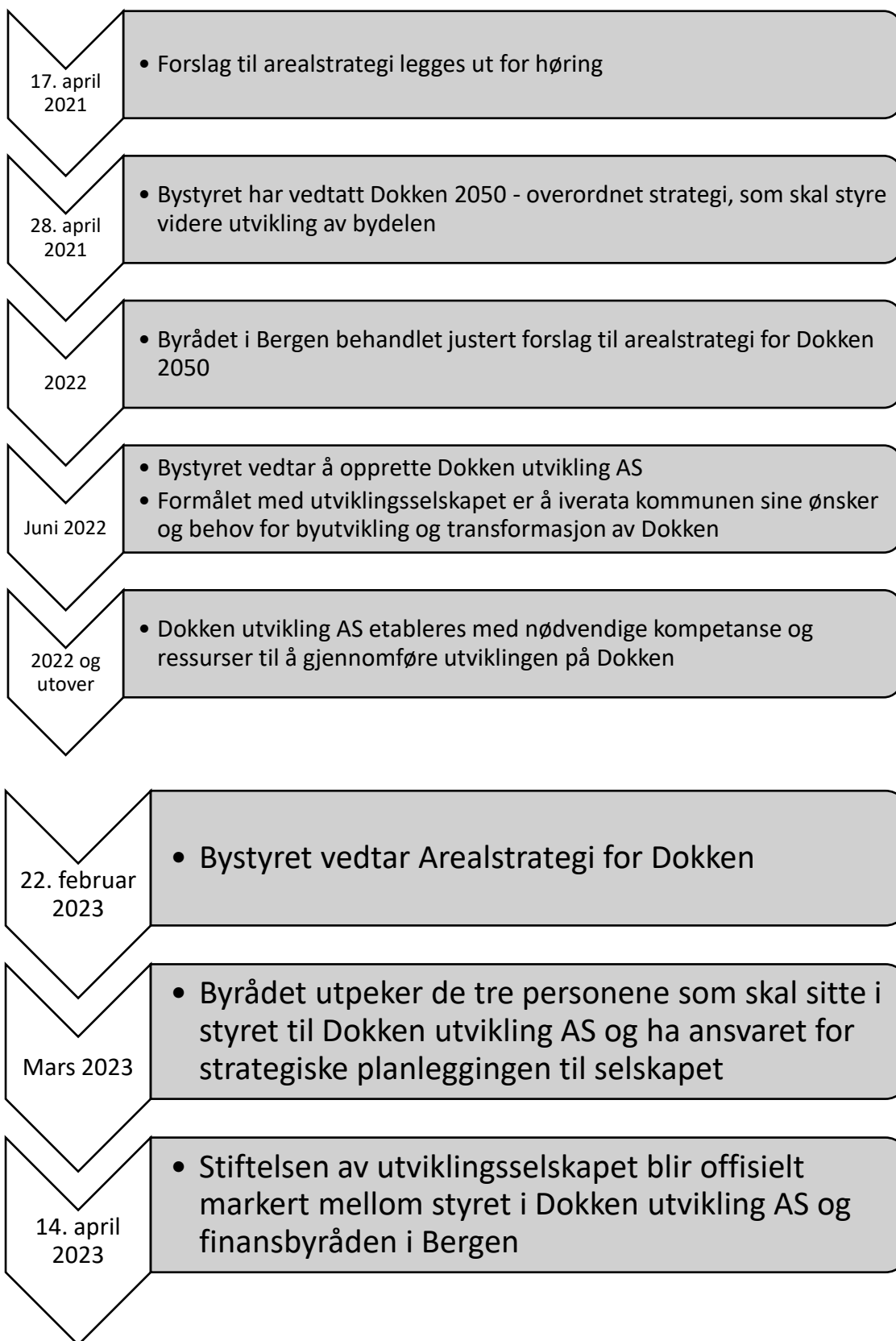
- Å utvikle en overordnet strategi for Dokken
- Å forberede og utrede oppstart av utviklingsselskap for utviklingen av Dokken
- Å utvikle en arealstrategi for Dokken

¹ Bergen kommune <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/dokken/tidslinje-hvor-er-vi-og-hvor-skal-vi-pa-dokken>).

Basert på de ulike dokumentene, observasjonene fra ByLab, og intervjuene, har jeg valgt å lage en tidslinje over utviklingen i planprosessen, og hvilke prosesser og beslutninger som har blitt tatt siden oppstarten i 2018.

Figur 1 viser tidslinje over prosessen fro Dokken frem til 2023





4.1.2 ByLab som medvirkningsarena for byutviklingen

På regjeringen sin side om medvirkning i planlegging og kommunen sine plikter står det følgende:

«Kommunen er lokal planmyndighet jamfør lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven § 3-3 om kommunens planoppgaver og planmyndighet, og har myndighet til å avvise planforslag der medvirkning ikke er tilstrekkelig ivaretatt» (Sanner, 2014).

I denne delen vil dokumentene fra forumet *ByLab* som ble arrangert av Bergen kommune i 2019 beskrives. *ByLab* er et uformelt forum som er åpent for alle interesserte (etter påmelding); både innbyggere og planleggings- og arkitektfirmaer. Det er del av kommunens plan for å sikre medvirkning i planprosesser, noe de er pålagt gjennom Plan- og bygningslovens §3-3. I Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder heter det at «Lokaldemokratiet styrkes og utvikles gjennom bred medvirkning og dialog i planprosesser.». Dette innbefatter også privat medvirkning. Det inngår altså i statlige strategier for demokratisering. Hva som er effekten av slik medvirkning er imidlertid høyst usikkert, og kritiske perspektiver peker på at det ikke finnes belegg for å si at det bedrer planleggingsprosesser eller at deltakerne blir tatt hensyn til. Det er også uklart hvordan motstridende interesser skal vektas, slik at demokratiseringsargumentet mangler dekning (Andersen & Skrede, 2021).

Med *ByLab* ønsket kommunen, ifølge sin egen beskrivelse, å få et kunnskapsgrunnlag for den videre prosessen, og målet var «å skape et nøytralt forum for samskaping, dialog og samarbeid knyttet til byutviklingen» (Bergen kommune, 2019). Plan- og bygningsloven setter juridiske krav til kommunen for at de skal legge til rette for medvirkning (Ringholm &

Hanssen, 2021). ByLab er en form for medvirkningsprosess fra kommunen sin side for å møte de juridiske kravene.

Dokumentene fra denne prosessen er 1) ByLab1 om Dokken (29.05.2019) og ByLab 2 (09.12.2019.) Den første ByLaben om Dokken ble arrangert 29. mai 2019. Det uttalte målet til Byrådet med ByLaben var å dele og samle ulike perspektiver og tanker rundt Dokken som område. under åpningen av arrangementet ble det erklært at målet for dagen var å komme frem til en felles forståelse for den videre planprosessen. Det ble også uttalt at det var viktig å oppnå et godt samarbeid mellom ulike aktører, på tvers av ulike kunnskapsbakgrunner, ansvar, fagfelt og interesser. De deltakende aktørene hadde bakgrunn fra eiendomsbransjen, planbyutviklings- og arkitektfirmaer. Bergen kommune deltok ved at daværende byrådsleder markerte åpningen av ByLaben (Bergen kommune, 2019b). Denne formen for involvering av innbyggerne er en del av en medvirkningsprosess som skal legge til rette for ulike perspektiver og innspill fra befolkningen. ByLab arrangeres for å møte de juridiske kravene til medvirkning for utviklingsprosjekter.

Deltakerne fordypet seg i hvordan de tenkte seg utviklingen av Dokken, og vektla ulike aspekter og tidslinjer. I løpet av denne dagen ble det presentert og diskutert ambisiøse mål for kommunen som for eksempel mangfold i funksjonalitet, bærekraft og etablering av en særegen maritim identitet for Dokken, med vekt på forbindelser til byen og tilgjengelige strandpromenader (Bergen kommune, 2019b). Andre temaer var prosesser og tidlig arealutnyttelse, lokalisering av kollektivtransport, sykling og reduksjon av trafikkbarrierer som avgjørende elementer for innledende planlegging (Bergen kommune, 2019b).

Den andre ByLaben involverte over 130 deltakere fra ulike faglige bakgrunner, og understreket behovet for en klar visjon og videre utforskning av temaer som gjenbruk og kvalitet i Dokkens planlegging. På denne ByLaben ble det utarbeidet mål som kommunen skulle ta med videre for å få svar på de kommende paralleloppdragene for Dokken (Bergen kommune, 2019a).

4.1.3 Konsulentinnspill

Paralleloppdraget som Bergen kommune utlyste i 2020 er også del av datamaterialet i denne studien, som belyser hvordan planleggingen av Dokken ble gjort. Bergen Kommune utlyste et åpent paralleloppdrag, der flere konsulentfirmaer ble invitert til å ta del i parallelle

designkonkurranser. Av 22 forslag ble teamene Asplan Viak, Advansia Vill og Tredje Natur valgt. Målet med parallelloppdraget var at kommunen skulle få ideer tidlig i transformasjonsprosessen. Et parallelloppdrag er en prosess der ulike konsulentteam jobber parallelt med samme område, men med ulike perspektiver (Bergen kommune, 2020). Oppgaven de fikk, var å komme med innspill til en fleksibel og solid strategi som kan være like relevant i dag som i 2050, når Dokken skal være ferdig utviklet. Teamene skulle bidra med forslag til konsepter, prinsipper, argumenter og løsninger som svarer på forventingene og utfordringene som ble presentert i utlysingsprogrammet.

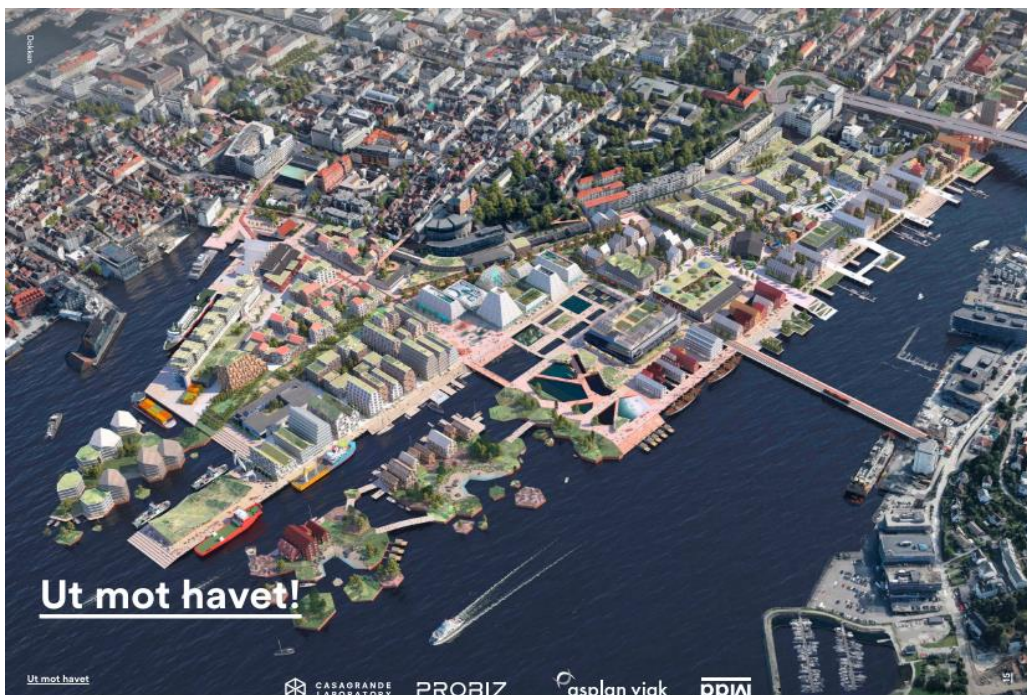
Teamene sine forslag var utformet for å komme med ideer, innspill og inspirasjon til hvordan Bergen kommune kan sikre at Dokken blir en attraktiv og levende bydel for alle, og hvordan kommunen kan bruke sin rolle som eier på en strategisk måte (Bergen kommune, 2020). s. 9). Kommunen ønsket å få svar på hvordan de skulle sikre miljømessig- sosial og økonomisk bærekraft. Teamene skulle gi svar på hvordan kommunen kunne styrke den viktige posisjonen Havbyen har for Bergen. Begrepet *Havbyen* blir brukt om samarbeidet mellom marine næringer, utdanningsinstitusjoner og private aktører for å komme frem til en bærekraftig bruk av havet (Bergen kommune, 2021, s. 4). Samlokaliseringen av Havforskningsinstituttet, Fiskeridirektoratet og Akvariet er en sentral del for den fremtidige *Habyen* (Bergen kommune, 2021, s. 11).

Forslagene som ble levert undersøkte hvordan det er mulig å legge til rette for at Dokken blir en interessant, levende og sentral del av byen. Alle teamene forsøkte å gi svar på hva Dokken kan tilføre som Bergen trenger. Til slutt ønsket kommunen svar på hvordan de bør forvalte eiendommene på Dokken slik at det bidrar til en god by- og samfunnsutvikling, og er en fornuftig bruk av felleskapets ressurs. Parallelloppdraget ble lagt opp slik at det skulle være så åpent som mulig for interessenter og innbyggere å aktivt delta gjennom prosessen. I løpet av perioden ble det lagt opp til åpne arbeidsmøter og seminarer for å kunne gi tilbakemeldinger til de ulike arkitektfirmaene. Prosessen ble delt inn i oppstartsseminar, midtveisseminar og sluttseminar. På oppstartsseminaret, som ble holdt i 2020, fikk teamene presentert seg selv og hvordan de har valgt å svare på oppgaven. For å gjøre det lettere å følge en rød tråd i denne delen, skal jeg se på hva teamene mener om følgende temaer om utviklingen av Dokken:

1) Utvikle historie og landskap, 2) Møte sjøen med en variert bruk, 3) Lage natur og byrom i vann og på land, 4) Lage gode nabolag og bruke en fleksibel bystruktur, 5) Bygge gåbyen på Dokken. Grunnen til at jeg har valgt disse temaene er at det er disse som er tatt med i hovedrapporten fra Bergen kommune om utviklingen av Dokken (Bergen kommune, 2022). Dermed er det lettere å følge en rød tråd gjennom prosessen og smale inn fokuset i denne delen.

4.2 Asplan Viak

Asplan Viak sitt forslag til parallelloppdraget har de valgt å kalle "Ut mot havet" som henviser til fokuset deres om å gjøre Dokken åpen for alle og mot havet (Asplan Viak, 2020). Dette forslaget presenterer Asplan Viak som todelt. Den ene delen er å få utviklet et område der de store havnæringene som skal styrke Bergen sin rolle som Havbyen skal plasseres. Den andre muligheten teamet ser, er at kommunen må få vekk bilene, fjerne gjerdene rundt området og åpne for et flott byliv for alle (Asplan Viak, 2020, s. 16). De ønsker dermed en bydel der det ikke er noen barrierer mot sjøen og som fører byliv ut til strandlinjen.

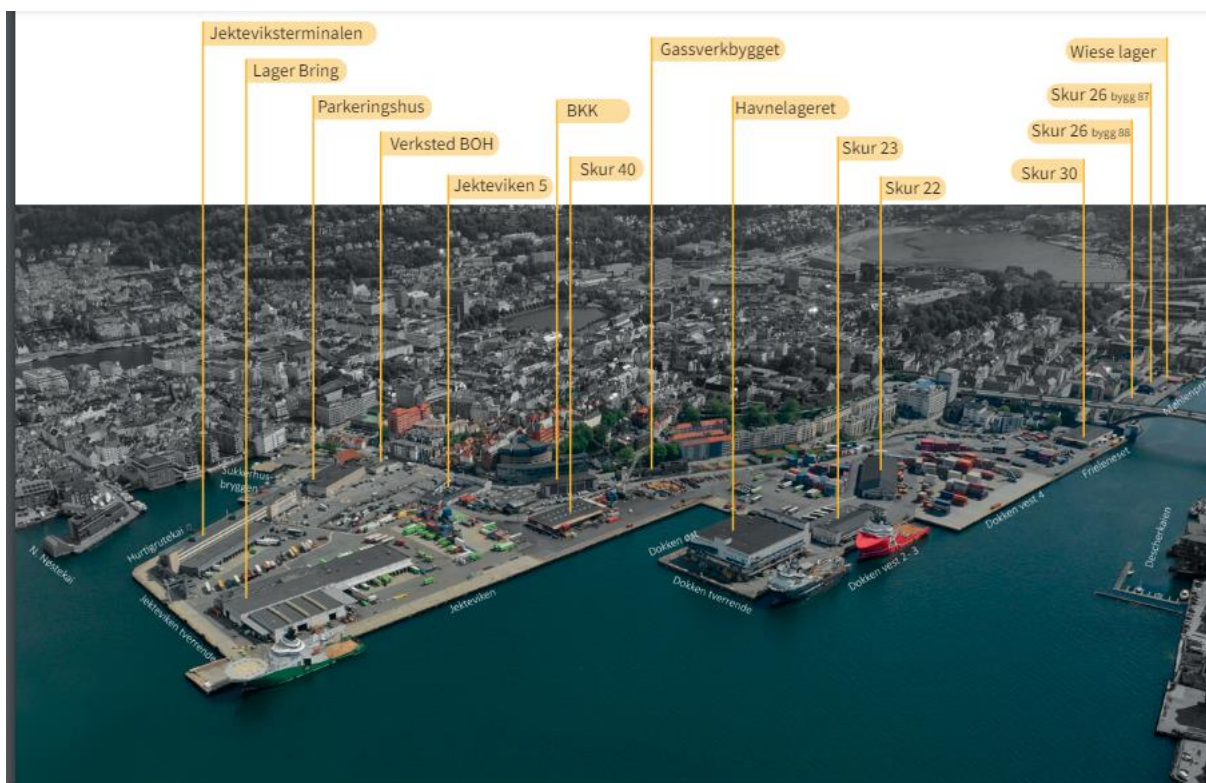


Figur 2 viser Asplan Viak sitt forslag til parallelloppdraget for Dokken

Teamet vektlegger den viktige nærheten til havet som har bidratt til å gjøre Bergen til den viktige kystbyen den har vært, og skal være i fremtiden. De mener det er lite forenlig med

innestengte havneområder og levende byer for mennesker, og viser til den globale trenden der gamle havneområder transformeres til attraktive bydeler med rekreasjonsområder, boliger og næringsområder (se kap. 3). Konklusjonen er at Dokken bør følge denne globale trenden og bli en del av byen igjen. Asplan Viak knytter dette til prosjektet/visjonen begrepet Havbyen som de ønsker å diskutere i sitt forslag

Asplan Viak tenker at Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet er sentrale miljøer knyttet til det maritime, som må legges til rette for. De mener altså at det er viktig å kombinere fremtidens maritime næring og byliv på Dokken. I forslaget deres, ønsker de å tilrettelegge for å bygge et «havkvartal» som kan være senter for forskning og næringsliv tilknyttet havet (Asplan Viak, 2020, s. 33). Dette er en del av i Bergen kommune sin hovedstrategi for Dokken. Asplan Viak foreslår å plassere Akvariet i nærheten av Gassverkebygget og Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet ytterst ved Lager Bring (se bildet). I hovedstrategien for utviklingen av Dokken legges Havforskningsdirektoratet og Fiskeridirektoratet sør for Havnelageret (se figur 5)



Figur 3 viser oversikten over de sentrale byggene på Dokken. Dette gjør det visuelt lettere å se hvor de ulike næringene som er omtalt i teksten, skal plasseres. Hentet fra «Hovedrapporten arealstrategi for Dokken»

Når det gjelder kystlinjen, trekker de linjer tilbake i tid til det tidligere naturlandskapet. Området utenfor Dokken har historisk vært preget av øyer og skjær før landskapet ble fylt igjen. I dag er det et menneskeskapt område for containere, store skip og logistikk. Asplan Viak mener at denne grå sjøfronten ikke tilfredsstiller kommunen sine ambisjoner for Dokken. De ønsker derfor å skape en helt ny, aktiv og grønn sjølinje som har en stor andel av ulike aktiviteter, med en nær beliggenhet til naturen og sjøen. Teamet foreslår derfor å utvikle en ny sjøfront med øyer, byrom, parker, brygger og områder (Asplan Viak, 2020, s. 25). Dette vil de oppnå ved å bruke flytende konstruksjoner, flytende elementer eller ved å fylle ut for å skape nytt land. Et viktig fokus for Asplan Viak er å prioritere havnefunksjoner som er tilrettelagt for byens innbyggere. De er opptatt av at det prioriteres aktiviteter som bidrar til å skape liv i byen, og som bidrar til at innbyggerne kan få tilgang til og bruke sjøfronten (Asplan Viak, 2020). Teamet mener at det kan være en risiko for at den store skipstrafikken fra Danmarksbåten, Hurtigruten, en sentrumsterminal og skipene til Havforskningsinstituttet vil beslaglegge en stor del av sjøfronten (Asplan Viak, 2020).

Langs sjøen legger teamet til rette for ulike aktiviteter ved hjelp av konstruksjoner, gjenbruksmaterialer og fyllinger. Ved å etablere flytende øyer, sikrer dette både livet under og over vann. De foreslår å etablere øyer med unik og lokal natur (Asplan Viak, 2020). Dokken skal kunne bidra til å skape og berike Bergens økologi i form av flere blågrønne infrastrukturer. Asplan Viak foreslår å skape en sjølinje som i stor grad har offentlige rom, aktiviteter og parker. Teamet mener også at *natur* kan ha et positivt bidrag til innbyggernes helse, fordi de får økt tilgang til natur og sjø (Asplan Viak, 2020). Langs sjøen ønsker teamet å etablere en sammenhengende havnepromenade som kobler sammen parker, byrom og aktiviteter (Asplan Viak, 2020). Denne er en del av Asplan Viak sin strategi for å etablere en sjøfront med variert bruk.

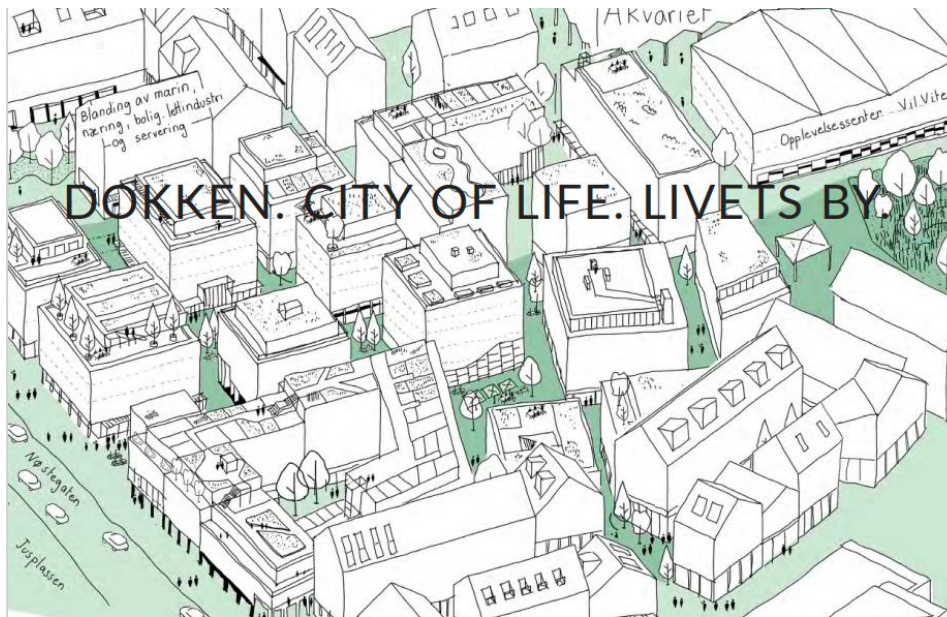
Den neste strategien handler om hvordan Dokken kan kobles på resten av Bergen. Dokken er i dag relativt isolert fra resten av byen, og teamet ønsker å koble dem sammen igjen. En ny Dokkenallmenning er tenkt å skape en kobling mellom Dokken og resten av byen. Asplan Viak mener at det nye Dokken kan bidra til å styrke resten av Bergen sentrum i form av arbeidsplasser, boliger og andre funksjoner (Asplan Viak, 2020). Det kan bidra til å skape en by med korte avstander og gode forbindelser; et mer sammenhengende Bergen. For å oppnå dette, ønsker de et tett byrom- og gate- og sykkelstnettverk som gjør det attraktivt for fotgjengere og syklister, og de ønsker redusert biltrafikk (Asplan Viak, 2020, s. 26). I

forlengelsen av dette kommer også ideen om å et bilfritt Dokken. De ønsker at bydelen skal dekke de fleste nødvendige behov som beboerne har. Ved å få vekk bilene fra gatene, tenker teamet dette vil føre til at gatene vil bli aktive offentlige områder som vil bidra til å skape et bra lokalmiljø og en tryggere bydel. Forslaget inneholder også en ny bybanetrase gjennom området, både på land og på sjøen. *Den blå bybanen* vil være en del av havnefunksjoner som er tilpasset sentrumsområdene (Asplan Viak, 2020). Asplan Viak tenker at sjøen som transportvei vil i større grad bli viktigere i fremtiden, fordi veinettets kapasitet i Bergen er sprengt. Å benytte sjøveien vil kreve mindre investeringer og mindre infrastruktur sammenlignet med en bybanetrase (Asplan Viak, 2020).

Asplan Viak presenterer ulike strategier for hvordan de tenker Bergen kommune kan ta i bruk en *eksperimentell* tilnærming når Dokken skal utvikles. Ved å ta i bruk en eksperimentell strategi kan det legges til rette for byliv på Dokken allerede i tidligfasen. Teamet foreslår at kommunen etablerer en internasjonal byutstilling på Dokken (Asplan Viak, 2020). Andre forslag til eksperimenter som kan testes ut, kan være etablering av en sjømathall, selvbygde studentboliger, bærekraftige bofellesskaper, selvbygging og arenaer for å vise frem kunst under Puddefjordsbroen, som er en del av Dokken-sør (Asplan Viak, 2020, s. 31).

4.3 Advansia Vill

Advansia Vill valgte å kalle sitt forslag «*Dokken. City of life. Livets by*». Forslaget er laget for å undersøke hvordan Dokken kan bli ledende innen bærekraftig byutvikling, og bli en modell for bærekraftig utvikling for resten av Bergen (Advansia Vill, 2020, s. 8). Det overordnede målet for teamet er å fordele alle bærekraftsmålene på miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft. Forslaget til Advansia Vill er i stor grad basert på FN sine bærekraftsmål, og bruker disse som et utgangspunkt i arbeidet sitt (Advansia Vill, 2020). Teamet har undersøkt hvilke strategier som kommunen trenger for å nå målene og hvilke tiltak kan Bergen kommune komme frem til dersom de følger strategiene som settes.



Figur 4 viser Advansia Vill sitt forslag til parallelloppdraget for Dokken

Advansia Vill foreslår å etablere en VPOR, som er et strategisk virkemiddel som kan tas i bruk, i stedet for en offentlig områdeplan fordi dette legger til rette for en mer fleksibel planmodell for Bergen kommune. Hensikten med VPOR er at det gir et rekkefølgekrav til privat/offentlige samarbeid, utbyggingsavtaler og reguleringsplaner. Teamet foreslår at Bergen kommune kan ta i bruk VPOR som skal bidra til en langsiktig strategi som gir tydelige verdier, mål og retningslinjer for Dokken i en tidshorisont på 30 år (Advansia Vill, 2020). Denne strategien kan gi et bedre grunnlag for en fleksibilitet i planleggingen enn en områdeplan (Advansia Vill, 2020, s. 14). Eksperimentell tilnærming til byutvikling står sentralt i forslaget til Advansia Vill. Advansia Vill foreslår at Dokken tas i bruk som en bydel der ulike eksperimentelle strategier kan testes ut (Advansia Vill, 2020, s. 24). Teamet ser for seg at utviklingen av Dokken kan skje i ulike faser over tid. VPOR er et sentralt strategisk verktøy som kan brukes for å skape en god og fleksibel utvikling over tid. De legger vekt på at fremtiden er usikker og at en VPOR derfor kan bidra til å lage et godt rammeverk for den fremtidige utviklingen og fokusere i mindre grad på den endelige løsningen (Advansia Vill, 2020). s. 24). Dette kan da danne grunnlaget for å utvikle og planlegge en fleksibel utforming av byen, ved å fokusere på at offentlige områder endres gjennom byliv, og på hvordan beboerne faktisk bruker uteområdene (Advansia Vill, 2020, s. 17). Teamet tenker at en VPOR

er den beste måten å utforme den blågrønne strukturen på Dokken. Ved å sikre disse viktige elementene for utviklingen, mener teamet at det vil være lettere å plassere områder for eiendommer til slutt (Advansia Vill, 2020, s. 17).

Teamet ønsker å utvikle en variert bystruktur, der bebyggelsen lengre inne på området blir utformet som en kvartalsstruktur (Advansia Vill, 2020, s. 18). I likhet med det forrige teamets ideer, tenkes bebyggelsen nær sjøfronten å utformes for å skape en åpen og tilgjengelig sjøfront. Det planlegges en sjøpromenade som kobler sjøfronten, sammen ulike aktiviteter og tilbud langs sjøen (Advansia Vill, 2020, s. 18). Advansia Vill kommer også med konkrete forslag til hvordan Bergen kommune kan bruke eierrollen aktivt for å sikre byliv inne på Dokken. Langs sjøpromenaden ønsker teamet at det utvikles mindre hus som fritidstilbud og andre lignede foreninger kan ta i bruk. Kommunen kan stille krav til at det skal være en bestemt andel aktiviteter for å bruke byggene (Advansia Vill, 2020, s. 18). Slik kan da det sikres godt byliv i den fremtidige bydelen, selv om det kan bidra til å presse ned verdien på byggene.

4.4. Tredje natur

Forslaget Tredje Natur leverte til parallelloppdraget hadde de valgt å kalle "Regenerativ by". Dette henviser til de store ambisjonene teamet har for det fremtidige Dokken (Tredje Natur, 2020). Tredje Natur har som mål å skape et helt nytt Dokken som gjenoppretter Bergen sin kobling til naturen, historien og fjorden. De foreslår å utvide og etablere nye rekreative arealer langs kysten, som kan brukes både for rekreasjon og for å sikre den nye bydelen mot klimaendringer (Tredje Natur, 2020). Langs dette nye landet ser teamet for seg at et sammenhengende belte av natur kan plasseres. Naturen kan da spille en rolle i hvordan Dokken møter sjøen med en stor variasjon. Tredje Natur ser for seg at allmenningene gir direkte og åpen adgang for innbyggerne til sjøen. Det er sentralt for dem å skape et Dokken som skal være en bydel for alle (Tredje Natur, 2020, s. 2). I likhet med de to andre forslagene, ønsker de å koble den nye bydelen godt sammen med resten av Bergen (Tredje Natur, 2020, s. 1).



Figur 5 viser Tredje Natur sitt forslag til parallelloppdraget for Dokken

Teamet trekker inn begrepet om strategisk utvikling som et redskap kommunen kan ta i bruk for utviklingen. *Ambisjonskompasset*, som teamet foreslår, er en del av den strategiske strategien kommunen kan bruke, ifølge Tredje Natur (Tredje Natur, 2020, s. 8). De mener at en strategisk utviklingsplan vil være sentralt for å sikre at Dokken får en egen identitet, med åpne og gode nabolag (Tredje Natur, 2020, s. 14).

Teamet ønsker at kommunen skal bidra til at Dokken er et sted der eksperimentelle strategier kan testes ut. Tredje Natur foreslår at det kan testes ut *midlertidige* bylivsprosjekter og aktiviteter for å skape en tilhørighet til den nye bydelen (Tredje Natur, 2020, s. 57). De tenker at det er viktig å introdusere byliv i bydeler som er under transformasjon, ved å jobbe med midlertidighet. En problematikk teamet trekker inn, er at det er enten for tidlig eller for seint å snakke om byens fremtid (Tredje Natur, 2020). Teamet mener at byer bør forstås som en prosess som alltid har et element av midlertidighet ved seg. Ved transformasjon av bydeler, er det alltid noen bygg som står igjen lengre.

I denne sammenhengen trekker teamet inn et prosjekt i Danmark de tenker Bergen Kommune kan se til for å få til en god utvikling. *Carlsberg Byen* i København som er et område som er blitt transformert fra et industriområde til å bli en god del av resten av byen (Tredje Natur, 2020). Ved å se til dette området, kan Bergen kommune lære gode strategier for midlertidighet i byutviklingen (Tredje Natur, 2020, s. 76). Tredje Natur presenterer at de ønsker å motvirke

gentrifisering og at dette er et viktig aspekt som kommunen bør tenke på ved utviklingen. Teamet foreslår at kommunen kan ta en aktiv del for å regulere og bestemme leiepriser eller bidra til å etablere en alternativ boform (Tredje Natur, 2020).

Teamet presenterer hvordan de tenker det er mulig å koble grepene opp mot kommunen sine forventninger. For å svare på disse spørsmålene, presenterer teamet hvem de tenker kan ha ansvar for de ulike aspektene ved byutvikling. Teamet tenker at det er viktig at mange ulike fagområder er involvert i utviklingen og i fremtiden (Tredje Natur, 2020). De mener at det bør være en god synergi mellom utformingen av byen, samtidig som innbyggerne er i fokus. Slik sikres det en utvikling som ivaretar behovene til innbyggerne (Tredje Natur, 2020).

Et forslag Tredje Natur presenterer er etablere naturbasert bærekraftighet i form av en mykere kant mot sjøfronten som vil gi en bedre sikring mot stigende havnivå enn «harde» kanter mot sjøen (Tredje Natur, 2020). Byformen, plangrepene og bystrukturen på Dokken er viktig å utvikle på en god måte for det kan påvirke stedsfølelsen. Det kan også være en viktig del av å oppnå en god bærekraft for den fremtidige utviklingen. Forslagene som Tredje Natur presenterer er klyngetun, store utfyllinger som karakteriseres med skjær og holmer (Tredje Natur, 2020). Ved fremtidig utfylling tenker Tredje Natur at det kan være mulig å etablere en blanding av industrielle og naturlige koplinger til sjøen. Temaet foreslår dermed at det kan være bedre å få til en hybrid løsning i form av naturbasert utfyllinger. Teamet presenterer etableringen av *klimaallmenninger* som vil være en del av en transformativ strategi som kan benyttes for utviklingen av den nye bydelen (Tredje Natur, 2020).

I rapporten *utviklingsprogrammet for Dokken, Parallelløppdrag på Dokken*, står det at Tredje Natur henviser til den danske modellen *Bedre Billige Boliger* (Bergen kommune, 2020, s. 21). Dette er en modell som gir strategisk veiledning, og slik introduseres forslaget om en tredje boligsektor på Dokken. Dette forslaget vil være relevant å ta med videre når staten, private aktører og kommunen sammen skal klare å finne hjelpemidler for bærekraftig boligutbygging på Dokken.

Tredje Natur kommer også med et forslag til kommunens videre håndtering av planleggingen. De foreslår modellen *ambisjonskompasset* som et verktøy som kommunen kan bruke for å håndtere de ulike interessentene og perspektivene i den fremtidige utviklingen (Tredje Natur,

2020). Dette verktøyet skal sikre at de ti hovedtemaene til kommunen ikke glemmes i løpet av prosessen. Teamet tenker at *ambisjonskompasset* skal kunne bidra til å sikre best mulig verdi i løpet av årene prosjektene skal realiseres og planlegges (Tredje Natur, 2020).

4.5. Den endelige strategirapporten for Dokken



Figur 6 viser den vedtatte arealstrategien og hovedstrategien for utviklingen av Dokken. Hentet fra «Hovedrapport for Dokken» skrevet av Bergen kommune

Arbeidsprosessen for å utarbeide en overordnet strategi for Dokken startet i 2020, og var et resultat av blant annet parallelloppdragene som er beskrevet over. Rapporten ble skrevet av en vurderingsgruppe som besto av medlemmer med kompetanse på kompleks samfunns- og byutvikling, og det sentrale vurderingsgrunnlaget var de tre parallelloppdragene (Bergen kommune, 2021) – altså fra de tre private selskapene. I strategirapporten presenteres anbefalingene til vurderingsgruppen om hvordan Dokken skal bli en levende, attraktiv og bærekraftig bydel, i tillegg til å bli en godt integrert del av Havbyen Bergen. Målet med rapporten er at den skal være en kilde til videre inspirasjon for de fremtidige prosessene for Dokken, og at den skal bidra til å skape et grunnlag for diskusjoner om videre utvikling (Bergen kommune, 2022). Rapporten undersøker i hvilke områder det er mulig å starte med utvikling tidlig, og hvilke utfordringer som må løses. Anbefalingen til vurderingsgruppen er at Akvariet, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet bør plasseres slik at de blir en god del av nabolagene på Dokken (Bergen kommune, 2020, s. 12).

Ifølge arealstrategien for Dokken er fokuset å prøve å koble sammen ulike aktiviteter og prosjekter. Målet med arealstrategien er at den skal tydeliggjøre den overordnede strategien for Dokken, og å bidra til å legge et grunnlag for en gradvis utvikling. Arealstrategien skal være et grunnlag for det private firmaet Dokken Utvikling AS sitt arbeid, som har ansvaret med å gjennomføre utviklingen av den nye bydelen og selge ut tomter, samtidig som den skal være veiledende for fremtidige arealplaner (Bergen kommune, 2022, s. 6). I 2021 ble den overordnede strategien for Dokken vedtatt av bystyret i Bergen, og denne skulle sette føringer, gi en nødvendig retning, og sette rammer for utviklingen. Den overordnende planen deler utviklingsområdet opp i fem ulike utviklingsfaser, hvorav de første tre fasene, ABC, vil bli utviklet først. Dokken-sør er en del av det området som skal utvikles først (se figur 3 og 4).



Figur 7 viser oversikt over det første området som skal utvikles



Figur 8 viser oversikten over delområdene av Dokken. Områdene A B og C skal utvikles først

Arealstrategien er utformet for å legge til rette for en trinnvis utvikling av den nye bydelen (Bergen kommune, 2022, s. 59). Tanken om å etablere Bergen som en god by å gå i, er ført videre med fem hovedstrategier for utviklingen av Dokken (Bergen kommune, 2022, s. 14). Følgende hovedstrategier ble vektlagt: *utvikle historie og landskap, møte sjøen med en variert bruk, lage natur og byrom i vann og på land, lage gode nabolag og bruke en fleksibel bystruktur og bygge gåbyen på Dokken* (Bergen kommune, 2022, s. 14).

Gjennom utviklingen av *historie og landskap* er kommunen opptatt av å bygge videre på Bergen sin fysiske forbindelse og identitet i landskapet. Ved å videreføre viktige gater, stier og byrom, sikres det gode koblinger til den historiske byen, og Dokken sin historiske identitet er en del av denne strategien. Utfylling i sjøen for å bygge nytt land skal ivareta preget til dagens landskap, og at det er mulig å etablere nytt i fremtiden (Bergen kommune, 2022, s. 19). Innbyggernes kontakt med sjøen forbedres og sikres gjennom utfylling og etablering av nytt landareal. På området som omfatter Dokken-sør blir det foreslått å fylle ut masser for å lage nytt land, som også skal sikre grønnstrukturen til byen. Det kan også bidra til variert bruk (Bergen kommune, 2022, s. 20).

Kommunens syn på å *møte sjøen med en variert bruk* er basert på at Bergen skal fortsette å være en havneby, men der havne- og kaiarealer tilpasses bruk for innbyggerne (Bergen kommune, 2022, s. 25). Sentralt i denne strategien er å bygge øyer som er omgitt av gater, broer og kanaler, noe som gjør det lettere å bygge sjønære nabolag. Dermed skapes det flere måter og stor variasjon i byens møte med sjøen. Den nye sjøfronten som utvikles muliggjør også nye offentlige byrom og parker med nye aktiviteter.

Mulige problemstillinger som må løses, er støy i møtet mellom aktivitet på havnen og boliger. Dette vil være kreve gode løsninger for å sikre en god beskyttelse mellom industriell havnedrift, kaier og boliger. En løsning på dette vil være å legge forskningsbygg med laboratorier og kontorer i nord og ved havnen i sør (Bergen kommune, 2022). Ytterst på området Dokken-sør er det satt av arealer for laboratoriebygg og kontorer, med tilgang til dypvannskaier. Det er på dette område det er planlagt at Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet skal plasseres (Bergen kommune, 2022).

Gatene etableres i et tett rutenett med «identitetsskapende» gater, parker og allmenninger, og en sjøpromenade som er offentlig tilgjengelig. Byromstrukturen skal bestå av mellomstore, mindre og større byrom som utformes for variert bruk for sykling og gåing, samt utendørsaktiviteter. For å sikre en god tilgang til sjøen planlegges det en sjøpromenade langs sjøfronten (Bergen kommune, 2022). Utformingen av gatene er viktig for å skape en god blanding av arealer med ulik bruk (Bergen kommune, 2022, s. 32).

I hovedrapporten trekkes det også inn at bynatur spiller en viktig faktor for å sikre naturbaserte løsninger for tilpassing for klimaendringene, bidra til økt naturmangfold og øke rekreasjonsverdien. Forslaget til Tredje Natur om å etablere *klimaallmenninger* er sentral i klimasikringen av Dokken (Bergen kommune, 2022, s. 32).

En av hovedprinsippene for utviklingen av Dokken, er ideen om å bygge *gåbyen* i Dokken. Målet er å utvikle en bydel uten biler, noe som gjør det lettere å velge sykkel, kollektivtransport og gange (Bergen kommune, 2022). Det skal lages gode forbindelser for sykkel og gange til nærliggende områder som Møhlenpris og Sydnes. En sykkel- og gangbro over Puddefjorden vil også sikre en god tilkobling til bydelen Laksevåg, og en ny bybanelinje vil være et sentralt bindeledd mellom resten av byen og Dokken (Bergen kommune, 2022).

4.6. Redegjørelse for funn Dokken

Transformasjonen av Dokken involverer mange kompliserte aspekter som må løses. Det er mange hensyn som må tas hensyn til, og relokalisering av havnen er en sentral problemstilling. For å finne ut hvor kompleks denne prosessen har vært valgte jeg å intervjuer Bergen Havn som er en av de sentrale aktørene på dagens område og som eier en stor andel av arealet.

4.6.1. Sentrale aktørers syn på byutviklingen i Dokken

Bergen Havn startet i 2018 med å utarbeide en konsekvensanalyse i samarbeid med et konsultentselskap. Her ønsket de å undersøke konsekvensene av å flytte godsaktiviteten til Ågotnes, og de kom frem til at skipsfrakt kan risikere å miste sin konkurransekraft. Innenfor

en radius på ca. 20 kilometer fra havnen har skipsfraktet gods en konkurransekraft i forhold til biltransport. Problemet med å flytte hele godshavnen til Ågotnes er at den er så langt unna destinasjonen for godset at det blir mer lønnsomt å bruke lastebil. En annen konsekvens kan også være at andre norske havner blir benyttet. Rundt 70% av godset som kommer til Dokken, skal til Bergen sør.

Bergen Havn har samarbeidet med Bergen kommune om en arealstrategi for utviklingen på området. I perioden 2018-2020 ble det utarbeidet 11 forskjellige analyser og rapporter om flytting av godshavnen til Ågotnes. I løpet av intervjuet ble det tydelig at dette var svært ressurs- og tidkrevende, og det virket vanskelig å komme til en konklusjon. Rapportene og undersøkelsene gir et bedre grunnlag for en avgjørelse, men informantene i Bergen Havn mener denne uklarheten hemmer havneutviklingen.

I intervju med en av de sentrale private aktørene (Bergen Havn) beskriver en av informantene at de har fått godkjent en masterplan der de har besluttet å endre litt på flytting og plasseringen av den fremtidige havnen: *«[...] av både styret og generalforsamling som handler om at vi i stedet for å flytte alt godstrafikken ut til Ågotnes, skal flytte det fra Dokken- sør, ut til Jekteviken» (Informant).*

Informantene fortalte at dette imidlertid ikke er en enkel prosess; noe som fremgår av følgende sitat:

Dette er et forferdelig komplisert spill, med masse bevegelige deler, men havnen har gode planer. Et aspekt som gjør denne transformasjonen komplisert, er at det skal være en kontinuerlig drift av havnen som skal ivaretas samtidig med en langsiktig utvikling. Det viktigste segmentet for havnen er cruise, som ivaretas på et overordnet nivå, men også Hurtigruten, Danskebåten og godstrafikk. På området er det mye som skal ivaretas samtidig som havnen skal utvikles (Forretningsutvikler, Bergen Havn).

Under intervjuet fortalte informantene at det ligger en stor utfordring i hvordan havnen er styrt, sammenlignet med jernbanen: Sistnevnte er statlig styrt, mens havnen er styrt kommunalt. Dette har konsekvenser for finansieringen, og dermed for planleggingen:

Det er en av de største utfordringene, at flyplass er statlig styrt, vei er statlig styrt, jernbanen er statlig styrt, som alle får bevilgninger fra staten gjennom statsbudsjettet og gjennom den nasjonale transportplanen. Havnen derimot, er lokalt styrt i kommunene noe som fører til at de ikke får noen penger gjennom statsbudsjettet. (Bergen Havn)

En forretnings- og markedsutvikler i Bergen Havn AS forklarte at et problem med at havnene er lokalstyrt, er at utvikling av havnene ikke er koordinert med nasjonale og statlige planer og beslutninger. Den lokale styringen fører også til at det ikke er noen sammenheng mellom de ulike systemene som benyttes av havnene i Norge. Et eksempel som ble trukket inn for å vise hvor komplisert det er at havnene ikke er samkjørte i Norge: «*Dersom for eksempel Hurtigruten skal inn til en av de norske havnene, vil de møte på 32 forskjellige systemer, for like mange havner*»

Informantene fra Bergen Havn prøvde å finne en løsning gjennom å etablere et «HaviNord»-organ. Ideen bak dette er at det skal være tilsvarende "Avinor" eller "Bane Nord", for havnene i Norge. En samling av havnene i et statlig organ vil gi styring og koordinering på et statlig nivå, og dermed gi statlig støtte for fremtidig utvikling av hovedhavner i landet. Havnene ville da også kunne få et felles it-system som gjør det lettere å koordinere driften.

Den økonomiske selvstyringen gjelder for alle de offentlige havnene i Norge; noe som vil si at kommunene ikke kan ta inntektene inn i bybudsjettet. Budsjettet som utarbeides av byen kalles for en bykasse, mens havnen har en havnekasse. Bykassen kan ikke hente penger fra havnekassen og havnekassen kan ikke få penger fra bykassen, selv om havnen styres lokalt. I 2020 kom det en ny havne- og farvannslov som gir eierne mulighet til å ta ut utbytte.

Eierne kan imidlertid bare ta ut utbytte dersom selskapet har tjent inn sine investeringsplaner for å bygge havn i fremtiden. Når havnen har store investeringsplaner, er det små muligheter for kommunen til å ta ut noe utbytte. I 2019 overtok Bergen kommune alle eiendommene på Havnen og etablerte Bergen Havn AS som kun skulle drive med havnevirksomhet.

Havnen må å drifte alt selv, og alle de offentlige havnene langs kysten sitter på gode tomter og eiendommer. Havnene tjener penger ved å leie ut disse eiendommene, og en stor del av de offentlige havnene har økonomien sin forankret i eiendom, slik at utleie av eiendom har subsidiert driften av selve havnedriften. Da Bergen Havn AS ble etablert, ble eiendommene tatt fra havnen og kommunen bestemte at det eneste Bergen Havn skal tjene penger på, er havnedrift.

Informantene fortalte at havnen tjener mest penger på cruisenæringen og ifølge informantene må næringen beholdes for at havnedriften skal opprettholdes, Bergen kommune vet at dersom man slutter med cruise, vil Bergen Havn AS gå konkurs. Det er planer om at

Havforskningsdirektoratet og Fiskeridirektoratet skal starte utbygging i 2027, i området der det er godstrafikk i dag. Denne godstrafikken må da flyttes lengre ut på Dokken, til et område som i dag har cruisetrafikk. For at Dokken-sør skal kunne utvikles, må cruisenæringen flyttes vekk, og da er eneste muligheten i sentrum, men det krever igjen en at ny kai blir ferdig regulert og bygget på Skoltekaien. Gjennomsnittlig tid som brukes på reguleringsplanlegging i Bergen kommune er rundt sju år. Dessuten mangler Bergen kommune nok penger til å bygge den nye kaien på Skolten. Organiseringen av havnen(e) i Bergen utgjør altså en formidabel, og på kort sikt nærmest uløselig, hindring for hele utviklingsprosjektet i Dokken.

De gamle kaiene i sentrum, utenom Dokken og Skolten, kan ikke ta imot store skip, da de er gamle stenkaier som går skrått ut under vann. I intervjuet med utviklere beskrev informantene at de hadde gjort en samfunnsøkonomisk analyse for å undersøke om det er samfunnsøkonomisk gunstig å flytte godshavnen til Ågotnes, i en nabokommune. En av informantene trakk frem at dette vil gi positiv effekt på lokale utslipp i sentrum, men uheldige miljømessige og trafikale konsekvenser på kommunalt og regionalt nivå. Dersom havnevirksomheten i Dokken opphører, kan det føre til at rundt 20 000 trailere bruker veiene for å frakte gods i stedet for sjøen.

Informantene tenker at det er en utfordring at beslutningene om havnen blir tatt på et *kommunalt* nivå, samtidig som det har en regional og nasjonal betydning. Om godset skal fraktes landeveien, må veiene bygges kraftig ut. Det vil være staten som har ansvaret for å bygge ut veinettet, og det er derfor ikke en kostnad for Bergen kommune. Informantene trakk inn at staten ønsker at en større andel av godset nasjonalt skal flyttes over til sjøveien, samtidig som det i praksis bygges ut flere strekninger som fører til økt veitransport. Både markedsutvikleren og forretningsutvikleren i Bergen Havn mener det kan være mulig å få en større andel av godset fraktet sjøveien, slik at behovet for utbygging av store veiprojekter på land minker.

Både forretningsutvikleren og markedsutvikleren i Bergen Havn AS tenker at en sentral utfordring med prosessen for Dokken er at den er så tett knyttet til det kommunale politiske nivået. Finansbyråden i Bergen styrer og har ansvaret for Bergen Havn AS nå, og dermed må

Bergen Havn forholde seg til hen. Det er en utfordring med utskifting av byråd, da nye byråd må settes inn i de kompliserte faktorene ved Dokken. Det er en prosess som gjerne tar noen år. Bergen Havn har jobbet i 2 – 3 år med å sette byråden inn i prosessene, og når et nytt byråd tiltrer, må prosessen starte fra begynnelsen igjen.

4.6.2. Planlegger Bergen kommune

Informanten fra planavdelingen hos Bergen kommune beskrev hvordan han ble del av planleggingsprosessen etter å ha vært involvert i arealstrategien som ble vedtatt i Bystyret i 2022. Han opplevde et godt samarbeid med byrådsavdelingen sin arbeidsprosess, samtidig som det hadde sine utfordringer å jobbe tett opp mot det politiske, der man i det aktuelle tidsrommet hadde et mindretallsbyråd i det byparlamentariske system.

Det planlegges bybane vestover ut mot Loddefjord og den skal da gå via Dokken. En utfordring planavdelingen møtte på i prosessen med arealstrategi for Dokken, var i hvilken grad man kunne jobbe med og vise bybane over Dokken, og videre over til Laksevåg-siden, samtidig som man var forpliktet til å legge opp til et fullverdig kollektivtilbud. Dette ettersom den eneste politiske forankringen man hadde på det tidspunktet var en prinsipiell bystyrebeslutning om bybane til Loddefjord på korridornivå (helt overordnet, ikke på trasénivå), samtidig som det politiske i Bergen ikke var modne for å ta stilling til bybane vestover ettersom bybanedebatten mot Åsane via Bryggen fortsatt pågikk.

Informanten beskriver her at planavdelingen opplevde at den faglige integriteten kunne bli utfordret, men at skillet mellom fag og politikk uansett ble opprettholdt. Planavdelingen skal være faglig uavhengige og levere det de mener er faglig best. Det ble dermed vanskelig å finne den rette balansen, slik en av informantene uttrykte det: *«Det var tidvis svært utfordrende å jobbe med en overordnet ikke-juridisk plan/strategi, samtidig som det rådde bybaneallergi og bybaneangst hos den som hadde bestilt arbeidet».*

I prosessen med arealstrategi ble det gjort innsats for å sikre medvirkning, der fremtidstankene ble kommunisert ut gjennom materiale «med høy formidlingsverdi». Arealstrategien ble enstemmig vedtatt i Bergen bystyre februar 2022. Arealstrategien som ble

laget for Dokken er en visjon for hele området, men utviklingen av området vil skje i flere faser gjennom de kommende årene.

Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune fikk deretter områdeplanbestilling fra sin byrådsavdeling, for regulering av «indre halvdel» av området som skal utvikles først, og har meldt oppstart og levert planprogram til byrådet. Denne har så vært ute på høring. Informanten forteller at avdelingen har en stram framdrift som tilsier at de skal være ferdige med den overordnet planen og levere den til politisk eller sluttbehandling i slutten av 2026.

Avdelingen har et formalisert samarbeid med det helt kommunaleide Dokken Utvikling AS, som skal være et verktøy for Bergen kommune for å gjennomføre og oppnå de overordnede målene for byutviklingen på Dokken. Dokken Utvikling AS må både vektlegge kommersielle hensyn og byutviklingshensyn. Bergen kommune eier i dag store deler av eiendommene på Dokken-området. Kommunen eier alt bortsett fra fire bygg på utviklingsområdet i arealstrategien. Planleggeren i Bergen kommune fortalte at det legges opp til et offentlig-privat samarbeid på Dokken, i kommunal/offentlig regi, mens forholdet til private gjelder i enda større grad for andre utviklingsprosjekter i nærområdet, der kommunen ikke er største grunneier slik som på Dokken:

Så det som gjelder private, handler enda mer om det som skjer på den andre siden av fjorden, Laksevåg. Fremover vil det være viktig å få etablert og bestemt plassering av en ny gang- og sykkelbru og bybanetrasé med kryssing av fjorden og holdeplasser. Her er det en stor andel av private grunneiere som er interessert i å utvikle området, og som avventer avklaring om hvor de kan bygge, hvor mye, og når. (Planlegger Bergen kommune).

Planleggeren fra Bergen kommune snakket også om forholdet til innbyggerne. Hen fortalte hvor viktig det var at innbyggerne følte de kunne ta kontakt og at kommunen er åpen. Dette underbygges av følgende sitat: «Jeg tenker jo at det er viktig at vi som kommune er veldig tydelige på at vi skal være åpne, at det er lavterskel for å ta kontakt. Og at vi ikke sitter hver for oss og arbeider»

Dokken Utvikling AS har hovedansvaret for å utvikle, forvalte og selge kommunale eiendommer på Dokken, for å transformere området til en ny bydel. Selskapet skal ivareta kommunens eierrolle, bl.a. i plan- og utviklingsprosesser, og sørge for effektiv gjennomføring og samarbeid med private og andre offentlige aktører. Derfor er det viktig at tomtene er kommet så langt i utviklingen at det er mulig å ta risikoen med utviklingen og at planleggingen gjennomføres på en best mulig måte. Dette vil da sikre at Dokken Utvikling AS kan få mer penger og dermed at økonomien går opp. Informanten påpeker hvordan økonomien er satt sammen for utviklingen, i følgende sitat: «For den økonomien her er internøkonomi, så det skal i utgangspunktet være økonomisk selvdrevet» (Planlegger Bergen kommune).

Under intervjuet, kom planleggeren inn på en responsiv strategi for å etablere folkeliv på Dokken samtidig som området utvikles. Dette kan også være en del av en eksperimentell strategi som kommunen skal se på.

Det er jo et veldig essensielt spørsmål. Her må kommunen ha flere tanker i hodet samtidig. Nå skal Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet inn på Dokken-sør altså rett bak havnelageret. Prosjektgruppen for områderegeringsplan for Dokken sør, har prosjektkontor inne på Dokken, nærmere bestemt i Skur 23. Hele område ligger bak ISPS gjerde, men det må vekk når Havforskningen og fiskeridirektoratet med sine ca. 1000 arbeidsplasser og ca. 40 000 kvm, skal flytte inn. (Planlegger Bergen kommune).

For å oppnå dette, må gods- og havnevirksomheten i en mellomfase flytte helt ytterst på området. Her vil det da være havnedrift fortsatt et stykke frem i tid, og så må kommunen planlegge for transformasjon på et senere tidspunkt. Kommunen ønsker å finne gode løsninger på å kombinere havnevirksomhet med boliger rundt, samtidig som forskningsskipene bruker kaiene. Informanten presenterer mulige konflikter som kan oppstå:

I området vi nå regulerer skal forskningsskip fra havforskningen kunne legge til kai. Disse skipene er ute i 300 dager av året på tokt, men den verste konfliktdelen av dette vil jo egentlig ligge ut forbi denne planen.

Planleggeren fortalte at et viktig fokus for kommunen er å få til en god buffer opp mot havnedriften som fortsatt må være ytterst på området. Man tenker at det er mulig å legge en

del næringsvirksomhet tett opp mot veien, som fortsatt vil ha mye støy. Ved det ytterste området med fortsatt havnedrift, ønsker kommunen at det kan være skole og en rekreasjonsarealer tett opp mot det midlertidige havneområdet.

I løpet av intervjuet var det tydelig at prosessen med Dokken er i en tidligere fase enn Nyhavna i Trondheim. Dette ble tydelig da jeg ønsket mer informasjon om hva kommunen og planavdelingen har gjennomført av grep til nå: «*Tenker du på hva som er, er det realisert? Det er jo egentlig ingenting. For det er jo mange baller i luften her, og det er mange avhengigheter som ligger ut forbi området*» (Planlegger Bergen kommune).

Planleggeren fra Bergen beskrev hva slags stegvis planleggingsarbeid som har blitt utført, og som er både komplisert og sentralt for prosessen. Etter at det i 2018 ble vedtatt at godshavnen skal flyttes, inngikk planavdelingen et tett samarbeid med Bergen Havn, som er den største aktøren på området i dag. Nå eier de ingenting, men de skal leie av kommunen nå, bortsett fra Jekteviksterminalen. Dette bygget ligger på andre siden fra Dokken-sør-området som skal utvikles først. I 2022 leverte planavdelingen et kunnskapsgrunnlag til byrådsavdelingen for en prinsippsak til bystyret. Den handlet om lokaliseringen av Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet (HI / Fdir). Da var det ulike lokasjoner på Dokken som var aktuelle, men kommunen klarte å lande en plassering, med bystyrevedtak 22. juni 2022. Dette er noe de har jobbet mye med i denne prosessen, altså det informanten kaller *jakten på konstanter*. De ønsket å få noen faste brikker på plass for området:

I begynnelsen av dette her strategiske arbeidet fantes det ingen konstanter. Så vi har jobbet veldig mye med akkurat det som vi kalte for 'jakten på konstanter'. Å få noen faste brikker, rett og slett, for derved å planlegge videre for de neste brikkene.

Planleggeren snakket om at det planmessig har vært viktig å få «landet» de to store institusjonene, for å legge til rette for videreutvikling av *Havbyen*. For fremtiden vil flere brikker falle på plass, etter hvert som de har landet den juridiske planleggingen. Når det er mange ulike alternativer, så blir det mange variabler. Informanten påpeker at det å klare å finne noe håndfast, altså finne konstanter, gjør det lettere å styre de andre elementene. Dette vises gjennom følgende sitat:

Jo flere konstanter som landes, jo mer handlingsrom i planleggingen snevres inn, og du nærmer deg egentlig litt av det endelige svaret. Så det er jo noe vi fortsetter, eller kommer til å fortsette med, å jobbe med, det der med å lande konstanter (Planlegger Bergen kommune).

Planleggeren presenterte eksempler på hvilke konstanter de nå jobber med å finne mer ut av for fremtiden:

For eksempel plassering av skoler, det vil være veldig utslagsgivende for hva du legger rundt og så videre. Et forslag i arealstrategien er at det skal være næring og idrett nærmest byen, så kan det fungere som en buffer for boligområdet.

På det planleggingsmessige nivået, snakket planleggeren om en interessant prosess av transnasjonal inspirasjon og utveksling av planleggingsideer mellom byer. Ingen planideer skjer isolert, og ulike strategier er ofte med på å inspirere prosesser i andre land. Både bærekraftig utvikling og markedsdrevet byutvikling kan være eksempler på ideer som flyter mellom ulike land og grenser. Et nyere eksempel på en slik transnasjonal flyt, er nettopp transformasjonsprosessene for Nyhavna og Dokken, som denne oppgaven fokuserer på. I dag er en del av den globale trenden at gamle industri og havneområder transformeres for at de skal bli en del av byen igjen. Dette illustrerer det Patsy Healy (2012) sier om hvordan ulike planidealer og praksiser flyter transnasjonalt og bidrar til å inspirere utviklingstrender (Healey, 2012).

Planavdelingen i Bergen kommune som jobber med Dokken har vært mye i Oslo for å se på Bjørvika. Styrelederen i Dokken Utvikling AS har også tidligere vært leder for utviklingen av Bjørvika. De har også reist til Malmø og København ved mange anledninger, for å se på prosjekter og prosesser der.

En grunn til at de ser til Københavns *Nordhavnen*-prosjekt, er at det har et mye større omfang enn Dokken. Området er rundt ti ganger større enn Dokken, og det er mange erfaringer, både på godt og vondt, som Bergen kommune kan se til og lære av. Inspirasjonen som Bergen kommune har fra København:

I Nordhavnen har de bygd et parkeringshus, med parkering på innsiden, og der første etasje har miljøstasjon, resirkulering, økologisk matvarebutikk, og så går det utvendige trapper forbi plantekasser på fasaden, til en lekeplass på taket, både for barn og voksne. Det representerer dermed en god multibruk av areal og er godt utnyttet.

Bergen kommune sin arealstrategi foreslår: *«to mobilitetsentre, et i sør eller sørøst, og et i nord. Disse tenker kommunen at det kan være delebiler, resirkulering og gjerne sykkelverksted*

og utleie i første etasje, og gjerne lek på taket, så der har vi jo direkte hentet inspirasjon fra København.» Dette er et tiltak fra København som Bergen kommune har sett fungerer godt, og derfor har valgt å ta med i sine planer for Dokken. Kommunen er opptatt av å tilpasse disse slik at de får en bergensk identitet, og å utvikle de på det informantene omtaler som «Dokkens» vis.

Utviklingen i København har bidratt til inspirasjon for planlegging, og hvordan dette kan gjøres på en god og effektiv måte. København bidrar også til å gi en god retning på hvordan Bergen kommune kan utforme de ulike fasene for utviklingen. Det er store mål som kommunen skal gjennomføre, og det kan bli krevende. Utviklingen av de ulike fasene skal fungere uavhengig av hverandre og samtidig ikke være i konflikt med den fremtidige havnevirksomheten som fortsatt skal være på Dokken.

For utviklingen av Dokken, er planavdelingen også opptatt av at det skal være nok utearealer som parker og byrom i hver del av området. Parkarealer er viktige å få plass så tidlig som mulig, fordi dette er viktige arealer som innbyggerne ikke kan vente 20 år på at det skal etableres, og som ikke lett kan etableres etter at bygninger er bygget. Boligene i Dokken må ha tilstrekkelig med utearealer og nok offentlig tilgang. Bergen kommune ser til København for å få gode løsninger på disse viktige elementene. For å få mer inspirasjon ser kommunen til andre byer, som for eksempel Malmø og Gøteborg, som også har store utviklings- og transformasjonsprosjekter.

Bergen kommune har også sett elementer i andre prosjekter, som de ikke ønsker å videreføre med seg til utviklingen av Dokken. En sentral ting er konflikten som ofte oppstår mellom privat og offentlig, ved for eksempel at det ikke er etablert og bygget store nok offentlige byrom. Nye, sjønære byrom er ofte attraktive byrom, som ikke bare de som bor der bruker, men hele byen og besøkende utenbys fra tar i bruk. Så dimensjonering av disse byrommene og tilgangen til dem er viktig. Informanten tenker at det er helt sentralt at en slik utvikling blir driftet av det offentlige.

Et annet område i København er *Sydhavnen*, der de har bygd øyer og kanaler. En ting med dette området som er problematisk, er at det er privat utbygget. Det er parkeringer under bakken, noe som skaper trafikk her. I tillegg til at det er veldig dyrt å bygge og det er dyre boliger. Det vil bli veldig dyrt å bygge på Dokken også. En av de få verktøyene kommunen har i lovverket i dag, er kommunal utleie, for å sikre et sosialt bærekraftig hundreårsperspektiv: At det ikke bare er de mest velstående som kan bo i området.

Akkurat nå jobber kommunen med å konkretisere konsekvensutredningsalternativer, der alle har ulike egenskaper, alt fra boligfordeling til bybaner eller kollektivlinjer. Informanten snakket da om hvordan en slik konsekvensutredning foregår, og hvordan de har brukt 3D-verktøy for å finne løsninger:

Vi jobber i 3D, og Bergen kommune var den første kommunen i Norge til å kjøpe inn 3D-analyseverktøy med kunstig intelligens og SpaceMaker, som nå heter Forma. Vi har også tatt i bruk 3D-analyseverktøyet Spacio. Kommunen ser at utviklingen av ulike teknologiske verktøy går fremover, og at det er begynt å komme andre ting på markedet. Vi kan gjøre 3D-analyser på støy, mikroklima osv. Dette gjør det dermed lettere å optimalisere de ulike alternativene (Planlegger Bergen kommune).

Fokuset til planavdelingen hos Bergen kommune vil fremover være å komme frem til konkrete utviklingsstrategier og velge gode alternativer. For å oppnå dette skal de jobbe med en konsekvensutredning for å finne mulige strategier. Dersom konsekvensutredningen fører til at en strategi viser seg å være bedre enn de andre, betyr det nødvendigvis ikke at det er den perfekte løsningen. For å klare dette, tenker informanten at medvirkning vil være viktig å få til. Hen forklarer at dette er både informasjonsmessig, og for å få innspill til prosessen. I tråd med den lovpålagte plikten til å sikre medvirkning i slike prosesser, ønsker kommunen innspill fra private interesser, organisasjoner, naboer, offentlige institusjoner og næringsliv.

4.6.3. Etableringen av selskapet og planarbeidet med Dokken

Dokken Utvikling AS ble etablert våren 2022. Bergen kommune er eieren av selskapet, som har ansvar for rundt 98% av eiendommene som ligger på området som omfatter Dokken-sør (informant). Dermed får selskapet en sentral rolle som grunneier i transformasjonsprosessen.

Under intervjuet ble det tydelig at planarbeidet er i en tidlig fase, der hovedfokuset nå er på områderegulering. Kommunen sin overordnede strategi lå til grunn for etableringen av Dokken Utvikling AS. Denne strategien, til tross for at den ikke er juridisk bindende, legger viktige føringer for utviklingen. Planprogrammet for området ble sendt inn til høring 6. februar. Etter høringen er planen videre å få utarbeidet en områdereguleringsplan som er i tråd med Bergen kommune sitt politiske vedtak om å flytte deler av havnen innen 2027. Dette setter da, ifølge informanten, press på å få utviklet området i tide til flyttingen av havnen, noe som understreker viktigheten av å ha en streng tidsplan for gjennomføringen og for reguleringsplanen.

Det er blitt utarbeidet en avtale med en tydelig tidsplan og datoer for å sikre at utviklingsprosjektet gjennomføres. Under intervjuet ble det samme problemet som informanten fra Bergen kommune presenterte, at planene er avhengig av at det er en politisk aksept og ønske om å behandle planene, og mulige innspill kan være mulige faktorer som påvirker fremdriften til utviklingsplanene for Dokken.

Samarbeidet med kommunen ble omtalt av informanten som positivt, og de har fått til ukentlige møter med planavdelingen. Målet var å få utarbeidet planprogrammet. Informanten mente det har ført til en god, effektiv kommunikasjon mellom de involverte aktørene. Viktigheten av samarbeid både internt i planavdelingen, utviklingsselskapet og med politikerne ble understreket. Det kan være utfordrende å få inn folkeliv på området under utviklingen, med tanke på at det er en internasjonal havn med strenge sikkerhetstiltak. Målet til Dokken Utvikling AS er å få til midlertidige aktiviteter ved å transformere Skur 26 til et sted der det er mulig å få inn folkeliv i en tidlig fase. Under intervjuet kom det frem at planforslaget må være sosialt, miljømessig og økonomisk gjennomførbart. De samme utfordringene som Bergen Havn AS snakket om, altså flyttingen og å finne en ny plassering av havnen var utfordringer som utviklingsselskapet også er opptatt av å løse.

Her spiller planleggerne i kommunen en stor rolle for å få til nettopp slike kompliserte problemer. Rollen til planleggerne i slike transformasjonsprosesser er å sikre at gjennomføringen av prosjektet blir mulig, ved å ha et langsiktig fokus forbi planleggingsfasen.

5. Nyhavna

5.1 Historisk utvikling

Nyhavna, er en sentral bydel i Trondheim som er i en revitaliseringsprosess. Den ligger øst for Trondheims sentrum, Midtbyen, og langs utløpet av Nidelva i Trondheimsfjorden. Bydelen har vært industri- og havneområde siden 1939. I dag er det store transformasjonsplaner for å utvikle Nyhavna til en ny bydel i Trondheim. Området er i dag stor grad preget av industri, havnevirksomhet, viktige kulturminner og jernbane, og har et stort potensial til å bli transformert til en ny og sentrumsnær bydel. Nyhavna har en sentral beliggenhet. Den bidrar til å skape forbindelser til Ladestien, som er et populært turområde, og til Lade i nord. Nyhavna bidrar også til å skape forbindelse til Solsiden, som er et sentralt handelssted, og til Nedre Elvehavn. Dette gjør Nyhavna til en sentrumsnær bydel som knytter Midtbyen sammen med Østbyen. Sistnevnte består av Buran, Møllenberg, Lademoen, forsøksområdet Svartlamon og Lilleby. Denne bydelen er under en omfattende endringsprosess ved at det er vedtatt å forbedre området og gjennomføre nye utbyggingsprosjekter (Strømsnes, 2021). Midt på Nyhavna ligger det to store bunkere fra den andre verdenskrigen, Dora 1 og Dora 2. Disse vil være sentrale for den fremtidige utviklingen av den nye bydelen.

Rundt Nyhavna ligger det bydeler der kommunen også jobber med store utviklingsplaner. Planene for områdene rundt Nyhavna blir sett i sammenheng og arbeides med som en del av Nyhavna-området. Det jobbes med store planer for Reina og hvor hovedveien for Metrobussen skal bygges, og hvordan den skal henge sammen med Nyhavna. Lilleby er også et område nært Nyhavna som kommunen jobber eller har jobbet med å utvikle. Alle disse områdene er under stor utvikling sammen med Lademoen. I kvalitetsprogrammet står det at områdesatsningen for Lademoen skal ses i sammenheng med utviklingen av Nyhavna (Trondheim kommune, 2022, s.3). Dette gjør planleggingen og arbeidet med Nyhavna mer komplisert, noe som blir understreket av informanten fra Trondheim kommune i kapittel 6.2. Svartlamon er et område som bidrar til å påvirke fokuset på det bolig-sosiale ved utviklingen av Nyhavna.

Dette kapitlet skal ta for seg hele prosessen med planleggingen av Nyhavna, fra det ble startet og frem til i dag. Fokuset vil være å undersøke hvordan synet på Nyhavna har endret seg fra starten til i dag. I denne analysen vil dokumenter som ligger ute på Trondheim kommune og Nyhavna Utvikling AS sine nettsider, med grunnlagsdokumenter og kommuneplaner, brukes som datagrunnlag. Det første dokumentet som brukes, er planprogrammet for Nyhavna som ble skrevet av Trondheim kommune i juli 2011.

Våren 2009 ble planarbeidet startet opp, ved etableringen av en prosjektgruppe som bestod av representanter fra Trondheim Interkommunale Havn og ulike avdelinger i Trondheim kommune. En gruppe med kommunaldirektøren for byutvikling, byplansjefen og havnedirektøren ble også etablert (Trondheim kommune, 2011). Den politiske prosessen med Nyhavna startet allerede i 2009, da bygningsrådet i Trondheim vedtok at planarbeid for kommunedelplanen skulle startes opp. I forbindelse med redegjørelsen for kommuneplanens arealdel, som gjaldt fra 2006 – 2018, ønsket bygningsrådet at det skulle utarbeides en langsiktig plan for Nyhavna i samarbeid med Havnen (Trondheim kommune, 2011).

Allerede fra starten var det mange ulike aktører som ønsket en plass på Nyhavna. Ved planoppstart kom det et forslag til at et havforskningscenter kunne plasseres her, men dette ble ikke videreført (Trondheim kommune, 2011). I dag er *Ocean Tech* en av aktørene som har lokaler på området, og som skal være en del av den fremtidige utviklingen.

Området for den nye kommuneplanen for Nyhavna ble i 2009 vedtatt av Bygningsrådet. Grensen for ble bestemt ut ifra et mål om å fokusere på mulige problemstillinger knyttet til arealer som ligger nært havnen. Følgende avgrensning av området ble bestemt av Bygningsrådet 16.09.09:

En kommunedelplan for Nyhavnaområde skal utvikles, som blir avgrenset nord for Ormen Langes veg, øst for Strandvegen, vestover i sjøen mot utløpet av Nidelva, opp mot Ladestien, følge jernbanen østover til Strandvegen og sørover mot Nidelven bro (se også figur 2 som viser planområdet på kartet) (Trondheim kommune, 2011).



Figur 9 planområdet for Nyhavna som ble vedtatt av bygningsrådet

For å undersøke ulike fremtidige scenarier og muligheter, ble en konsekvensutredning bestilt. Målet var å utrede tre ulike scenariealternativer for transformasjon og utvikling. Det første alternativet forholder seg til dagens situasjon, i form av at arealet er regulert til næring og havnevirksomhet, mens den største delen er avsatt til tunge virksomheter (Trondheim kommune, 2011). En fortetting av arealene ved byutvikling, en utvikling av havneområdene, samtidig som TIH forvalter og styrer områdene, må forventes dersom dagens situasjon opprettholdes (Trondheim kommune, 2011).

Det andre alternativet dreier seg om en delvis transformasjon og utvikling av området. I dette alternativet er det fortsatt haverelaterte bedrifter på Nyhavna, samtidig som det skjer en transformasjon av arealer som ikke brukes av havnen (Trondheim kommune, 2011).

Det siste alternativet handler om en full transformasjon av området, ved at all havnedriften flyttes ut av Trondheim. Dette kan dermed gi muligheter også på den *andre* siden av Nidelva, altså Brattøra (Trondheim kommune, 2011). Fortetting, høy utnyttelse av arealer og en stor andel av boliger vil være krav til byutvikling på området. Arbeidsplasser ønskes plassert på den sørlige delen av Nyhavna, da dette er nærmere kollektivtilbud. Med full transformasjon er målet å oppnå en gjennomgående bymessig karakter på Nyhavna (Trondheim kommune, 2011).

I 2010 ønsket Trondheim å få innspill til en mulighetsstudie for hvordan Nyhavna kunne utvikles, etter en eventuell flytting av godsterminalen og havnen. I et forslag fra JSTA arkitekter, ble en fullstendig transformasjon av Brattøra og Nyhavna foreslått. På Brattøra ble det foreslått næringsarealer langs Nidelva på bakkeplan mot kaien, boliger og offentlige institusjoner (Trondheim kommune, 2011, s. 29). Nyhavna sin rolle ble foreslått som et nyskappings- og kulturområde, der fokuset er nye arbeidsplasser i forbindelse med forskning. I dag er det noen havnæringer som er på Nyhavna som bruker området (Trondheim kommune, 2011). Dette viser at det er mange aktører og hensyn som kommunen må klare å balansere, og at det er mange aktører som ønsker seg inn på Nyhavna, da det er en attraktiv og sentral bydel.

Det andre dokumentet som brukes er *Analysehefte*, som er et vedlegg til planprogrammet som er omtalt over. I analyseheftet skrevet av Trondheim kommune i 2011, blir området delt opp i ulike, identifiserbare delområder (Trondheim kommune, 2011). Disse områdene blir delt opp i likeartete områder med lik bygningstypologi. Område nummer 1 og 10, det vil si Transittkaien og Ladehammerkaien, fremstår som de mest homogene områdene på Nyhavna, ved at bygningene ligger i en lineær bebyggelse mellom kaiflaten og Transittkaien (Trondheim kommune, 2011). Den midtre delen av området, altså nummer 3 og 4 er preget av en kvartalsstruktur, noe som er mulig å se i den helhetlige planen for Nyhavna (Trondheim kommune, 2011).



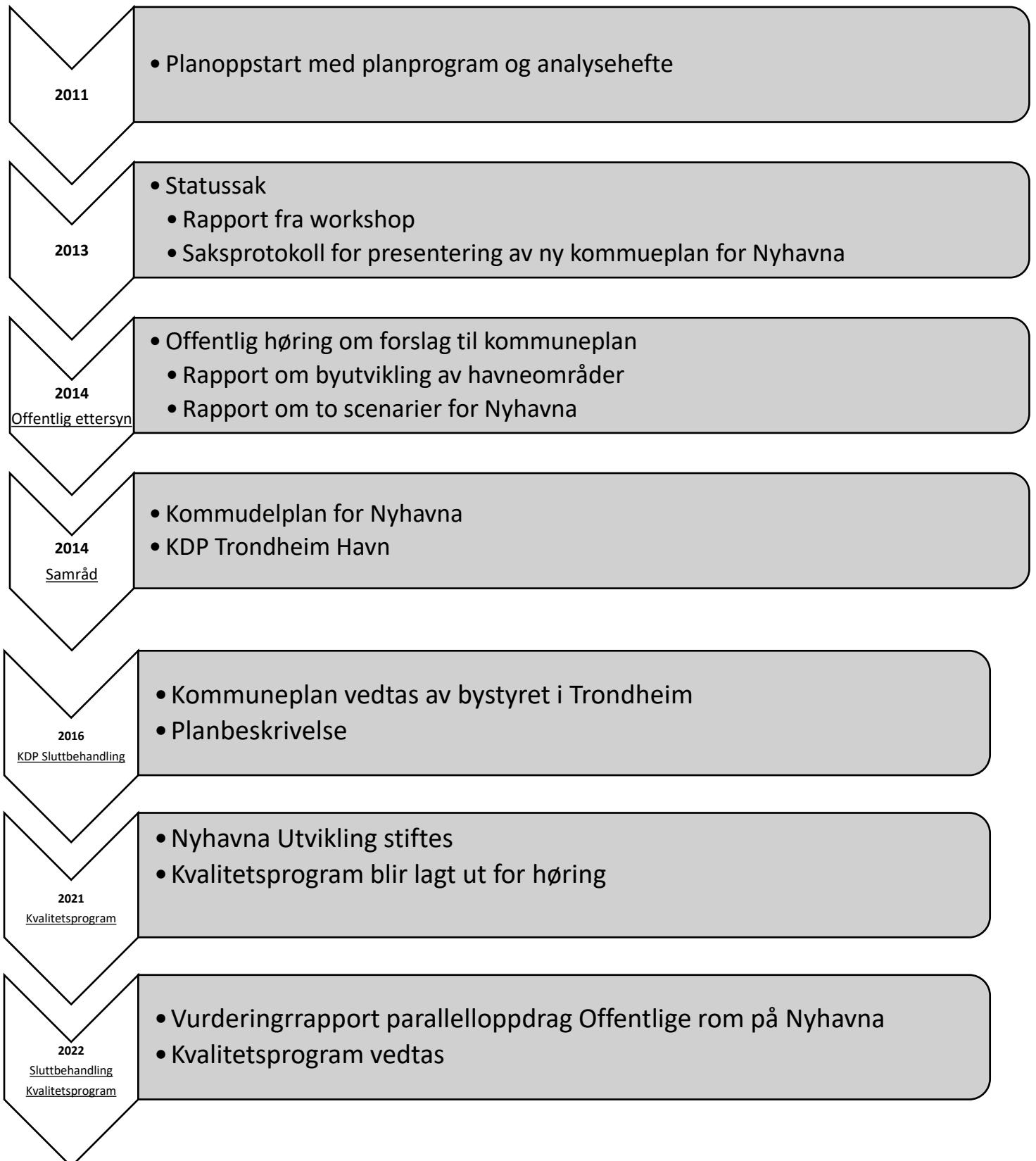
Figur 10 viser oversikten over de ulike delene på Nyhavna. Hentet fra «analyseheftet»

Per 2011 er grunneierne ROM Eiendom, Jernbaneverket, Trondheim kommune og Trondheim interkommunale havn, videre vil dette forkortes til TIH (se figur 3). Det er mange ulike aktører som er på dagens område og som leier eiendommer av Trondheim Havn. Eiendommene på Nyhavna er i dag under lange festeavtaler, der de lengste varer til rundt 2070 (Trondheim kommune, 2011).



Figur 11 viser oversikt over eiendomsforholdene på Nyhavna per 2011. Hentet fra planprogrammet for Nyhavna

Arbeidet med Nyhavna er en lang prosess som startet allerede rundt 2011, og denne lange prosessen kan gjøre det vanskelig å holde en god oversikt over alle beslutninger som har blitt tatt. For å gi en bedre oversikt over prosessen fra da den startet og frem til i dag, har jeg laget følgende tidslinje med de viktigste beslutningene.



Figur 12 viser en tidslinje over planprosessen for Nyhavna. Samtidig med denne planprosessen ble Havet Arena etablert på Nyhavna som en del aktør for å skape byliv inne på området.

I 2018 lyste Trondheim kommune ut en åpen designkonkurranse for Nyhavna, der det var totalt 27 team som sendte inn forslag. Ut fra disse ble Team Mad, Team Agraff, Team Skajaa og Team White valgt ut til å delta i parallelloppdraget for Nyhavna. Målet med dette parallelloppdraget var at kommunen skulle få innspill som kunne gi et grunnlag for å ta gode fremtidige beslutninger for Nyhavna sin fremtid. Parallelloppdragene har bidratt med forslag til kommunen, for å oppnå en helhetlig og god kvalitet på parker, allmenninger, kaikanter, byrom, gater og forbindelser i den fremtidige bydelen (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019). Kommunen arrangerte parallelloppdraget sammen med Bane NOR eiendom og Trondheim Havn. I tillegg bistod Norske arkitekters landsforbund med gjennomføringen (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019).

I rapporten «*Parallelloppdrag for offentlige rom på Nyhavna*», blir et parallelloppdrag definert på følgende måte: «*et parallelloppdrag er en åpen prosess der flere konsulentteam jobber mer et oppdrag parallelt*» (Arkitektenes landsforbund, 2019, s. 6). Parallelloppdrag presenteres ofte som å være bra for å bringe inn medvirkning og innsikt i løpet av arbeidsperioden, fordi det er en åpen prosess. Det var fire team som sendte inn forslag til parallelloppdraget, og alle handlet om hvordan kommunen skal se de offentlige rommene i sammenheng med byutviklingen, og vurdere hvordan en skal jobbe for å oppnå målene til kommunen. Parallelloppdraget skal være en del av grunnlaget for transformasjonen av Nyhavna. Det var en vurderingsgruppe som hadde ansvar for å vurdere de ulike forslagene som ble sendt inn for offentlige rom. Vurderingsgruppen foreslår 11 ulike strategier for utvikling av de offentlige rommene på Nyhavna (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019).

I parallelloppdragene vektlegger alle teamene å etablere offentlige rom nært sjøen, de historiske kulturminnene og sentralt på Nyhavna. Områdets særegne identitet forsterkes av de historiske byggene, og teamene foreslår å sikre at de er allmenn tilgjengelige. Teamene foreslår å utvikle åpne møteplasser rundt Dora 1 og Dora 2 (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019). Disse plasseringene støttes av vurderingsgruppen, som tenker at de ligger nært på viktige boliger, veier og aktiviteter (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019). Den fremtidige bydelen skal ha gode forbindelser som knytter sammen byrommene, som varierer fra mindre rom i nabolaget til store offentlige områder.

I forslagene til parallelløppdragene foreslår teamene å etablere en offentlig tilgjengelig havnepromenade langs Transittkaien. Team Mad og Team White er kritiske til at en havnepromenade skal legges langs Transittkaien, da dette området er vindutsatt (Norske arkitekters landsforbund). De er enige i prinsippet om allmenn tilgang, men foreslår å ta inspirasjon fra Trondheim sin bebyggelse, og bytte til tette uterom (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019, s. 15).

Team White foreslår at den største andelen av boligene på Nyhavna bør legges på Transittkaien. Her ønsker de at det skal kunne være en relativ høy bebyggelse, noe som kan gjøre det lettere å bygge lavere rundt kulturminnene i bydelen. På denne måten ser teamet for seg at det kan bidra til å lettere tjene inn investeringene i utviklingen og transformasjonen av Nyhavna (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019, s. 45).

Teamene fra parallelløppdraget foreslår å utforme gatene og byrommene i en *kvartalsstruktur* som bidrar til å lage gode nabolag. Et viktig fokus for vurderingsgruppen var å sikre attraktive byrom i fremtiden (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019, s. 17). En av rådene fra vurderingsgruppen for utvikling av den nye bydelen og de offentlige rommene, er å legge til rette for eksperimentell utprøving (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019). Teamene ønsker at det skal legges til rette for eksperimentering med ulike aktiviteter for å gi liv til den nye bydelen (Norske Arkitektenes landsforbund, 2019).

Kvalitetsprogrammet for Nyhavna er et relevant dokument å analysere, da det la grunnlaget for en arkitektkonkurranse. I 2022 ble det lyst ut en arkitektkonkurranse for utviklingen av Transittkaien på Nyhavna (Nyhavna Utvikling AS, 2023). På Transittkaien er det i dag få aktører som holder til, noe som gjør det lettere å starte med dette området først. Målet med konkurransen var å få inn forslag til en god, bærekraftig og fremtidsrettet utvikling som har gode kvaliteter for bolig- og næringsbebyggelse og byrom; noe som samsvarer med de vedtatte prinsippene for Nyhavna (Nyhavna Utvikling AS, 2023, s. 4). Totalt var det 32 team som sendte inn forslag, hvorav fire ble valgt ut til å delta i konkurransen. Det var Team COBE som til slutt vant konkurransen (Nyhavna Utvikling AS, 2023).

5.2. Team COBE sitt forslag for Transittkaia

Teamet har valgt å kalle sitt forslag for «Ny Havna, mot nye horisonter» (Team COBE, 2023, s. 1). Team COBE sitt forslag for Transittkaien tar utgangspunkt i de ti strategiske virkemidlene som ble utarbeidet i Kvalitetsprogrammet for Nyhavna. De foreslår tre hovedstrategier for å sikre en bærekraftig utvikling av den nye bydelen. I forslaget deres foreslår de tre utviklingsfaser for Transittkaia (Team COBE, 2023, s. 1). De har et stort fokus på etablering av en lokal arkitektur, klimatilpasning og en grønn bystruktur (Team COBE, 2023, s. 1).



Figur 13 viser forslaget til Team COBE som vant arkitektkonkurransen for Nyhavna

Team Cobe ønsker at utviklingen av Nyhavna skal sikre at både fremtiden og fortiden kobles sammen. Dette oppnår de ved å fokusere på det de ser som fremtidens behov, samtidig som de vil at «utviklingen lærer av fortidens planlegging» (Team COBE, 2023). Arkitekturen og bebyggelsen på Nyhavna er utformet ved å ta inspirasjon fra den historiske strukturen til Trondheim, samtidig som den er rustet for klimaendringene og omgivelsene rundt (Team COBE, 2023, s. 2). Den nære forbindelsen til havet har hatt en viktig og lang påvirkning på Trondheim sin byutvikling. Infrastrukturelle hindringer og en stadig økning i havnevirksomhet har ført til at avstanden mellom sjøen og byen har økt. Teamet ønsker at dette skal endres, ved at byens innbyggere igjen skal få tilgang til sjøfronten, og at byens arkitektoniske kontakt med sjøen gjenopprettes (Team COBE, 2023).

Teamet vektlegger at Nyhavna skal være en bærekraftig og fremtidsrettet bydel. De har utformet forslaget sitt for å sikre en bærekraftig og fleksibel utvikling (Team COBE, 2023). For å fremheve de historiske verdiene på Nyhavna, har Teamet valgt å plassere en stor åpen plass i nærheten av Dora 2. Dette området tenker teamet vil være et sentralt område der rekreasjon, byliv og kultur kan samles (Team COBE, 2023).

Team Cobe trekker inn en adaptiv strategi for utviklingen av Transittkaia ved at de foreslår en tredelt utviklingsfase. Teamet foreslår å etablere midlertidige byrom og tiltak som en start på utviklingen av den nye bydelen. De foreslår å utvikle en havnepromenade som midlertidig start på de offentlige arealene på Nyhavna og Transittkaia (Team COBE, 2023, s. 1). Teamet ønsker at det skal være mulig å gjennomføre ulike eksperimenter som for eksempel festivaler, aktiviteter og andre midlertidige tiltak i de tidlige fasene av utviklingen (Team COBE, 2023, s. 1).

Nidelvkvartalet er en sentral del i Team Cobes forslag om utvikling av bebyggelse på Transittkaien. Her ser temaet for seg at det kan utvikles en relativt høy, men variert bebyggelse, for å sikre en god blanding av beboere (Team COBE, 2023, s. 5). Teamet har utformet bygningene og boligene langs Transittkaien med tanke på utvikling av skjermede bakgårder og offentlig tilgjengelig arealer (Team COBE, 2023).

5.3. Redegjørelse for funn Nyhavna

I denne delen skal jeg redegjøre for funnene fra intervjuene med planleggeren og den tidligere byutviklingsdirektøren i Trondheim kommune. I dag er utviklingsprosessen for Nyhavna i startfasen ved at det har blitt kåret en vinner av arkitektkonkurransen for forslag til utvikling av Transittkaien. Jeg ønsket å finne mer ut av hvordan kommunen hadde arbeidet med

planprosessen fra starten og frem til i dag. Jeg ønsket også å undersøke hva som funket bra i denne arbeidsprosessen.

5.3.1. Planlegger Trondheim kommune

I 2009 fikk planavdelingen inn en bestilling på at de skulle starte med å utarbeide en plan for transformasjon av Nyhavna. Den juridisk overordnede planen for Nyhavna ble vedtatt i 2016 og er Kommunedelplan for Nyhavna. Planen er en langsiktig plan og skal være robust nok til å sikre gjennomføring av hele området over tid. Kvalitetsprogrammet er utarbeidet i senere tid og følger opp krav om å utarbeide program for offentlige rom. De ti ulike strategiske målene for utvikling området er utarbeidet i ettertid og på tvers av ansvarsområder i kommunen. Temaene favner vidt og viser kommunen sin ambisjon for området. Satsingen krever at det jobbes på tvers av ulike avdelinger, og at det er god samordning, noe som er krevende:

I kvalitetsprogrammet er det de ikke-tematiske målene som er krevende å følge opp i en fagsektorisert organisasjon (Informant, Trondheim).

For de offentlige rommene og måten kommunen har jobbet med å fastlegge disse som ligger rundt Nyhavna, trakk informanten inn følgende om denne prosessen:

Ved utarbeidingen av de offentlige områdene som mangler en overordnet plan og som ligger rundt Nyhavna, ble det vist til VPOR som et planverktøy som kommunen kunne brukt for å fastlegge struktur for offentlig rom (Informant, Trondheim).

For å få prosessen til å skje på en effektiv og god måte, har formannskapsmodellen som Trondheim kommune har, eller har hatt, vært en modell som har gavnet forslagsstillerne. I Trondheim er politikken tidlig involvert når den fysiske planen legges ut på høring. Informanten trekker i denne sammenhengen inn sin erfaring fra en annen storby i Norge. I Trondheim stiller grunneierne sterke.

For Trondheim kommune har politikerne vedtatt at en tredje boligsektor skal ivaretas på Nyhavna. Dette er en sentral problemstilling som kommunen må finne svar på, men som ikke lar seg løse direkte med gjeldende plan- og bygningslov. Forventingen om å oppnå en «god utvikling for alle» vil være krevende for utviklingselskapet og kommunen å etterkomme. En annen problemstilling er om Nyhavna vil kunne bli en utvidelse av sentrum, noe som informanten påpeker er noe det jobbes aktivt med. Per i dag regnes sentrum i Trondheim for Midtbyen. Lilleby er i dag perifert, og blir regnet som utkant. Når Nyhavna og Reina er ferdig utbygd og utviklet, vil det kunne koble sentrum bedre sammen, og bidra til at sentrum vokser og dermed får en viktig funksjon. Både forbindelser, utbedring av

underganger og metrobussen i seg selv vil kunne bidra til dette. I denne planprosessen kommer informanten fra kommunen inn på et problem som er viktig å få løst:

Et sentralt problem vil fortsatt være å få løst havnas utfordringer og problemer, og ikke minst spørsmålet om hvor havnen skal ligge (Informant, Trondheim).

Trondheim havn ønsker å reservere noen arealer for havnevirksomhet på Nyhavna, og dette kan være vanskelig å kombinere med folks behov for å ha fred og ro i bolig- og rekreasjonssoner. Et av forslagene som ble levert til parallelloppdraget, innebar at man i større grad skulle bygge en større boligmasse langs hele elva. Dette ville da fungere som en skjerm for området bak, og på denne måten skape et bedre bomiljø som er isolert fra havnevirksomheten.

I planleggingen er det som regel kommunen som har ansvar for den helhetlige planleggingen av et område siden kommunen er planmyndighet. Mens de private kan fremme planer for mindre deler der de utarbeider eget reguleringsplanforslag. De private utbyggerne har tydeligere egeninteresser, ved at de ønsker å tjene penger på utbyggingen. Utbyggerne eier tomter som de ønsker å utvikle og selge til slutt for å tjene penger, og de eier ikke noe mer etter at de har solgt. Fokuset til kommunen er ofte mer langsiktig, for eksempel 30 til 50 år, og derfor vil kommunen være opptatt av å oppnå andre ting. Et vanlig fokus for kommunen er å oppnå gode og mangfoldige boligområder for alle, og disse områdene skal være gode steder å leve i over lang tid. Kommunen ønsker også å få inn en variert beboersammensetning og andre funksjoner.

Planleggeren fra kommunen understreket at det er viktig å få til gode medvirkningsprosesser med beboere. Det kan være litt ekstra vanskelig på Nyhavna, da dette er et område med få beboere i dag. Dagens beboere nær området kan oppleve at det er en barriere mellom dem og Nyhavna, noe som påvirker følelsen av eierskap til dette området. Derfor er det vanskelig å oppnå medvirkning fra beboerne. Dette kan føre til at utbyggerne blir nødt til å bruke ekstra innsats på å få til god medvirkning. I denne sammenhengen tenker informanten at kommunen kan ha en viktig rolle. Kommunen har jobbet mye med medvirkning, i både kvalitetsprogrammet og gjennom «hendelser på Nyhavna». For å skape eierskap til området, ble det arrangert et bylivsprosjekt på Nyhavna som ønsket å trekke folk til området og la dem bli kjent med området. Et konkret eksempel på et område hvor kommunen ønsker å involvere og «inkludere» innbyggerne bedre, er Svartlamon, som er den nærmeste naboen til Nyhavna. Målet er å legge til rette for at beboerne kan medvirke på det de mulighet til å medvirke på, og

for at kommunen kan bli bedre kjent med hvordan de forstår området sitt, og hvordan kommunen kan ivareta deres situasjon. Svartlamon er kanskje det området som er mest berørt av byutviklingen på Nyhavna, fordi det ligger såpass nært.

En viktig rolle for de offentlige planleggerne, er å påse at det blir god medvirkning. I prosessen for Nyhavna, har Nyhavna Utvikling AS lagt opp til medvirkning for å få innbyggerne til å komme med innspill til utviklingen på Transittkaien. For utviklingen av Nyhavna er det en sentral oppgave å balansere ulike ønsker og syn på hvordan bydelen skal se ut i fremtiden. Dette innebærer å finne gode løsninger på størrelsen på hus, hvor høye de skal være, og hvor mange innbyggere bydelen skal ha. Her må planleggeren være i stand til å komme frem til en detaljregulering og realisere utbyggingen. En viktig oppgave for planleggerne er også at de ser på alle forhold som blir berørt av en slik utbygging.

Trondheim kommune har hatt en sentral rolle i den tidlige planleggingen, ved at de har hatt ansvaret for utarbeidningen av kommunedelplanen, kvalitetsprogrammet og de mange programmene og tilleggsutredningene som er gjort. Kommunen har lagt til rette for medvirkning gjennom hele denne prosessen. Trondheim kommune sin rolle i fremtiden vil være å behandle innsendte detaljreguleringsplaner, ende dem på høring og klargjøre for politiske vedtak. Som del av dette må de også klare å koordinere arbeid på tvers av kommunens interesser og andre ulike temaer som berører utviklingen. Dette skal de klare å oppnå ved at alle involverte parter blir aktivt inkludert i ulike former for koordinerings- og arbeidsmøter. Informanten presenterte et «mobilitetsforum for Nyhavna» som fungerer som et samarbeidsforum for det som handler om mobilitet. Først bestod dette forumet av de offentlige aktørene, deretter kom Nyhavna Utvikling AS inn som en av de store grunneierne og eid offentlig, og deretter ble også de andre private utbyggerne en del av forumet.

Informanten forteller at mobilitet er et viktig aspekt, da dette fletter seg inn i alle planene deres. Det kan være en liten utfordring i seg selv, fordi det er mye trafikk som må løses i sammenheng. Et eksempel som trekkes inn, er planene for metrobussen som skal gå gjennom området. Arbeidet med busslinjen krever egne prosesser når planen utarbeides, noe fylket har ansvar for. Kommunen samarbeider tett med fylket, og det er viktig å koordinere alle de berørte grunneierne på Nyhavna i denne prosessen.

Kommunen skal fremover være saksbehandlere, men vurderer om de skal ha en større rolle enn dette. Informanten sa følgende om hva kommunen jobber med å avklare:

Skal kommunen ha ansvar for noe mer som for eksempel næringsutvikling, eller satsing på kunst og kultur? Har kommunen ansvar for å følge særskilt alt som dreier seg om klima og bærekraft? (Informant, Trondheim).

For løsning av boligsosiale tiltak trakk informanten inn at det er kommunen sin oppgave å løse temaet, men at byplankontoret som nevnt ikke kan regulere slike etter plan- og bygningsloven pr i dag. Det er store og nye områder som er under utvikling, og Nyhavna Utvikling AS skal utvikle områder på vegne av kommunen. Trondheim kommune eier rundt 92 prosent av eiendommene. Dette er fordelt på to eiere, altså Trondheim havn og kommunen, og dersom disse eierne vil, har de mulighet til å styre utviklingen aktivt. For å sørge for realiseringen og utbyggingen av Nyhavna, har Nyhavna Utvikling AS blitt opprettet som et eget selskap, med et eget styringssystem.

Kommunen har vedtatt en eierstrategi som sier noe om hvordan Nyhavna Utvikling AS skal jobbe og hva de skal særlig skal ivareta. Informanten presenterer hva som er gjort hittil og om den fremtidige utviklingen:

Hittil har de startet med en plan, og kommunen er spent på hvordan Nyhavna Utvikling AS ser for seg at området skal utvikles. På området Nyhavna vil det være mange ulike interesser og problemstillinger som må løses. Noen av disse er hvordan man skal legge til rette for allmennhetens interesse, og hvordan området bør åpnes mer opp for alle. Dette er ikke lett å finne svar på ennå, da noen problemer som oppstår er hvor man skal gi tilgang tidlig, og om man for eksempel skal utarbeide noen parker nå i en tidlig fase (Informant, Trondheim).

Sentrale problemer som har oppstått i denne prosessen er hvor dagens næringsvirksomhet skal være, om det skal være ny næringsaktivitet, eller om den gamle aktiviteten skal fortsette på området. Dette viser hvor stor den reelle kompleksiteten er i fysisk planlegging. Planleggeren må holde kontinuiteten i slike prosesser, og det er viktig at dette blir gjort. Det er de som må klare å løfte fram de spesielle verdiene i et område. Informanten tenker følgende om planleggerens rolle:

Planleggerne må være flinke til å involvere de som skal involveres (Informant, Trondheim).

Nyhavna er et område hvor de private aktørene kan ha store forventninger til høy utnyttelse og store byggehøyder; noe som øker deres inntjening. Dette kan understrekes av følgende sitat:

Det er kanskje den største utfordringen vår, at vi får planer med veldig store byggehøyder. Det er jo viktige avgjørelser for om dette blir bra boligområder og boligkvalitet, også på sikt, at det skal være små og mange leiligheter på Nyhavna (Informant, Trondheim).

I dag har Nyhavna få innbyggere og det kan derfor være krevende å skape en tilhørighet til stedet i en tidlig fase. For å få innbyggerne inn på området, har det blitt arrangert et prosjekt kalt «Hendelser på Nyhavna» som ble startet opp i 2019, som var et treårig prosjekt som ble avsluttet forrige vår. Det ble også avholdt små, mindre prosjekt som bidro til å invitere inn og aktivisere området. Inne på området har det blitt startet med å etablere noen tilbud som for eksempel har et gammelt havnelager blitt transformert til Havet arena og det har blitt satt opp en badstue som en del av tilbudet. Havet arena brukes også som forsamlingslokale, konsert og scenerom, og det fyller dermed mange roller. Trondheim kommune har hatt en del seminarer der, når det har vært besøk fra andre byer. Og kommunen har brukt den som en arena. Dette er nok den delen av Nyhavna som er åpnet mest for bruk. Et annet tilbud som finnes på Nyhavna er «Brukom», som er et veldig bra tilbud. Dette er en brukbutikk som har et stort utvalg av brukte ting, og den er blitt veldig populær i det siste og trekker andre til området:

I den siste tiden når folk har fått dårligere økonomi, har «BrukOm» fått en økning i besøkene og folk står i kø på morgenen (Informant, Trondheim).

Et problem som trekkes inn er at den ligger midt på området og dersom du kommer dit til fots, er det vanlig at store lastebiler kjører i området, så dagens område er ikke så godt tilrettelagt for gående. I dag er dette midlertidig da området er i en slags overgangsfase med havnefunksjoner og lagerfunksjoner som fortsatt er til stede på Nyhavna, men er på vei til å flyttes til andre steder. En aktør som kan være vanskelig å flytte tidlig i prosessen vil være Kjeldsberg Kaffe. Kjeldsberg Kaffe eier et stort kaffebrenneri på området, og er en av aktørene i området som kan påvirke utviklingen. De er en stor kaffeprodusent som ønsker å være på området lenge, noe som er en viktig faktor å ta hensyn til i planleggingen. Kommunen jobber sammen med Nyhavna Utvikling AS om å utarbeide et næringsprogram, der fokuset er på hvilke havromsteknologi-funksjoner som kan etableres på området.

Ocean Tech er allerede på Nyhavna ved at de bruker Dora 2 til sine forskningsprosjekter. De er en del av et forskningsmiljø som utvikler teknologi til bruk under vann blant annet. Slike firmaer har behov for å ha lukkede testanlegg fordi de jobber med teknologi som de ønsker å ha patent på og konkurrenter må ikke kunne se prosjektene. Disse næringene fikk inn en egen endring i kvalitetsprogrammet ved at man måtte ta hensyn til disse næringene slik at de kunne få lov å ivareta skjermingsbehovet sitt. Kaikanten ved Dora 2 er derfor ikke hele veien eller til

alle tider allmenn tilgjengelig, selv om kommunen hadde i utgangspunktet sagt at alle kaikantene på Nyhavna skal være offentlige. På området er det planlagt et havneområde med en kaikant som skal fungere som beredskapskai i fremtiden, Dette viser at det finnes ofte motstridene interesser i byutviklingsområder mellom næringsinteresser og boligbygging.

5.3.2. Tidligere byutviklingsdirektør

I dag er det mange næringer på Nyhavna som har lange festeavtaler, og dette medfører at de vil være der i mange tiår fremover. Dette var den første sentrale utfordring som planleggeren i Trondheim kommune snakket om. Før disse næringene skal kunne flyttes, må man finne alternative beliggenheter for aktørene. Det har vært en utfordring i Trondheim kommune at det ikke finnes tilstrekkelig med næringsareal, og dette er noe næringene har etterlyst. Informanten hadde jobbet med å undersøke om de næringene som måtte ligge sjønært kunne relokaliseres sør for Trondheim. Trondheim Havn var opptatt av at det fortsatt måtte være havnemuligheter på Nyhavna og kommunen ønsket å ha en god dialog hele veien. Etter hvert ble det utarbeidet en reguleringsplan som opererte med ti delområder for Nyhavna, og som kom med krav til at det måtte være egne detaljreguleringer for hver av de ti områdene. Dette var den første fasen av prosessen for området.

Samarbeidet mellom Trondheim Havn og Trondheim fungerte godt i prosessen. Ifølge informanten var partene var enige om at det var viktig å få transformert området, men da med de ønskene som Havnen hadde med å med noe havneområde. Informanten tenker at det var en god dialog mellom aktørene som har festeavtaler på området. og parallelloppdraget som ble satt i gang var viktig å få satt i gang. I denne prosessen var det et stort engasjement og involvering fra publikum og andre som ble invitert inn til å være med og bli informert og diskutere prosessene. Det var også store workshoper med mange involverte, som var viktig. Informanten mener at det var viktig at det ble brukt så mye tid som det gjorde, både i dialog med de som var aktører der, men også i å invitere andre inn for å være med i diskusjonen.

Proessen med å få på plass et utviklingsselskap ble satt i gang etter at reguleringsplanen var laget, der målet var å få etablert et utbyggingsselskap som kunne tas av utbyggingen. Dette var både et ønske var kommunen som planmyndighet og som finansiell aktør. En avtale med de andre kommunene i Trondheim Havn ble inngått om at Trondheim kommune og Trondheim Havn kunne gå inn som eiere i det nye utviklingsselskapet. Kommunen kom inn med to tredjedeler og Havna med en tredjedel.

De lange festeavtalene på området og alternative plasseringer av næringene som var på Nyhavna, var en sentral utfordring i prosessen. Informanten presenterte følgende om sentrale problemer som måtte løses:

Hvilke av disse virksomhetene som ikke måtte ligge sjønært på Nyhavna, men kunne ligge andre steder (Informant, Trondheim).

Grunnen til at det ble undersøkt alternative plassering av disse næringene vises av følgende sitat fra informanten:

Det har vært en utfordring i Trondheim kommune at det ikke er tilstrekkelig med næringsareal og dette er noe næringene har etterlyst. Hvis næringene skulle ligge sjønært, var dette mulig i Orkanger? (Informant, Trondheim).

Informanten kom inn på en annen utfordring for prosessen med Nyhavna:

Den andre var utfordringen var med eierskap, og det å få et selskap som kunne virkelig realisere utbyggingen (Informant, Trondheim).

Lilleby er i dag perifert fra sentrum og blir regnet som utkanten, men Nyhavna og Reina vil kunne bygge sammen sentrum slik at den vokser og dermed får en viktig funksjon.

Informanten tenker at det fortsatt vil være et sentralt problem å få løst havnens utfordringer og problemer. og hvor det fortsatt skal være en havn. Dette vises av følgende sitat:

Trondheim havn ønsker å reservere noen arealer for å ha havnevirksomhet på Nyhavna og dette kan være vanskelig å kombinere med menneskers behov for å ha fred og ro (Informant, Trondheim).

Informanten snakket om parallelloppdraget for offentlige rom på Nyhavna, og forslaget som ble levert ble tatt videre med i Team Cobe sitt forslag for arkitektkonkurransen for Transittkaia:

Et av forslagene som ble levert til parallelloppdraget var de i større grad ønsket bygge leiligheter, større boligmasse på Transittkaia. Dette ville da fungere som en skjerm for området bak, og på denne måten skape et bedre bomiljø som vil være isolert fra havna, og fra havnevirksomheten (Informant, Trondheim).

Under intervjuet ble det trukket inn eksperimentelle og adaptive strategier som testes ut eller har blitt testet ut for å legge til rette for byliv på Nyhavna:

Hendelsene på Nyhavna var et viktig hjelpemiddel for å skape liv på området. De var viktig for å åpne opp folks øynene på hva Nyhavna har, og få folk til å bli interessert i området,

skjønneverdien. Så hadde jo Havet kommet et tiltak for å vitalisere området i en tydelig fase, som jeg tror har vært veldig verdifullt (Informant, Trondheim).

For utviklingen av områdene rundt Dora 1 og 2 ble det understreket at det var viktig å sikre at det er nok offentlige områder. Grepene som har blitt utført frem til nå er at det utarbeidet en reguleringsplan for Reina og områdene rundt Nyhavna. Da informanten startet, var det etablert mange nye reguleringsplaner, som har vært en stor del av ansvaret. Jobben har mye ut på å bli kjent med dem og finne ut hvordan planavdelingen skal jobbe, både hos oss og med samarbeidspartnerne. Nå jobber Statens Vegvesen med å etablere en hovedsykkelrute gjennom Nyhavna, mens kommunen forsøker å få den tilpasset inn i planene som allerede har blitt startet. Arbeidet fremover og målet til kommunen vil da være som følgende som blir presentert av informanten:

Målet er at man klarer å få den tilpasset for den nye bebyggelsen slik at det ikke bare er en stripe med sykkelvei som går gjennom området. Etablering av styringsgruppen er et annet grep som er blitt utført, som består av lederne i kommunen, rådmannen og en del av direktørene i kommunen (Informant, Trondheim).

6. Drøfting

Gamle industriområder som Nyhavna i Trondheim og Dokken i Bergen har vært preget av utvikling og endringer. Trenden med å tilbakeføre havneområder til de sentrale byområdene gir planleggerne ulike muligheter, men også komplekse utfordringer i transformasjoner. I denne delen skal jeg drøfte muligheter og utfordringer ved planleggingsprosessene, rollen til planleggeren, og hvordan planleggeren kan sikre kontroll over transformasjoner slik at de gjennomføres på en måte som gjør at områdene blir godt integrerte nye bydeler som er allment tilgjengelige. I drøftingen vil jeg trekke frem hvordan adaptive, transformativ og responsive planleggingsmetoder kan brukes for å håndtere usikkerhet som kan oppstå i planleggingen.

Som beskrevet tidligere i oppgaven, fikk private utbyggere og markedskrefter på 1980- og 1990-tallet en større plass i byutviklingen. Begrepet og planleggingspolitikken med «entreprenørisme i by» dukket opp, og det innebar å gi private utbyggere en aktiv rolle i byutviklingen. Markedsøkonomien fikk mer plass, ved at det skulle være mulig å tjene penger på byutvikling. Revitalisering av byene var i denne perioden i stor grad rettet mot fortetting, og revitalisering av industriområder, og sjøfrontsutvikling var en typisk trend som vokste frem i takt med at containervirksomheten i byene flyttet ut og etterlot seg store områder (Millspaugh, 2001).

Denne utviklingen viser at byplanlegging og ulike byidealer ikke oppstår isolert, at byutviklingstrender ofte spres over landegrensene. I dag er det en global trend at gamle havneområder transformeres til å bli en del av byene igjen som en del av en fortettingsprosess. I dagens byplanlegging er det en kontinuerlig bruk, produksjon og utveksling av teknikker, konsepter og praksiserfaringer fra ulike steder (Healey, 2012), s. 189). I konkrete planleggingsprosesser kan erfaringer fra andre transformasjonsprosesser være viktige for planleggerne, og det å beslutte hva som bør og ikke bør bli tatt med videre i en konkret planlegging baserer seg gjerne på andre transformasjonsprosjekter.

På grunn av innflytelsen som private aktører har fått over utviklingen og planleggingen av offentlige områder, ønsker kommunene å ta tilbake kontrollen igjen (Ringholm & Hofstad, 2018) og «strategisk planlegging» som begrep vokste frem utover på 1990-tallet, som en reaksjon på den sterke markedspregede utviklingen (Ringholm & Hofstad, 2018). Målet med strategisk planlegging er å definere problemstillinger og forme handlinger som et resultat av dette. For planleggerne vil det være viktig å ta beslutninger for å komme frem til gode svar på utfordringer, ambisjoner og muligheter for utviklingen (Albrechts, 2017).

6.1. Hva slags kunnskap har studiet av de to casene vist?

I dag er private aktører ofte ledende i både små og store utbyggingsprosjekter ved at de har hatt den ledende rollen i planleggingsprosessen. Utviklingen av byene har skjedd i en samhandling mellom markedet og myndighet (Nordahl et al., 2011, s. 23). Kommunene har ulike muligheter og utfordringer i transformasjonsprosesser som påvirkes av både myndighetene og markedet sine interesser for området. For å få innflytelse og justere utviklingen slik at den oppfyller de politiske målene, kan kommunene bruke samarbeid mellom grunneierne, sette seg som sentral reguleringsautoritet og utvikle visjoner (Nordahl et al., 2011). Byen består av mange ulike markeder som alle har ulike drivkrefter.

Et sentralt tema for planleggerne i begge områdene er viktigheten av å oppnå en god involvering fra innbyggere i utviklingsprosessen. Ved transformasjoner av sjønære, gamle industriområder er det viktig å tenke på blant annet demokratiutfordringer, det vil si hvem sin stemme som blir hørt i planprosessene, hvem som er involvert, og hvilke befolkningsgrupper som faller utenfor og som ikke føler eierskap til området.

Studiet av Dokken og Nyhavna viser tydelig at i transformasjonsprosesser av offentlige områder er svært mange aktører involvert. I begge casene ser vi at for å sikre en god utvikling, kan det være nødvendig å utarbeide planstrategier som er i stand til å tilpasse seg fremtidige scenarioer. Jeg vil videre diskuterte hvordan adaptive, transformative og responsive planleggingstrategier kan brukes for å oppnå en bærekraftig utvikling av nye bydeler eller byområder. For å kunne finne gode løsninger for utviklingen av områdene, viser casene at i store transformasjonsprosesser er det viktig å involvere mange aktører. Funnene fra intervjuene med planleggerne i kommunene viser at det er viktig at kommunen er sentral i utviklingsprosessen, og planleggeren må ha en sentral rolle i denne prosessen, for å sikre en bærekraftig utvikling.

6.2. Planleggerens rolle

Kommunen sitt ønske om å få mer kontroll over utviklingsprosessen er sentral for både Nyhavna og Dokken. Funnene fra intervjuene planleggerne i begge kommunene viser at det er viktig at planleggeren har en aktiv og sterk rolle i den langsiktige transformasjonsprosessen. Ved å bruke planlegging aktivt, er det mulig for kommunen å ta en mer aktiv rolle for å sikre en god utvikling for alle. Både informantene fra Bergen og Trondheim mente at kommunen bør ta en aktiv del i byutviklingen og sikre en overordnet strategi til det beste for fellesskapet.

Det som er felles for disse to områdene er at utviklingsselskapene som har ansvar for utviklingen av de nye bydelene er kommunale. Kommunen er en sterk eier i disse selskapene, noe som gjør det lettere å styre og sette rammer for den fremtidige utviklingen. Det kan derfor være positivt å bruke kommunalteide firmaer som får ansvaret for slike transformasjonsprosesser.

I dag har ikke kommunen nødvendigvis kapasitet til å håndtere eller ha ansvar for all utvikling som skjer i byen. Ved å delegerer ansvaret for utviklingen til slike kommunaleide firmaer, kan kommunen sikre at utviklingen skjer innenfor overordnede rammer som søker å balansere ulike interesser. Funnene fra intervjuene viser at de private utbyggerne har et ønske om å selge tomter de eier, for å til slutt tjene penger på utbyggingen. Planleggerne fra Bergen og Trondheim påpeker at kommunene har et mer langsiktig fokus enn det de private aktørene har. Kommunen tenker gjerne 30 til 50 år fremover, og er opptatt av å skape gode boområder for alle. Som funnene viser, kunne kommunene sette rammer for arealbruk og utbyggingsprosjekter. I takt med endringen fra byspredning til fortetting fører slike muligheter til at kommunen må finne gode måter å arbeide sammen med grunneiere og private aktører, samtidig som de må stå for utarbeidingen av overordnede planer og behandle private planer.

Kommunene har i dag redskapene økonomi, visjon og juss for å styre kompakt byutvikling (Nordahl, 2020, s. 63). Kommunen sine overordnede planstrategier kan brukes for å ta vare på ulike og ofte motstridende hensyn i utviklingen (Hanssen, 2020, s. 232). I

fortettingsprosjekter kan det være ulike interesser og hensyn som blir vurdert opp mot hverandre, noe som fører til at noen prioriteringer kan gå utover. Hanssen mener at to motstridende hensyn som ofte blir satt opp mot hverandre, er innbyggeres ønske om å ta vare på dagens område, versus kommersielle aktørers ønske om å fortette og utvikle området (Hanssen, 2022, s. 238). Den kompakte byutviklingsstrategien kan ha diverse problemer; for eksempel tilstrekkelig tilgang til rekreasjonsarealer og gode bokvaliteter (Nyseth, 2020, s. 247). I dag må byplanlegging handle under stadig endrende omstendigheter der forutsigbarhet i planleggingen er i mindre grad mulig enn før (Nyseth, 2020, s. 246). Usikkerhetene som kan oppstå er knyttet til økt nedbør, stigende havnivå, mer ekstremvær og klimaendringer, og planlegging må i dag ta hensyn til at fremtiden er usikker. Byplanlegging mangler ofte gode verktøy for å komme frem til mulige løsninger (Nyseth, 2020, s. 250), og slik denne studien viser vil planleggerne kunne utøve en sentral rolle i utviklingen dersom de gis nødvendige verktøy eller har kapasiteten til å involvere seg i planleggingen. Rollen til planleggerne i slike transformasjonsprosesser er å sikre at gjennomføringen av prosjektet blir mulig, ved å ha et

langsiktig fokus forbi planleggingsfasen, slik intervjuer i Dokken viste. Denne langsiktigheten vil kreve at planleggeren er i stand til å kunne se «utenfor» de vanlige planstrategiene. For planleggerne vil det da være en stor utfordring å finne ut hvordan de kan endre strategien for byutviklingen slik at det blir enklere å planlegge byer som kan rustes for fremtidens usikkerheter. I arbeidet med å finne løsninger på slike usikkerheter kan planleggerne ta i bruk en 'adaptiv tilnærming', slik som Rauws (2017) har beskrevet det. En adaptiv tilnærming gjør det lettere å komme frem til strategier som har et langsiktig fokus på målene, uten å lage for strenge rammer for utviklingen. En slik metode gjøres ved å utarbeide noen overordnede strategier for området gjennom å dele utviklingsprosessen opp i ulike faser. For utviklingen av de ulike fasene vil det være behov for å finne noen faste konstanter som kan styre den videre utviklingen. Funnene fra intervjuet med planleggeren i Bergen viser at dette er noe de er opptatt av i den tidlige fasen av utviklingen for Dokken. De faste konstantene for den tidlige utviklingen er plasseringen av Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet.

Intervjuene i Bergen kommune viser at kommunen er opptatt av å sikre en god, sosial utvikling av Dokken. Kommunen har et langsiktig fokus for å sikre at alle skal kunne bosette seg i den nye bydelen, og ikke bare de mest velstående. Bergen kommune kan i dag ta i bruk kommunalt utleie for å sikre den langsiktige, sosiale bærekraften. I Dokken vil det være viktig at utviklingen styres av det offentlige, for å sikre en god allmenn tilgang ved å bygge store nok offentlige rom. Dermed kan man lettere unngå konflikter som ofte oppstår mellom det offentlige og private i utbyggingsprosjekter.

Nye, sjønære byrom er ofte attraktive steder som skal være for alle, og ikke bare de lokale beboerne. Å planlegge gode dimensjoner på disse byrommene er derfor viktige, siden dette påvirker tilgangen. Her vil planleggeren ha en sentral rolle. Dette blir underbygget av informasjonen fra intervjuet med planleggeren fra Bergen kommune. For å sikre en god og helhetlig utvikling av området, så kommunen det som viktig at hvert delområde får tilstrekkelig med parker, uteområder og byrom. I utviklingen vil dette være viktige områder å få på plass så tidlig som mulig fordi det kan gjøre det lettere å få byens befolkning til å begynne å ta i bruk området.

Det at kommunen bør ha en sentral og viktig rolle i utviklingen av Dokken er noe alle de private konsultantselskapene er enige om. Tredje Natur vektlegger sterkt at bylivet må inn i bydeler som er under en transformasjonsprosess og de fokuserer på midlertidige og adaptive strategier som kan styrke langsiktigheten i utviklingen. Et viktig problem som teamet trekker inn, er at det er «enten for tidlig eller for seint å snakke om byens fremtid» (Tredje Natur,

2020). Teamet mener at byer bør forstås som en prosess som alltid har et element av midlertidighet ved seg. Ved transformasjon av gamle industribydeler er det et fokus på å ta vare på bygg som vil stå igjen på området og slike bygg har ofte en historisk verdi for både bydelene og resten av byen. Bevaring av disse byggene bidrar til å sikre den særegne identiteten til områdene og ved å bruke disse på nytt, vil det bidra til en mer bærekraftig utvikling. Tredje Natur understreker at ved transformasjon av gamle industrielle bydeler, er det alltid noen bygg som står igjen og de viser til prosjektet med midlertidige byrom fra København - *Carlsberg Byen* som kommunen kan få inspirasjon fra (Tredje Natur, 2020). Et annet forslag er den danske modellen *Bedre Billige Boliger* (kan kalles for en *tredje boligsektor*, som skal bidra til at kommunen tar en aktiv part i boligutbyggingen for å sikre utviklingen av rimelige boliger for alle) (Tredje Natur, 2020, s. 81). Dette forslaget vil være relevant å ta med videre når staten, private aktører og kommunen sammen skal klare å finne hjelpemidler for bærekraftig boligutbygging på Dokken. At kommunen ønsker bydeler som er for alle er et sentralt tema som går igjen både fra intervjuet med Bergen og Trondheim kommune. Det er også et viktig tema for de private konsulentselskapene. Asplan Viak fremhever at kommunen bør sikre etablering av gode og varierte boliger og at kommunen kan bruke sin rolle som grunneier for å sikre at ulike deler av befolkningen kan bosette seg på Dokken (Asplan Viak, 2020, s. 11). Advansia Vill vil sikre sosial bærekraft på Dokken og foreslår at kommunen aktivt setter krav til hva en bestemt del av bygningsmassen skal brukes til (Advansia Vill, 2020, s. 26). Tredje Natur har klare meninger om hvilke aktører som bør ha ansvar for de ulike aspektene ved byutvikling og vektlegger at det er viktig at mange ulike fagområder er involvert i utviklingen og i fremtiden slik at det blir en god synergi mellom utformingen av byen og ivaretagelse av behovene til innbyggerne (Tredje Natur, 2020).

Alle planleggingsaktørene mener altså at de kommunale planleggerne bør ha en overordnet og sentral rolle for å kunne styre utviklingen og sikre at det opprettholdes et langsiktig fokus utover planprosessen. Rollen til planleggerne i slike transformasjonsprosesser er å sikre at gjennomføringen av prosjektet blir mulig med å ha et langsiktig fokus, og forutsetter at planleggeren kan se «utenfor» de vanlige planstrategiene. For planleggerne vil det da være en stor utfordring å finne ut hvordan strategier for byutvikling kan håndtere fremtidens usikkerheter. Som en løsning på dette, kan planleggerne ta i bruk en adaptiv tilnærming. Adaptive tilnærminger kan gjøre det lettere å komme frem til strategier som har et langsiktig fokus uten å skape for strenge rammer for utviklingen (Rauws, 2017).

Fra intervjuene med planleggeren i Trondheim kommune ser vi at i utviklingsprosessen for Nyhavna vil det være viktig at planleggeren utarbeider en detaljert reguleringsplan for å kunne realisere utbyggingen. Planleggeren vil ha en sentral oppgave ved å vurdere alle elementer i utbyggingen, der ett av de viktigste aspektene er medvirkning fra aktørene og de berørte partene. Som vi ser fra intervjuene både i Trondheim og Bergen kommune er medvirkning et gjennomgående tema. Planleggerne i Bergen var opptatt av at innbyggerne skal oppleve at det er en lav terskel for å ta kontakt, og at planavdelingen skal være åpen for å motta tilbakemeldinger. Det vil derfor være viktig at planavdelingen samarbeider aktivt med andre avdelinger, og ikke jobber isolert. Fokuset på samarbeid på tvers av avdelinger innad i kommunen finner vi også i intervjuet med planleggeren i Trondheim kommune der arbeidet med transformasjonen av Nyhavna forutsetter et samarbeid på tvers av ulike temaer, kommunen sine interesser og mellom ulike aktører. Det kan da være relevant å ta i bruk VPOR (Veiledende Plan for Offentlige Rom), som legger krav til rekkefølge for offentlig-privat samarbeid for planarbeid. I utviklingsprosesser der det er mange ulike grunneier som blir påvirket, kan VPOR være et strategisk virkemiddel som kan tas i bruk (Børrud et al., 2018), og fra funnene fra Trondheim ser vi at planavdelingen har tenkt på VPOR som et verktøy som kan brukes for å fastlegge strukturen til de offentlige rommene i Nyhavna. Intervjuene viser også at i slike utviklingsprosjekter er det viktig å få involvert beboerne i gode medvirkningsprosesser. Nyhavna har i dag få beboere, noe som kan gjøre det vanskeligere å oppnå god medvirkning. Innbyggerne som lever nært Nyhavna kan føle at de er adskilt fra dagens område, og det kan påvirke i hvor stor grad de føler eierskap til den fremtidige bydelen. Utbyggerne kan derfor bli nødt til å ha et ekstra fokus på hvordan de skal kunne få til en god medvirkning. Ved å bruke adaptive strategier i form av bylivprosjekter og boligsosiale tiltak som har som mål å skape tilhørighet til bydelen i en tidlig fase vil kommunen få en sentral rolle i byutviklingen.

Fokuset på det boligsosiale er en sentral problemstilling som kommunen og planavdelingen må finne svar på. I Trondheim har politikerne vedtatt at en tredje boligsektor skal ivaretas på Nyhavna. Denne problemstillingen er derimot ikke lett å løse direkte, noe som intervjuet fra Trondheim påpeker, ettersom den gjeldende plan- og bygningsloven ikke gir klare instruksjoner for hvordan samarbeidet mellom kommunen og private utbyggere skal utformes for å få til en god planutvikling. Planleggerne møter altså mange motstridende interesser og utfordringer i sin rolle som styrende og koordinerende aktør.

6.3. Hvilke muligheter og begrensinger viser utviklingsprosessene i de to områdene?

Som vi ser i materialet fra Dokken finnes det muligheter for å utvikle bydelen til et område som tar hensyn til innbyggernes behov til tross for utfordringene som finnes ved den internasjonale havnevirksomheten og trafikkutfordringene. Beslutninger i byplanleggingen vil måtte ha som mål å planlegge for klimaendringer som for eksempel stigende havnivå, økt nedbør og mer urban flom. Dagens utvikling av byer i liten grad i stand til å håndtere disse problemene og det er derfor behov for å komme frem til nye løsninger for utformingen av byen. For å utvikle byer som er rustet for disse problemene, viser prosessen rundt Dokken hvordan planleggerne kan teste ut og eksperimentere utviklingen helt fra starten av planprosessen. En bærekraftig utvikling av infrastruktur og offentlige transportmidler er viktige aspekter ved en fremtidsrettet utvikling. Ved å designe en bydel fra bunnen av vil det være lettere å bestemme hvor offentlig transporten skal legges for å sikre en god tilgang i hele bydelen. Det vil være mulig å teste ut ulike løsninger for de offentlige rommene. Etter å ha fastsatt så mange konstanter som mulig for den nye bydelen i Dokkenprosessen, vil det være lettere å utvikle boligene for å sikre at de passer inn den fremtidige bydelen. For å sikre en god utvikling av en ny bydel kan det være en fordel at Dokken ikke er preget av en bystruktur slik at det blir lettere å tegne opp en ny bydel fra bunnen av der det er plass til det ukjente.

En mulig begrensning ved valget kommunen har tatt for Dokken er at Bergen Havn AS ikke er med i eller tilknyttet selskapet Dokken Utvikling AS. Den økonomiske delen av transformasjonsprosessen er åpenbart en viktig faktor å tenke på for helheten i planleggingen. Dette ble underbygget i intervjuet med Bergen Havn AS. Informantene vektla den økonomiske delen, og at det ikke er lett å få finansiert flytting av havnen, da de ikke er en del av Dokken Utvikling AS. De vil derfor ikke få en del av overskuddet når havnearealene selges ved utviklingen. Den nye versjonen av havne- og farvannsløp tillater kommunen, som nå eier Bergen Havn AS, å ta ut utbytte dersom selskapet har tjent inn investering for bygging av den fremtidige havnen. Denne inntjeningen vil ta lang tid, fordi det er svært kostbart å skulle flytte havnen. Det er dermed en slags ond sirkel, der flytting forutsetter finansiering og omvendt. Juridisk er det ikke mulig å gi statsstøtte til prosjekter som ikke er lønnsomme. Det er altså juridiske krav til at flyttingen må være økonomisk lønnsom, samtidig som lønnsomhet alltid har et usikkerhetsmoment knyttet til seg. Bergen Havn AS tjener i dag mest penger på cruisetraffikk, noe som vil være tilfellet i fremtiden også. Et stort problem som må løses med Dokken, er at cruisenæringen må flyttes ut av området før utviklingen kan starte opp. For

denne aktøren vil byggingen av en ny kai i sentrum, før selve utvidelsen av Dokken (Dokken-Sør), løse utfordringene.

Utviklingen av et område som Dokken er en komplisert prosess som berører mange aspekter ved samfunnsutviklingen, også forhold ved utviklingen i nabokommunene til Bergen. Jeg ønsker derfor å diskutere nærmere de samfunnsmessige konsekvensene ved Dokken-transformasjonen. Verdiskapingen fra havnedriften er stor for Bergen kommune og kommunene rundt, og kommunen trenger derfor å ivareta havnedriften. Dersom havnevirksomheten slutter, vil det også få store samfunnsøkonomiske konsekvenser, i form av en stor økning i godstrafikk på veiene som vil medføre store utslipp og belastning på veinettet.

Det er også en stor utfordring at beslutningene om havnedrift og virksomhet blir tatt på kommunalt nivå, samtidig som det har en stor nasjonal betydning, både miljømessig og i et regionalt og nasjonalt gods- og trafikkperspektiv. Om godset skal fraktes landeveien, må veiene bygges kraftig ut for å takle trafikken. Det vil da være staten som ansvarlig for å bygge ut veinettet, og ikke Bergen kommune. Staten ønsker, som del av nasjonale strategier, at en stor del av godset skal fraktes sjøveien, samtidig som de bygger ut flere veistrekninger, som sannsynligvis vil føre til en økning i landbasert godstrafikk. Dette viser at det er store konflikter mellom lokale planer og nasjonale ambisjoner for grønn omstilling der store mål for nedgang i klimautslipp og bærekraftig transport er sentrale i politiske utviklingsstrategier (Oseland & Haarstad, 2018, s. 63).

Intervjuene viste at flere aktører mente at en stor andel av godset bør fraktes sjøveien, og at det kan være mulig å få en enda større andel over på sjøveien. Dette kan da redusere behovet for å bygge ut store veiprojekter. De begrunner dette med at sjøveien har og bør ha en større plass enn det veinettet i sentrum har, siden kapasiteten på veiene i sentrum er sprengt, og det er svært ressurskrevende og problematisk å bygge ut veinettet gjennom sentrum (Asplan Viak, 2020, s. 29). Å redusere trafikk på veiene vil være en strategi som gjør det lettere å oppnå en bærekraftig nasjonal transportutvikling, slik Næss (2020) beskriver. Utbygging av veier skaper ofte økt biltrafikk, noe som igjen fører til et større plassbehov på veiene (Næss et al., 2020a), s. 145). Å redusere utbyggingen av store veiprojekter er dermed en viktig strategi som er bærekraftsorientert (Næss et al., 2020b), s. 146).

En annen samfunnsmessig utfordring med havneområdet er at offentlige havner er styrt lokalt, noe som medfører at de kommunalt finansiert og ikke gitt bevilgninger gjennom statsbudsjettet. Det kan da oppstå manglende koordinering mellom statlige og lokale strategier, planleggingsrammer og beslutninger om planlegging og utvikling av havnene. Den lokale styringen av havnene medfører også at det er ulike systemer for logistikk og bestilling som benyttes. Etableringen av "HaviNord" kan dermed ses som en strategi for å sikre at havnene styres på et statlig nivå og dermed få statlig støtte for fremtidig utvikling. Utviklingen av et felles digitalt system vil gjøre det lettere å samkjøre og koordinere havnedriften.

Det politiske styringssystemet i en kommune kan også ha stor påvirkning på byutviklingsprosesser. Som vi så i intervjuene fra Bergen opplevde aktørene at de tette koblingene til det politiske systemet var utfordrende. Endringer, som for eksempel et nytt byråd, fører til at kontinuiteten i arbeidet stopper opp når ny politisk ledelse må settes inn i de komplekse prosessene som pågår. Samarbeidet mellom planavdelingen og byrådet kan også være utfordrende ettersom rollen til planavdelingen er å levere planforslag de tenker er de beste og som er faglig uavhengige. Når planavdelingen opplever at den faglige selvstendigheten blir utfordret av byrådet utfra ulike partipolitiske standpunkt, blir planprosessen mer politisk preget enn å være faglig og politisk uavhengig.

I kontrast til Dokken er mulighetene for å utvikle Nyhavna til en god og sentrumsnær bydel i forlengelsen av byens sentrum enklere ettersom havneområdet er relativt åpent og allment tilgjengelig. Som vi så fra intervjuene og planene for utvikling i Nyhavna jobber kommunen aktivt med områdene som grenser til Nyhavna og inngår i planarbeidet for utviklingen av Nyhavna. Det jobbes med hvordan disse områdene skal knyttes sammen med Nyhavna slik at den fremtidige bydelen vil kunne henge godt sammen med resten av byen. Ved å aktivt jobbe med områdene rundt, kan utviklingen av den nye bydelen og Reina kan bidra til at sentrum vokser. I tillegg bidrar planleggingen av offentlig transport (Metrobussen) til at plasseringer av traséer for metrobuss, gang og sykkelforbindelser øker integrasjonen i den nye bydelen. En slik trinnvis utvikling av et område som består av flere mindre områder som skal individuelt utvikles, men med en overordnet strategi illustrerer godt den adaptive strategien som Rauws (2017) fokuserer på. Denne strategien innebærer å komme frem til overordnede rammeverk for transformasjonen uten å legge for strenge rammer for utviklingen (Rauws, 2017). Å ikke legge for sterke føringer for utviklingen av Nyhavna, vil det kunne styrke Nyhavna sin evne til å reagere på både forventede og uforventede endringer. En adaptiv

tilnærming vil kunne bidra til å gjøre utviklingen mer rustet og motstandsdyktig for fremtiden. Utfordringer for Nyhavna er imidlertid at området er delt opp i ti ulike delområder som vil ha egne reguleringer og utvikling. Dette kan føre til at det er vanskelig å få disse delområdene til å henge sammen når bydelen er ferdig utviklet. En risiko som kan oppstå er at det overordnede målet med transformasjonen av Nyhavna blir glemte i løpet av utviklingsprosessen. For planleggerne kan det bli utfordrende å samordne utviklingen og sørge for at utviklingen når det endelige fokuset til kommunen. Denne langsiktigheten kan bli krevende for planleggeren å ha i en prosess der utviklingen vil skje uavhengig av hverandre. Planleggeren må da klare å ha et langsiktig fokus på utviklingen utover planleggingsfasen. Gjennom å ikke sette for strenge rammer for utviklingen av Nyhavna, kan det føre til at det er vanskeligere å få hele område til å henge godt sammen når det er ferdig utviklet. For Dokken har planleggerne og kommunen kommet frem til en mulig løsning for hvordan hele den nye bydelen kan se ut når det er ferdig utviklet. Det er derimot ikke tilfellet for Nyhavna da det er ukjent og ikke tatt noen beslutninger som gjør det lett å se hvordan den nye bydelen kan se ut når den er ferdig utviklet.

6.4. Hvordan kan de ulike strategiene brukes?

Jeg har nå belyst ulike sider ved de to ulike utviklingsprosessene i Dokken og Nyhavna og jeg vil i det følgende drøfte hvordan vi kan se ulike strategier for eller tilnærminger til urban planlegging i disse prosessene.

6.4.1. Adaptiv strategi

Bergen kommune legger opp til en adaptiv strategi for Dokken ved at arealstrategien er den overordnede strategien for utvikling. Arealstrategien fungerer som et grunnlag for firmaet Dokken Utvikling AS sitt arbeid med å gjennomføre utviklingen av den nye bydelen og selge ut tomter, samtidig som den skal være veiledende for fremtidige arealplaner. Strategien til kommunen er utformet for å gjøre det lettere med en trinnvis utvikling av Dokken, for å sikre en fleksibilitet i utviklingen. Den adaptive strategien til Bergen kommune er sentralt for en eksperimentell utvikling av Dokken.

Alle de tre konsulentaktørene vektlegger at det er viktig å teste ut eksperimenter for etablering av byliv i området i en tidlig fase. Å gjennomføre slike eksperimenter eller tiltak er viktig for å "lære gjennom å gjøre" og tørre å teste ut tiltak som ikke nødvendigvis vil fortsette (Kato et al., 2008). Ambisjonskompasset til Tredje Natur er et eksempel på en slik strategi,

etableringen av en internasjonal byutstilling på Dokken, etablering av en sjømathall, selvbygde studentboliger, bærekraftige bofellesskaper, selvbygging og arenaer for å vise frem kunst under Puddefjordsbroen er andre strategier som trekkes fram i materialet fra Dokken. Adaptive strategier i byutviklingen er også sentralt for Dokken Utvikling AS. Deres mål er å oppnå midlertidige tiltak og legge til rette for at innbyggerne kan ta i bruk den nye bydelen etter hvert som området åpnes opp. De midlertidige tiltakene vil gi innbyggerne anledning til å bruke området og til å få en tilhørighetsfølelse til området før hele bydelen er ferdig.

Når det gjelder utviklingen av Nyhavna vil den tredelte utviklingsfasen av Transittkaia være en form for adaptiv strategi. Utviklingen av en havnepromenade der det legges til rette for festivaler, aktiviteter og andre midlertidige tiltak som bidrar til å skape gode byliv allerede i tidligfasen (Team Cobe sine forslag) og som kan testes ut på området mens det er under utvikling vil være en adaptiv strategi. Denne type tiltak og eksperimenter kan gi ny kunnskap som gir grunnlag for strategiutvikling for området med en åpen prosess der mange aktører slipper til (Kristiansen, 2021). For å oppnå bærekraftige mål ved utviklingen vil det være viktig å utarbeide og lage robuste planer som er i stand til å tilpasses til usikre forhold og framtidige scenarioer (Walker et al., 2013). Det er derimot en stor utfordring ved utarbeiding av slike bærekraftige planer at det ikke er mulig å fjerne alle de fremtidige usikkerhetene som kan oppstå (Walker et al., 2013).

For å oppnå bærekraftige mål ved utviklingen vil det være viktig å utarbeide og lage robuste planer som er i stand til å tilpasses til usikre forhold og framtidige scenarioer (Walker et al., 2013). Det er derimot en stor utfordring ved utarbeiding av slike bærekraftige planer at det ikke er mulig å fjerne alle de fremtidige usikkerhetene som kan oppstå (Walker et al., 2013).

6.4.2. Transformativ strategi

En annen form for strategi er den transformativ strategien som vektlegger at byutvikling skal være sosial, miljømessig og økonomisk bærekraftig, en «5-byers modell» som vektlegger utvikling av byer der innbyggernes behov blir tatt vare på, der det legges til rette for gode og sosiale møter og bruk av byen slik at byene «blir rettferdige» (Ortegon-Sanchez & Tyler, 2016, s. 8). Forslaget til Tredje natur om å etablere en naturbasert bærekraftighet i form av en mykere kant mot sjøfronten som vil gi en bedre sikring enn «harde» kanter mot sjøen er et eksempel på en transformativ strategi for utvikling av den nye bydelen på Dokken.

Klyngetun, store utfyllinger som utformes som skjær og holmer og hybride blandinger av industrielle og naturlige koplinger til sjøen kan sies å være uttrykk for strategier som setter fokus på sosiale, miljømessige og økonomisk bærekraftige løsninger

Sentralt i Tredje Naturs transformativ strategi er å etablere klimaallmenninger for å håndtere usikkerheten knyttet til stigende havnivå og klimaendringer. Når hovedrapporten fra Bergen kommune trekker inn bynatur som en viktig faktor for å sikre naturbaserte løsninger for tilpassing for klimaendringene, økt naturmangfold og økt rekreasjonsverdi, uttrykker dette også en form for transformativ strategi. Den samme transformativ strategien kan vi se i Asplan Viak sitt forslag om å etablere flytende øyer som skal sikre livet under og over vann. Teamet ønsker å etablere øyer med unik og lokal natur slik at Dokken-utviklingen skal kunne bidra til å skape og berike Bergens økologi i form av flere blågrønne infrastrukturer. Forslaget deres om å skape en sjølinje som i stor grad har offentlige rom, aktiviteter og parker i fokus er eksempler på transformativ strategier for byutvikling. Vi gjenfinner slike strategier i den endelige strategirapporten for Dokken der kommunen vil etablere øyer som er omgitt av broer, kanaler og gater, noe som gjør det lettere å bygge sjønære nabolag. Dermed skapes det flere måter og stor variasjon i byens møte med sjøen. Den nye sjøfronten som utvikles gjør det mulig å utvikle nye offentlige byrom og parker med varierte aktiviteter. I disse strategiene er fokuset til innbyggerne sentralt ved at naturen vektlegges som viktig for innbyggernes helse. Innbyggernes kontakt med sjøen via en sammenhengende havnepromenade som kobler sammen parker, byrom og aktiviteter er viktige tiltak. I tilfellet Nyhavna blir utviklingen av Transittkaia knyttet til den historiske utformingen av Trondheim, men også her blir den nære koblingen til sjøen et viktig tiltak som kan ses som en transformativ strategi. Ved at befolkningen skal få tilgang til sjøfronten, og at byens arkitektoniske kontakt med sjøen skal gjenopprettes blir byutviklingen fremtidsrettet og bærekraftig, og viser strategisk byutvikling som er i tråd med det Ortegón-Sánchez & Tyler (2016) beskriver som transformativ byutvikling.

6.4.3. Responsiv strategi

Målet med en responsiv styring er at planleggerne skal legge til rette for involvering av innbyggerne i utviklingsprosessene. Responsiv strategi skal sikre at befolkningens behov møtes ved å gi lettere tilgang til informasjon om beslutninger som tas i utviklingen. For å oppnå dette vil det være viktig at staten, planleggerne og andre aktører som har ansvar for utviklingen, gjør det lett å ta kontakt, For å oppnå dette kan det være mulig å etablere en felles plattform der befolkningen kan gi informasjon om deres behov, som kan gjøre det lettere for

planleggerne å møte behovet. Denne plattformen kan gjøre det lettere for beslutningstakerne å gi informasjon om planprosesser som skal igangsettes og gi tilbakemeldinger til innbyggerne. Dermed vil det være lettere å holde en åpen involvering med befolkningen (Tiwari et al., 2024). Sentralt i denne strategien står FN sine 17 bærekraftsmål som skal bidra til å skape inkluderende og bærekraftige samfunn (Tiwari et al., 2024). Responsive strategier bidrar dermed til å finne hvilke hindringer som påvirker planleggenes muligheter til å realisere bærekraftig byutvikling. Slik vi har sett i de ulike strategiene fra både Dokken og Nyhavna har flere aktører presentert tiltak for å involvere og ivareta befolkningen i utviklingsprosessene. Fokuset på FN sine bærekraftsmål som et utgangspunkt i utviklingen, kan ses i Advansia Vill sitt forslag for Dokken. Advansia Vill sitt forslag for Dokken ivaretar befolkningens behov gjennom å etablere gode offentlige arealer som legger til rette for gode sosiale møter og gjør det lettere å bruke byen. Teamet forankrer forslagene til strategi i økonomiske, sosiale og miljømessige bærekraftsmål. og "Dokken. City of Life. Livets By" (Advansia Vill, 2020) har store likheter med den «5 byers modellen» som Ortegon-Sanchez & Tyler (2016) beskriver. Her kommer fokuset på å utvikle en by der innbyggerne sine behov blir møtt gjennom utviklingsprosesser som er fleksible, responsive og tilpasset fremtidige hendelser klart frem (Ortegon-Sanchez & Tyler, 2016).

Utvikling av gode nabolag i Nyhavna kan også ses som en responsiv strategi ved forslaget om å utvikle og utforme byrommene og gatene i en kvartalsstruktur og å etablere tette gatenettverk ved å ta inspirasjon fra bebyggelsen ellers i Trondheim. Når denne innbyggerorienterte strategien brukes samtidig med et økonomisk argument om å øke andelen boliger som gir økonomisk gevinst og ivaretagelse av kulturminner på Nyhavna (Team White) kan vi se dette som en responsiv strategi som ivaretar både økonomiske, sosiale og miljømessige bærekraftsmål.

Planstrategier der målet er å komme frem til strategier for at planleggingen er i stand til å reagere og håndtere fremtidige usikkerheter, kan kalles for responsiv planlegging. Byenes egenskap til å reagere på fremtidens problemer, vil bli et stadig større problem som utviklingen av Nyhavna må være i stand til å finne løsninger på. En responsiv strategi for utvikling av Nyhavna kan være å rette fokuset på å etablere tilpasningsdyktige planer for utviklingen. For utviklingen av Nyhavna kan etableringen av "Klimaringen" som Team COBE presenterer, være en løsning. Et sentralt fokus i en responsiv strategi er involvering av innbyggerne i utviklingsprosessene. Sentralt i en responsiv strategi er fokuset på å svare på befolkningens ønsker (Tiwari et al., 2024). Det vil da være viktig at planleggerne, staten og

andre aktører som har ansvar for utviklingen tilrettelegger for at det skal være enkelt for innbyggerne å ta kontakt eller få informasjon om utviklingen. Innbyggerne skal da ha muligheter til å gi tilbakemeldinger til hva de ønsker seg fra en slik utvikling. Dermed vil det være lettere for planleggerne å møte befolkningens ønsker. En mulig løsning på dette kan være etablere en felles plattform eller portal som kan brukes for å nå ut med informasjon og for at innbyggerne kan lett komme i kontakt med planleggerne (Tiwari et al., 2024). For å finne ut hvordan en slik portal kan se ut, kan det være mulig å ta inspirasjon fra Asplan Viak som presenterte en slik plattform de kalte for "Dokkenportalen" (Asplan Viak, s, 47).

Som vi ser, overlapper disse strategiene hverandre i stor grad. Dersom planleggerne ønsker å komme frem til gode løsninger på fremtidens problemer kan det være nyttig å analysere hvordan ulike strategier gir ulike løsninger på kompleks byutvikling. Analysen av de tre ulike strategiene for byplanlegging viser likevel at de har mange likheter og at de gir gode redskaper for hvordan en kan planlegge på en måte som er bærekraftig.

7. Avslutning

Denne oppgaven har handlet om utviklingsprosessene for Dokken i Bergen og Nyhavna i Trondheim. Studien har gitt meg innsikt i de komplekse hensynene som må tas i byutvikling der mange aktører som er involvert i komplekse prosesser. I denne oppgaven har jeg analysert det empiriske materialet jeg innhentet fra to ulike byutviklingsprosjekter i to ulike byer og drøftet dette i lys av oppgavens problemstillinger, som var som følgende:

Hvilke muligheter og begrensinger kan ligge i de to ulike strategiene for planutvikling som kommunene har valgt for Dokken og Nyhavna?

Studien viste at en viktig begrensning for Dokken var at området i dag er en stor internasjonal kai med stor trafikk av både gods, biler og passasjerer. Dette bidrar til at det er mange aktører på område med svært ulike interesser som ikke lett lar seg forene og som vanskeliggjør utflytting fra området når utviklingen skal starte. Finansiering av flytting av havnen er komplisert og ulike eierforhold kan forsterke problemene dersom det ikke er klart hvem som får del av overskuddet når havnearealene selges. Den økonomiske delen av transformasjonsprosessen er åpenbart en viktig faktor å tenke på for å få til en helhetlig planlegging.

Nyhavna derimot er et relativt åpent havneområde der store deler allerede er allment tilgjengelig. Når Nyhavna er ferdig utviklet har den mulighet til å bli en god og sentrumsnær bydel som bidrar til å forlenge byens sentrum. Kommunen har også aktivt jobbet med planer

for områdene som ligger nært Nyhavna og har blitt innlemmet som del av utviklingsarbeidet for Nyhavna.

Hvilken rolle bør planleggeren ha i slike transformasjonsprosesser og hvordan kan planleggeren sikre kontroll over at transformasjonene gjennomføres slik at Dokken og Nyhavna blir områder for alle?

Kommunenes ønske om å få mer kontroll over utviklingsprosessen er sentralt for både Nyhavna og Dokken. Studien viste at det er viktig at planleggeren har en aktiv og sterk rolle i den langsiktige transformasjonen. Både informantene fra Bergen og Trondheim mente at kommunen må ta en aktiv del i byutviklingen og å sikre en overordnet strategi til beste for fellesskapet. Begge prosessene hadde kommunalt eide utviklingsselskaper som hadde det overordnede ansvaret for utviklingen av de nye bydelene. At kommunalt eide firmaer får ansvaret for slike transformasjonsprosesser kan føre til at planleggeren får en større grad av kontroll til å sikre at allmenne interesser blir ivarettatt utover rent kommersielle hensyn.

Kommunene har i dag ikke kapasitet til å håndtere eller ha ansvar for all utviklingen som skjer i byen. For å sikre at utviklingen skjer innenfor de overordnede rammer som er satt, kan kommunen delegere ansvaret for utviklingen til kommunalt-eide utviklingsselskaper.

I en transformasjonsprosess vil det være viktig at planleggerne kan sikre en gjennomføring som er langsiktig og som strekker seg videre enn selve planperioden. Dette kan oppnås ved å utarbeide overordnede strategier for området gjennom å dele utviklingsprosessen opp i ulike deler, som vi så i prosessene både for Nyhavna og Dokken. *Hvordan kan planleggere bruke adaptive, transformative og responsive metoder for å håndtere usikkerhet og kompleksitet i den urbane transformasjonen av Dokken og Nyhavna?*

Å benytte ulike strategier i planleggingen av byområder er mulige løsninger for å håndtere ulike utfordringer i transformasjonsprosesser der mange aktører og interesser er involvert. Målet er å komme frem til mulige fremtidsstrategier som gjør at miljøer (kommuner eller andre aktører) kan håndtere usikkerhet (Kristiansen, 2021, s. 293) og samtidig skape en byutvikling som fokuserer på sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft (Ortegon-Sanchez, 2016). Studien av disse to casene viser at det er komplisert å utvikle og transformere byområder som Nyhavna og Dokken til gode bydeler i fremtiden. Det er mange ulike aktører som er involvert i utviklingen, noe som krever god samordning mellom alle de involverte. Dette er utfordringer som planleggere må finne gode løsninger på i fremtiden, og andre lignende utviklingsprosesser kan gi verdifull kunnskap og erfaring.

8. Bibliografi

Abbott, J. (2005). Understanding and Managing the Unknown: The Nature of Uncertainty in Planning. *Journal of Planning Education and Research*, 24. <https://doi.org/10.1177/0739456X04267710>

Advansia Vill. (2020). *DOKKEN. CITY OF LIFE. LIVETS BY*.
<https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V104186>

Andersen, B., & Skrede, J. (2021). Medvirkningsideologiens inntog i byplanleggingen – en invitasjon til grubling. *Kart og Plan*, 114(1–2), Artikkel 1–2. <https://doi.org/10.18261/issn.2535-6003-2021-01-02-02>

Asplan Viak. (2020). *UT MOT HAVET!- Dokken parallelloppdrag Sluttrapport*.
<https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V104184>

Bergen kommune. (2019a). *ByLab om Dokken*.
<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/bylab/hva-skjer-i-bylab/gjennomforte-bylab/bylab-om-overordnet-strategi-for-dokken-9desember-2019>

Bergen kommune. (2019b). *ByLab1 om Dokken*.
<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/bylab/hva-skjer-i-bylab/gjennomforte-bylab/bylab-om-dokken-29mai-2019>

Bergen kommune. (2020). *Parallelloppdrag Dokken*.
<https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V94582>

Bergen kommune. (2021). *Dokken-2050-Overordnet-strategi*.
<https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/4218319/Dokken-2050-Overordnet-strategi>

Bergen kommune. (2022). *Transformasjon fra godshavn til ny bydel-Arealstrategi*.
<https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/bk360/6879562/Dokken-2050-Transformasjon-fra-godshavn-til-ny-bydel>

Børrud, E., Hanssen, G., & Fausa, H. (2018). Om å styre kompleksitet—Behov for områdestrategi. I N. Aarsæther (Red.), *Plan og bygningsloven, en lov for vår tid?* (s. 145–166). Universitetsforlaget.

Dunn, K. (2021). Engaging Interviews. I I. Hay & M. Cope (Red.), *Qualitative research methods in Human geography* (3. utg., s. 148–183). Oxford University Press Canada.

Engen, O., Kruke, B., Lindøe, P., Olsen, K., Olsen, O., & Pettersen, K. (2019). Samfunnsikkerhet og byplanlegging i et historisk perspektiv. I *Perspektiver på samfunnsikkerhet* (3. utg., s. 58–74). Cappelen Damm Akademisk.

Fallseth, E., & Saglie, I. (2021). Kommunal arealplanlegging. I R. Kristiansen (Red.), *Plan og samfunn, system, praksis, teori* (3. utg., s. 69–85). Cappelen Damm Akademisk.

Filion, P., Lee, M., Leanage, N., & Hakull, K. (2015). Planners' Perspectives on Obstacles to Sustainable Urban Development: Implications for Transformative Planning Strategies. *Planning Practice & Research*, 30(2), 202–221. <https://doi.org/10.1080/02697459.2015.1023079>

Fishman, R. (1982). *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*. MIT Press.

Folde, M. S., & Ellefsen, H. W. (2022). Hva er strategisk planlegging? *Plan*, 54(1), 8–11.
<https://doi.org/10.18261/plan.54.1.3>

Healey, P. (2012). The universal and the contingent: Some reflections on the transnational flow of planning ideas and practices. *Planning Theory*, 11(2), 188–207.
<https://doi.org/10.1177/1473095211419333>

Jernbanedirektoratet. (2015). *Konseptvalgutredning logistikknutepunkt i Bergensregionen Hovedrapport* (201209709). Jernbanedirektoratet.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/konseptvalgutredning-kvu-logistikknutepunkt-i-bergensregionen-hovedrapport/id2466408/>

Jonas, A., McCann, E., & Thomas, M. (2015). *Urban geography, a critical introduction*. John Wiley & Sons.

Kato, S., & Ahern, J. (2008). 'Learning by doing': Adaptive planning as a strategy to address uncertainty in planning. *Journal of Environmental Planning and Management*, 51(4), 543–559.
<https://doi.org/10.1080/09640560802117028>

Kittang, D. (2019). Byutvikling mellom tradisjon og modernitet. I I. Henriksen & A. Tjora (Red.), *Bysamfunn*. Universitetsforlaget.

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)—Lovdata. (u.å.). Hentet 24. mai 2024, fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

Millspaugh, M. (2001). Waterfronts as catalysts for city renewal. I R. Marshall (Red.), *Waterfronts in post-industrial cities*. Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9780203166895>

Nordahl, B. (2020). Økonomiske drivere og kommunens styringsmuligheter i kompakt byutvikling. I G. Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling, muligheter og utfordringer* (3. utg.). Universitetsforlaget.

Nordahl, B. (2021). Fra planstyrt til markedsdrevet byutvikling. I R. Kristiansen (Red.), *Plan og samfunn, system, praksis, teori* (3. utg., s. 150–165). Cappelen Damm Akademisk.

Nordahl, B., Barlindhaug, R., Havnen, E., Nørve, S., & Aamo, A. (2011). *Utbyggerstyrt byutvikling? (O-2859; Utbyggerstyrt byutvikling? v)*. Norsk institutt for by- og regionforskning.
<https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/handle/20.500.12199/5552>

Norske Arkitektenes landsforbund. (2019). *Parallelloppdrag «Offentlige rom på Nyhavna»*. Norske arkitekters landsforbund. https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1b_off-ettersyn/2020/kvalitetsprogram-for-nyhavna/2.-vurderingsrapport-fra-parallelloppdraget-offentlige-rom-pa-nyhavna.pdf

Nyhavna Utvikling AS. (2023). *Juryvurdering for Transittkaia*. https://nyhavna.no/wp-content/uploads/2023/02/Transittkaia_Juryrapport_080223_Nyhavna-Utvikling.pdf

Næss, P., Saglie, I.-L., & Thorén, K. (2020a). Ideen om den kompakte byen i norsk sammenheng. I I.-L. Saglie, G. Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling, muligheter og utfordringer*. Universitetsforlaget (3. utg.). Universitetsforlaget.

Næss, P., Saglie, I.-L., & Thorén, K. (2020b). Ideen om den kompakte byen i norsk sammenheng. I I.-L. Saglie, G. Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling, muligheter og utfordringer*. Universitetsforlaget (3. utg.). Universitetsforlaget.

Ortegon-Sanchez, A., & Tyler, N. (2016). Constructing a Vision for an 'Ideal' Future City: A Conceptual Model for Transformative Urban Planning. *Towards future innovative transport: visions, trends and methods 43rd European Transport Conference Selected Proceedings*, 13, 6–17.

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.002>

Oseland, S., & Haarstad, H. (2018). Norske byers rolle i grønn omstilling: Hva gjør vi med målkonfliktene? I H. Haarstad & G. Rusten (Red.), *Grønn omstilling—Norske veivalg*. Universitetsforlaget.

Rauws, W. (2017). Embracing Uncertainty Without Abandoning Planning. *disP - The Planning Review*, 53(1), 32–45. <https://doi.org/10.1080/02513625.2017.1316539>

Ringholm, T., & Hanssen, G. (2021). Medvirkning i lokal planlegging. I N. Aarsæther, E. Fallseth, T. Nyseth, & R. Kristiansen (Red.), *Plan og samfunn*. Cappelen Damm Akademisk.

Ringholm, T., & Hofstad, H. (2018). Strategisk vending i planleggingen?. I N. Aarsæther (Red.), *Plan- og bygningsloven 2008* (s. 107–121). Universitetsforlaget.

Røe, P. (2019). Planlagte bysamfunn. I I. Henriksen & A. Tjora (Red.), *Bysamfunn*. Universitetsforlaget.

Rørtveit, H. (2015). «Genialt planlagt?» *Drabantbyen som hjem i spennet mellom boligfaglige idealer og levde landskap* [Doctoral thesis, NTNU]. <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/284128>

Rørtveit, H., Henriksen, I., & Tjora, A. (2019). Bysamfunnets realiteter og muligheter. I I. Henriksen & A. Tjora (Red.), *Bysamfunn*. Universitetsforlaget.

Sager, T. (2020). Planlegging av kompakt byutvikling. Hvordan kommer ulike ideologiske verdier til syne? I G. Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling, muligheter og utfordringer* (3. utg.). Universitetsforlaget.

Sanner, J. (2014). *Medvirkning i planlegging*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf

Scott, J. (1998). *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. Yale University Press. <https://files.libcom.org/files/Seeing%20Like%20a%20State%20-%20James%20C.%20Scott.pdf>

Shaw, B. (2001). History at the water's edge. I R. Marshall (Red.), *Waterfronts in post-industrial cities*. Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9780203166895>

Skaar, M., Løvik, L., & Dahlgren, K. (2019). Bykulissens troverdighet: En studie av byens funksjonelle og symbolske kvaliteter. I I. Henriksen & A. Tjora (Red.), *Bysamfunn*. Universitetsforlaget.

Strømsnes, Y. (2021). *Medvirkningspraksis i byutvikling—Nye og alternative former En kvalitativ studie og kartlegging av Trondheim kommunes medvirkningspraksis i lys av et alternativt medvirkningsprosjekt og en kommende transformasjonsprosess på Nyhavna* [Master thesis, NTNU]. <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/2785211>

Team COBE. (2023). *Ny Havna*. https://nyhavna.no/wp-content/uploads/2022/12/Team_Cobe_Nyhavna_Plancher_red1.pdf

Thagaard, T. (2019). *Systematikk og innlevelse* (5. utg.). Fagbokforlaget.

Tiwari, A. A., Gupta, S., Zamani, E. D., Mittal, N., & Agarwal, R. (2024). An Overarching Conceptual Framework for ICT-enabled Responsive Governance. *Information Systems Frontiers*, 26(3), 1161–1182. <https://doi.org/10.1007/s10796-023-10415-4>

Tjora, A. (2021). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (4. utg.). Gyldendal.

Tredje Natur. (2020). *REGENERATIV BY- Mellom historie og fremtid, mellom fjord, by og fjell*. <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V104188>

Trondheim kommune. (2011). *Analysehefte Nyhavna kommunedelplan*. Byplankontoret i Trondheim kommune. https://nyhavna.no/arkitektkonkurransen/wp-content/uploads/2022/05/110830_planprogram.pdf

Trondheim kommune. (2022). *Kvalitetsprogram for Nyhavna*. Byplankontoret i Trondheim kommune. https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1d_kunngj-annet-plan/2022/kvalitetsprogram-for-nyhavna/kvalitetsprogram-for-nyhavna-vedtatt-19.05.22.pdf

Walker, W. E., Haasnoot, M., & Kwakkel, J. H. (2013). Adapt or Perish: A Review of Planning Approaches for Adaptation under Deep Uncertainty. *Sustainability*, 5(3), 955–979. <https://doi.org/10.3390/su5030955>

Aarsæther, N., Fallseth, E., Nyseth, T., & Kristiansen, R. (2021). Plansystem, praksis og teori. I R. Kristiansen (Red.), *Plan og samfunn, system, praksis, teori* (3. utg., s. 15–26). Cappelen Damm Akademisk.

Vedlegg 1: Samtykkeskjema

Vil du delta i forskningsprosjektet

«Langsiktig transformasjon av havneområder, muligheter og utfordringer»

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å undersøke planleggerens rolle i en langsiktig transformasjon av sentrumsnære havneområder. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

- Formålet med dette prosjektet er å undersøke byutvikling i et langt perspektiv med fokus på transformasjon av gamle havneområder. Jeg ønsker å undersøke hvilken rolle planleggeren kan ha i en langsiktig planprosess.
- Problemstillingene jeg skal undersøke er som følgende:
 - Hvilken tilnærming til langsiktig transformasjon av havneområder har Bergen og Trondheim valgt?
 - Hvilke muligheter og begrensinger kan ligge i de ulike tilnærmingene som kommunene har valgt?
- Dette er i sammenheng med en masteroppgave i geografi på NTNU i Trondheim

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Fakultetet for samfunns- og utdanningsvitenskap, Institutt for geografi på NTNU er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

- Utvalgsriteriene er at alle som bli kontaktet, har kunnskap om planprosessen eller har ansvar for utviklingsplanene for Nyhavna i Trondheim og Dokken i Bergen.
- Det er rundt fem/seks som får spørsmål om å delta i dette forskningsprosjektet

Metoden som er valgt for dette prosjektet er intervju der jeg vil stille spørsmål som handler om planprosessen, hvilke grep som er tatt, hva de ulike personene som er involvert, er opptatt av. Opplysningene vil bli samlet inn ved hjelp av en app som tilhører NTNU og som lagrer opplysningene på en sky.

Vedlegg 2: Intervjuguide Nyhavna

Spørsmål for Nyhavna

1. Kan du fortelle litt om hva du jobber med og om din rolle i transformasjonsprosessen på Nyhavna?
2. Når kom du inn i prosessen?
3. Har du noen tanker om prosessen frem til du ble en del av planarbeidet?
 - a. Be om eksempler, hva fungerte godt og ikke?
 - b. Hva var utfordringene på det tidspunktet du kom inn?
4. Hva tenker du om hvilken rolle kan planleggeren ha i en slik langsiktig planleggingsprosess?
 - a. Be om eksempler,
 - b. Rollen til planlegger jf. innbyggere og
 - c. Rollen til planlegger jf. private interesser
 - d. Hvilken rolle tok dere som planlegger?
5. Hvordan har dere opplevd å jobbe med private aktører ved utviklingen og planleggingen av Nyhavna?
6. Hvordan tenker dere i forhold til at Nyhavna har få innbyggere/ brukere når dere skal jobbe for å få mer folkeliv inn og retning på bydelen?
7. Kan du fortelle litt mer om hvilke grep har blitt tatt i utviklingen av Nyhavna etter at du kom inn?
 - a. Eksempler, erfaringer: Hvilke grep er best å gjennomføre når?
 - b. Hvilke grep har vist seg å være suksessfulle?
 - c. Hvilke har ikke mindre suksessfulle?
8. Har dere fått inspirasjon ved å se på noen andre transformasjonsområder som ligner på Nyhavna? Evt. hvilke?
9. Dersom ja: Fortell hva som dere tok med dere, eller evt. ikke ønsket å gjenta.
10. Kan du si litt om hva som skjer fremover,
 - a. Hva blir viktig nå og hvordan skal dere jobbe for å oppnå dette?
 - b. Hvilke grep skal utføres når?
11. Jeg nærmer meg slutten av intervjuet nå, men om det er noe du tenker vi ikke har vært innom og som er viktig å fortelle?
12. Til slutt, har du noen tanker eller refleksjoner rundt rollen som planleggere har og bør ta i denne typen transformasjonsprosesser?

Vedlegg 3: Intervjuguide Dokken

Spørsmål for Dokken

1. Kan du fortelle litt om hva du jobber med og om din rolle i transformasjonsprosessen på Dokken?
2. Når kom du inn i prosessen?
3. Har du noen tanker om prosessen frem til du ble en del av planarbeidet?
 - a. Be om eksempler, hva fungerte godt og ikke?
 - b. Hva var utfordringene på det tidspunktet du kom inn?
4. Hva tenker du om hvilken rolle kan planleggeren ha i en slik langsiktig planleggingsprosess?
 - a. Be om eksempler,
 - b. Rollen til planlegger jf. innbyggere og
 - c. Rollen til planlegger jf. private interesser
 - d. Hvilken rolle tok dere som planlegger?
5. Hvordan har dere opplevd å jobbe med private aktører ved utviklingen og planleggingen av Dokken?
6. Hvordan tenker dere i forhold til at Dokken en internasjonal havn når dere skal jobbe for å få mer folkeliv inn på området når den interne flyttingen starter og areal åpner for utvikling
7. Kan du fortelle litt mer om hvilke grep har blitt tatt i utviklingen av Dokken etter at du kom inn?
 - a. Eksempler, erfaringer: Hvilke grep er best å gjennomføre når?
 - b. Hvilke grep har vist seg å være suksessfulle?
 - c. Hvilke har ikke mindre suksessfulle?
8. Har dere fått inspirasjon ved å se på noen andre transformasjonsområder som ligner på Dokken? Evt. hvilke?
9. Dersom ja: Fortell hva som dere tok med dere, eller evt. ikke ønsket å gjenta.
10. Kan du si litt om hva som skjer fremover,
 - a. Hva blir viktig nå og hvordan skal dere jobbe for å oppnå dette?
 - b. Hvilke grep skal utføres når?
11. Jeg nærmer meg slutten av intervjuet nå, men om det er noe du tenker vi ikke har vært innom og som er viktig å fortelle?
12. Til slutt, har du noen tanker eller refleksjoner rundt rollen som planleggere har og bør ta i denne typen transformasjonsprosesser?

