

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Fakultet for  
Samfunnsvitenskap  
Institutt for  
landskaps-  
planlegging

Masteroppgave 2014  
30 stp

# Stedsidentitet i forstaden: et casestudie av Indre Arna

## Stedsidentitet i forstaden: et casestudie av Indre Arna

Hanne Kathrin Vie



---

## BIBLIOTEKSIDE

Tittel: Stedsidentitet i forstaden: et case studie av Indre Arna  
Title: Place identity in suburban areas: a case study of Indre Arna  
Forfatter: Hanne Kathrin Vie  
Veideder: Harpa Stefansdottir  
Sideantall: 102  
Opplag: 6 stk  
Emneord: sted, stedsidentitet, forstaden, fortetting  
Keywords: place, place identity, suburb, urban densification

# SAMMENDRAG

---

Som ledd i en polysentrert bystruktur med fortetting rundt kollektivknutepunkt ønsker Bergen kommune at bydelssenteret Indre Arna skal utvikles til et attraktivt sted med høy tetthet og byliv. Dette medfører at stedet skal gjennomgå store endringer i fremtiden. Indre Arna er en forstad til Bergen og har siden etterkrigstiden i stor grad vært en arealreserve og bakgård for bysentrumet. Slike forstadsområder kjennetegnes ofte med at de har lite eller ingen identitet. Dette er konfliktfylt når man skal skape et attraktivt sted. Attraktive steder kjennetegnes ofte ved at det har et særpreg eller en identitet som gjør at mennesker har et positivt bilde av stedet. Det er steder som fremstår med noe spesielt som gjør at man ønsker å erfare og oppholde seg der.

Identiteten og særtrekkene til et sted er sammensatt av ulike dimensjoner, fra de fysiske og visuelle strukturene, til de særtrekkene og den identiteten som ligger i menneskers opplevelser og tilknytning. Når identiteten til et sted er sammensatt av flere dimensjoner, fører dette til at det sannsynligvis ikke bare er en, men flere meninger om hva som betegnes som et sted sin identitet, rolle eller særpreg.

For å finne potensialet, og hva som skaper stedsidentitet i Indre Arna i dag ble det gjennomført en analyse av stedet. På grunn av steders komplekse og sammensatte dimensjoner ble det benyttet to perspektiver for å se på den eksisterende identiteten. Fysiske-funksjonelle analyser, med registreringer, observasjon og dokumentanalyser, der analysene ble gjennomført på lokalt og regionalt nivå, samlet inn datamateriale fra et objektivt perspektiv.

I tillegg til denne, ble det også ansett som viktig å se på den sosiokulturelle dimensjonen og hvordan det Indre Arna reflekteres gjennom et mer subjektivt perspektiv. Den sosiokulturelle analysen ble også gjennomført på lokalt og regionalt nivå og består av en spørreundersøkelse og tre dybdeintervju.

Analysene viser at Indre Arna per i dag fremstår med et fragmentert landskap, der tidligere sterke og særegne særtrekk er gjemt bak modernismens infrastrukturlandskap. Det er få uoffisielle møteplasser der mennesker kan møtes og skape den tilknytningen som er sentral for at man skal skape en sterk stedsidentitet. Analysene identifiserer både positive og negative elementer og noen særegenheter står frem som svært viktig for både det fysiske landskapet for å skape stedstilknytning.

Gjennom analysene får man et godt datamateriale for å ha kunnskap om dagens stedsidentitet. Dette åpner opp for en diskusjon der man ser på hvilke elementer man bør fokusere på å fremheve, dempe og tilføre når man i fremtiden skal skape et attraktivt sted der nye mennesker kan skape tilhørighet og stedsidentitet. Diskusjonen ender i noen strategier og noen konkrete grep for hva som kan være på å utvikle fremtidens Indre Arna til et attraktivt sted med særtrekk og stedsidentitet.

# ABSTRACT

---

Indre Arna is an suburban area in the city of Bergen. The city plan to transform this suburb to an attractive place with high density and urban life. This means that Indre Arna will undergo major changes in the future. As a suburban area of Bergen, Indre Arna has been a land reserve and a backyard of the city center since the postwar period. These suburban areas are often characterized by having a bad image and a lack of place identity. Attractive places are often characterized by having a positive place identity that makes the place stand out.

Place identity has various dimensions, from the physical and visual structures, to the identity that is created through place attachment and people's experiences. This means that its several meanings about what is described as the a place identity, role or character.

To find the potential of how to make Indre Arna attractive, this thesis study what creates identity to the place today. Because of the various dimensions of place identity this thesis used two perspectives to look at the existing identity. The Physical functional analysis collected information from an objective perspective while the socio-cultural analysis collected data from a more subjective perspective.

The analysis provide a solid data material to have knowledge of current place identity. Indre Arna has a fragmented landscape where strong and distinctive characteristics are hidden behind the infrastructure landscape of modernism. There are few places where people can meet and create the social community that is central to create a strong local identity.

This leads to a discussion in which one looks how to create an attractive place where people can create a sense of belonging and place identity. The discussion ends in some strategies and suggestions for how to develop Indre Arna to an attractive place with characteristics and place identity for the future.

# FORORD

---

Denne oppgaven er det avsluttende arbeidet på masterstudiet i By og regionplanlegging ved institutt for landskapsplanlegging ved NMBU (Norges miljø og biovitenskaplige universitet) på Ås.

Temaet i denne oppgaven handler om stedsidentitet i forstaden. Bakgrunnen for valget av oppgaven var at jeg hadde lyst til å skrive om hjemstedet mitt Indre Arna i Bergen kommune. Temaet har vært i tankene mine siden jeg begynte å bevege meg utenfor Indre Arnas grenser. I møtet med mennesker fra andre steder merket jeg at de ikke hadde de samme opplevelse av Indre Arna som jeg selv hadde. Gjennom denne oppgaven har jeg fått muligheten til å se på dette stedet som en fagperson og fordype meg i de utfordringene og mulighetene som finnes her.

Arbeidet med oppgaven har vært en spennende og læringsrik prosess. Jeg vil takke min veileder Harpa Stefansdottir for nyttige innspill underveis i arbeidet. En takk går også til Miljøverndepartementet for stipend til gjennomføring av oppgaven. Tusen takk til mor, far og familie i Bergen og ikke minst til venner og medstudenter for faglige diskusjoner og mye morro. Studietiden hadde ikke vært den samme uten dere.

Bergen 12.desember 2014

Hanne Kathrin Vie

# INNHOOLD

---

## SAMMENDRAG

### FORORD

## 1 INNLEDNING

- 1.1 Bakgrunn og problemstilling.....s.7
- 1.2 Oppgavens oppbygging.....s.9
- 1.2 Oppgavens avgrensing.....s.10
- 1.3 Begrep og definisjoner.....s.11

## 2 METODER

- 2.1 Metoder.....s.13
- 2.2 Rehabilitering og validitet.....s.21

## 3 TEORI

- 3.1 Forstaden, et sted.....s.22
- 3.2 Et sted.....s.23
- 3.3 Stedsidentitet.....s.24
- 3.4 Modernismen og stedsopplevelse.....s.25
- 3.5 Sted 2014.....s.26

## 4 INDRE ARNA I REGIONEN

- 4.1 Landskap.....s. 30
- 4.2 Arna bydel.....s.31
- 4.3 Nettverket mot andre byområder .....s. 32
- 4.4 Historie.....s.33
- 4.5 Skala.....s.39
- 4.6 Regionen 2014 .....s.40
- 4.7 Byutvikling Bergen 2014.....s. 41
- 4.8 Den regionale opplevelsen.....s.42

## 5 INDRE ARNA LOKALT

- 5.1 Landskap.....s.46
- 5.2 Landskap 360.....s.47
- 5.3 Funkjoner .....s. 48
- 5.4 Soner i landskapet .....s.49
- 5.5 Bevegelse.....s.56
- 5.6 Byrom og møteplasser.....s.57
- 5.7 Den lokale opplevelsen.....s.59

## 6 FRA IKKE-STED TIL STED

- 6.1 Indre Arna sin regionale rolle.....s.65
- 6.2 Nærhetsbydelen Indre Arna .....s.68
- 6.3 Naturbydelen Indre Arna .....s. 70
- 6.4 Møtestedet.....s. 71
- 6.5 Bevare og fortette.....s.75

## 7 ET ATTRAKTIVT STED MED STEDSIDENTITET s. 75

- Kilder .....s.92
- Vedlegg.....s.65

# 1

## INNLEDNING

---

Dette innledende kapitlet vil ta for seg bakgrunn og problemstilling for oppgaven. Kapitlet vil også ta for seg hvordan oppgaven er bygget opp og avgrenset.



## 1.1 BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING

De norske byene er i vekst og det er et stort fokus på en bærekraftig byutvikling der veksten skal foregå innenfor de allerede eksisterende byområdene. Dette tilsier at man skal ha fokus på en effektiv arealbruk ved å drive fortetting (St. meld nr 24 (2000-2001)). Som ledd i denne bypolitikken er det fokus på å skape ”nærhetsbyen”. Dette er en by der man har tilgang til alle dagliglivets funksjoner uten bruk av bil som transportmiddel. En by som er grønn i vid forstand, med miljøvennlige løsninger og gode grøntområder, samtidig som det er byliv og mangfold (St. meld nr 24 (2000-2001)).

I den indre bykjernen har man transformert og fortettet byområder siden 80 tallet (Helle m.fl 2006). Men med befolkningsvekst er behovet for gode byområder stort. Dette fører til at man i fremtiden også må se ut av den indre bykjernen og fortette i byens periferi, i forstedene. Fremveksten og historiene i forstedene kan være annerledes enn i de indre byområdene. I forstaden kjennetegnes det fysiske landskapet som et resultat av bykjernen sitt behov for nytt areal for boliger, industri og arealkrevende næring. Dette har ført til at forstaden er tilrettelagt for bilen der landskapet preges av segregerete funksjoner med mye areal avsatt til infrastruktur.

For å se nærmere på en fortettingsprosess i forstaden ble det valgt å se på bydelen Arna i Bergen kommune. Bydelssenteret Indre Arna har en 10 minutters reisetid med tog til Bergen sentrum. Dette er dermed et sted der forholdene ligger til rette for en bærekraftig byutvikling, særlig i forhold kollektivtransport. Konsulentselskapet Asplan Viak lanserte i 2011 en visjon for et fremtidig Indre Arna. Visjonen lanserte tanken om en by med 10 000 nye innbyggere. Det var en visjon om et fullstendig urbant sted (Asplan Viak 2011). To år senere, høsten 2013, la kommunen ut forslag til et planprogram for en områderegeringsplan for Indre Arna. Områderegeringen skal ifølge kommunen legge til rette for fortetting innenfor en 10 minutters radius fra Arna stasjon. Kommunen omtaler bydelssenteret i Indre Arna som et sted som i fremtiden skal bli ”urbant” få ”økt tetthet” og ”bykvalitet” (Bergen kommune 2013). Dette betyr at Indre Arna kommer til å gjennomgå store forandringer i fremtiden. Dette er forandringer som dreier seg om både strukturelle endringer i det fysiske landskapet, men også om sosiale og demografiske endringer med flere og eventuelt nye typer mennesker.

“Det 21-århundredes forstadsplanlægning – at planlægge for det komplekse nærmiljø”

Pløger (2000)



Bilde 1) Arna i media. Utklipp fra Bergens Tidene.

Kommunens ønsker om fortetting, og konsulentselskapet Asplan Viak sine visjoner om et urbant Indre Arna har skapt debatt i lokalavisen Bygdnytt. Med ”Arnabyen” uttrykker inbyggerne bekymring for at tettstedet skal miste sin identitet og særpreget når bydelssenteret skal bli en urban by. Gjennom innleggene bli Indre Arna beskrevet som et sted som har noe som er spesielt. Det blir beskrevet som et sted som både fysisk og sosialt skiller seg fra andre steder. Et gjentagende uttrykk i debatten er begrepet bygdeby. Dette er et begrep som gjennom innleggene i lokalavisen ofte blir benyttet for å beskrive en kvalitet ved stedet, og en identitet som man mener det er viktig å ta vare på i fremtiden.

## 1.1 BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING



Bilde 2: En by med mange identiteter?

Sebastian Guerrini - City

Ordet identitet kommer av det latinske ordet idem som betyr ”det samme” ( SNL 2014) Å ha en egen identitet kan dermed forstås som det motsatte av ”det samme”. Det er noe som er unikt og som skiller seg fra resten. I debatten om bygdebyen i Indre Arna setter og stedets idetitet reiser dette spørsmål ved hva det er som definerer dette unike, og om dette er en noe som automatisk bør bevares for fremtiden. En fremtidig utvikling i Indre Arna, betyr at stedet vil bli noe nytt, med nye fysiske strukturer og ny demografi. Et nytt sted kan for mange mennesker oppleves som noe negativt. Stedet som finnes der i dag er trygt og forutsigbart, mens det nye stedet som kommer er nytt og ukjent. Store endringer i landskap og demografi kan føre til at mennesker som bor der i dag ikke vil trives og at noen av kvalitetene ved det eksisterende stedet blir ødelagt i etableringen av det nye.

På samme måte som man kan se på det latinske ordet for identitet, kan man også se på det latinske ordet for kvalitet. På latin beskriver ordet ”qualitas” noe som er. Det er noe eksisterende ( SNL 2014). Setter man sammen disse ”særegen identitet” og ”kvalitet”, snakker man altså om noe som finnes der i dag og som er med på å skape noe unikt. Når man skal drive byutvikling vil det være dumt å ikke ivareta slike eksisterende positive kvaliteter. Dette kan være viktige ressurser som man kan ha nytte av i fremtiden. Dette betyr at byutvikling og stedsidentitet handler om å finne ut hva som kjennetegner det unike ved stedet og se dette i sammenheng med fremtidens sted. Man bør ta en vurdering av om man skal starte med blanke ark og bygge opp ett nytt sted fra bunnen av, eller om man bør ta med seg noe av det som finnes ved stedet i dag. Man må finne de verdiene som kan benyttes som ressurser i fremtiden og som kan skape gode steder der mennesker ønsker å være.

Med dette som utgangspunktet, søker denne oppgaven å se på hva som definerer Indre Arna i dag og hvordan dette kan benyttes som en ressurs for fremtiden. Hvordan kan et sted fremstå som noe unikt og som et sted der både eksisterende og nye innbyggere trives?

Ut fra dette er det formulert følgende hovedproblemstilling:

**Hvordan kan man utvikle forstaden Indre Arna til å bli et attraktivt bydelssenter med særtrekk og stedsidentitet?**

## 1.2 OPPGAVES OPPBYGGING

For å svare på problemstillingen, vil det være nyttig å få forståelse for de generelle temaene som oppgaven omfatter. Dette betyr at man bør få en forståelse for forstanden og hva som ligger bak uttrykkene særtrekk og stedsidentitet. Det vil også være nyttig å se på hva som skaper eller hemmer steder fra å ha særtrekk og stedsidentitet. Teoridelen i denne oppgaven finner man i kapittel 2. Ved å ha kunnskap om temaet som problemstillingen retter seg mot, har man det teoretiske grunnlaget og den generelle forståelsen for den videre utforskningen av selve Indre Arna. Dermed kan man gå videre og studere stedet og finne ut hva som definerer stedet ut fra ulike perspektiver. I denne oppgaven er dette gjort i analysedelen i kapittel 4 og 5. Gjennom disse to kapitlene får man informasjon som kan diskuteres i lys av teori. Diskusjonsdelen søker å samle trådene og svare på hovedproblemstillingen ved å drøfte resultatene i analysene i lys av teori. Målet er å komme frem til hvilke særtrekk og identiteter som er viktige og som bør fremheves, dempes eller tilføres i Indre Arna i fremtiden. Diskusjonsdelen i kapittel er delt i to kapitler, kap. 6 og kapittel 7. Kapittel 6 knytter seg til en teoretisk kobling mellom funnene i analysene og teoridelen. Gjennom denne koblingen får man frem noen strategier for hva man bør tenke på i fremtidens byutvikling i Indre Arna. Den andre delen knytter seg til en fysisk og praktisk kobling. I denne delen blir det foreslår noen fysiske grep i landskapet som kan være med på å fremheve særtrekkene til Indre Arna i fremtiden.

For å systematisere besvarelsen og knytte denne opp mot problemstillingen er det valgt å tatt utgangspunkt i noen arbeidsspørsmål. Arbeidsspørsmålene problematiserer ulike perspektiver ved problemstillingen og er knyttet til konkrete kapitler av besvarelsen:

### TEORIDEL

Hva er en forstad og hva er kjennetegnene på denne byformen?

Hva er særtrekk og stedsidentitet, og hvorfor er dette viktig i byutvikling?

Hvordan kan man skape steder der mennesker føler tilknytning?

Hva skaper eller hemmer steder fra å ha særtrekk og stedsidentitet?

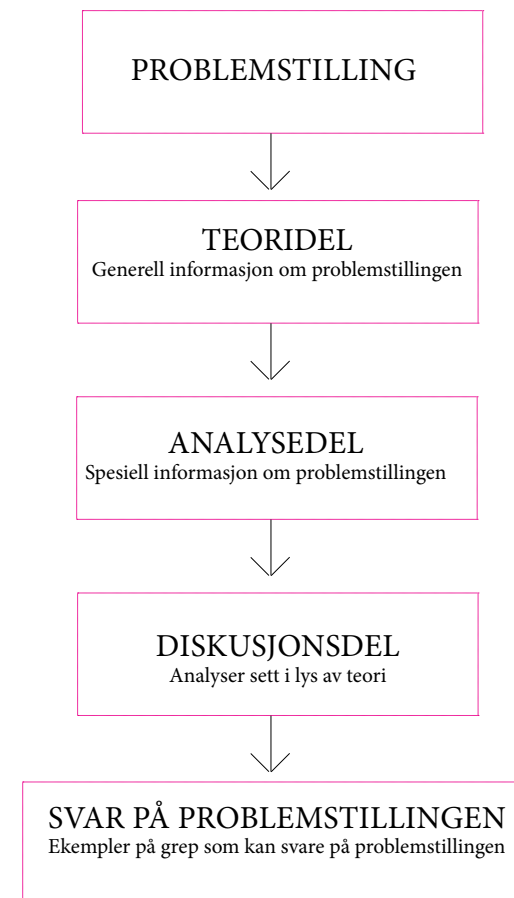
### ANALYSEDEL

Hva er identiteten til Indre Arna regionalt, lokalt, fysisk, funksjonelt og opplevelsesmessig?

### DISKUSJONSDEL

Hva slags identitet og positive særtrekk er det viktig å ta vare på i fremtiden og hvilke særtrekk bør tones ned?

Hvilke fysiske grep kan være med på å bygge opp og forsterke Indre Arna sine positive særtrekk og føre til at nye innbyggere føler seg tilknyttet stedet?



## 1.3 OPPGAVENS AVGRENŚINGER

---

Temaet i denne oppgaven tangerer en rekke felt, fra konkrete politiske og fysiske problemstillinger innen plan og utforming, til de mer følelses- og opplevelsesmessige feltene innen miljøpsykologi. Problemstillingen retter seg mot hvilke forutsetninger, utfordringer og muligheter som ligger til grunn for å skape en attraktiv forstad med særtrekk samtidig som stedet tar del i byregionens utvikling og identitet.

Stedsidentitet og særtrekk kan oppleves som et lite håndfaste begrep og kan knyttes opp mot svært mange fagfelt og perspektiver. Denne oppgaven legger vekt på et todelt perspektiv, et fysiske-funksjonelt perspektiv og et sosiokulturellt perspektiv.

Stedsidentitet er et sammensatt tema fordi det dreier seg om menneske og landskap. Landskap er komplekse konstruksjoner som blir påvirket av faktorer som næringsliv, språk, normer og kultur. Dette vil påvirke hvordan steder oppleves både fysisk og gjennom menneskenes sanser. Dette fører til at man på mange måter kan si at det er umulig å fullstendig definere en identitet eller ett særtrekk. Dette fører også til at det er vanskelig å definere et fastsatt geografisk område som stedsidentitet knytter seg til. På grunn av denne kompleksiteten, er det i denne oppgaven er det valgt å se på stedet ut fra både et overordnet og regionalt nivå, og et mer detaljert og lokalt nivå. Dette gir en god oversikt over steds ulike identiteter og roller i ulike nettverk. Innenfor det lokale nivået er det valgt å ha flytende grenser for hva som er innenfor og utenfor Indre Arna. I teksten vises disse utflytende geografiske koblingene ved at det i noen sammenhenger er snakk om bydelssenteret Indre Arna, mens det i andre sammenhenger snakkes om bydelen Arna. Likevel er et med utgangspunkt i kommunens planer om et urbant bydelssenter i Indre Arna valgt å ha hovedfokus på selve bydelssenteret og de strukturene som ligger i dette geografiske området. Det er dermed valgt å ha kartutsnitt som viser de sentrale områdene i bydelssenteret.

Temaet og problemstillingen forutsetter at bærekraftig byutvikling og fortetting ligger til grunn for byutviklingen ved stedet. Problemstillingen knytter seg derfor ikke til et spørsmål om det skal skje en byutvikling med fortetting, men forholder seg til at dette allerede er en forutsetning for fremtidens Indre Arna.

Alle ortofoto er hentet fra Norge i bilder.

Med mindre annet er oppgitt er alle bilder tatt i forbindelse med denne oppgaven.

## 1.4 BEGREP OG DEFINISJONER

---

### **Forstad**

Gjennom media, offentlige dokumenter og i dagligtale omtales steder både som bydeler, forsteder, drabantby og bygdeby. Begrepene benyttes om hverandre og kan oppfattes som uklare, overlappende og uten klare begrensinger for hva som skiller dem. Generelt vil det i denne oppgaven tas utgangspunkt i forstadbegrepet, som kan defineres ut fra følgende definisjon:

*“Betegnelse for en bydel som oppstod utenfor en befestet bys mur, senere for bymessig bebyggelse utenfor bygrense, men økonomisk knyttet til byen, særlig ved at folk bosatt i forstad har sitt arbeidssted i byen eller omvendt.”*

(SNL 2012)

Ut fra en slik forståelse av forstadsbegrepet knytter man forstaden som sted opp mot et tid og stedsmessig avhengighetsforhold. Ordlyden i begrepet gir en forventning om at det er noe som kommer etter, samtidig som forstaden fungerer som noe eget. Selv om forstadsbegrepet er benyttet som det generelle begrepet i denne oppgaven, vil det i teoridelen og i casedelen benyttes begrep som bisentrum og bydel. Dette er gjort for å forklare forholdet mellom en bykjerne og andre senter i bykjernes nærrområde.

### **Landskap**

Ifølge kommunal og moderinseneringsdepartementet (2007) kan man ta utgangspunkt i den europeiske landskapskonvensjonen fra 2004, sin forståelse av landskap:

*“Et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkninger fra og samspill mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer”*

Det vil gjennom oppgaven benyttes varianter av dette begrepet, som for eksempel hverdagslandskap og naturlandskap. Hverdagslandskapet er forstått som det nærmiljøet som vi ofte beveger oss i gjennom hverdagen, som skoleveien eller veien til arbeidsplassen. Naturlandskapet er tettere knyttet til natur og kulturområder, som fjell eller en eng.

### **Identitet og omdømme**

Identitet er et lite håndfast begrep. Det kan defineres som hvordan objektet ser seg selv innenfra (SNL 2014). Dette har imidlertid sterke koblinger til omdømme, som handler om hvordan et objekt blir oppfattet av omgivelsene (Regjeringen 2013).

### **Fysisk analyse:**

Analyse der man ser på studieobjektet med en visuell og objektiv tilnærming.

### **Sosiokulturell analyse**

Analyse der man ser på studieobjektet ut fra en opplevelsesmessig og subjektiv tilnærming.

### **Fortetting**

Å bygge med høyere utnyttelse innenfor et allerede bebyggt område (St.meld nr. 31 (1992-1993)).

### **Bærekraftig byutvikling**

En helhetlig tilnærming til byutvikling der man legger opp til en god arealbruk samtidig som man ivartar ressursene for fremtiden (St.meld nr. 24 (2000-2001)). Bærekraftig utvikling omfatter en vid tematikk, fra miljø og klimaspørsmål til sosiale og kulturelle

# 2

## METODER

---

Metoder er fremgangsmåter som kan være med på å generere ny kunnskap (SNL 2014). Målet med dette kapitlet er å beskrive de fremgangsmåtene som er benyttet for skaffe datagrunnlaget for å svare på problemstillingen. I denne besvarelsen knytter problemstillingen seg til stedet Indre Arna, og gjennom bruk av metoder ønsker man å utvikle ny kunnskap om dette stedet. Problemstillingen knytter også til seg generelle begrep som stedsidentitet, særtrekk og forstad. Problemstillingen favner dermed både generelle begrep, og begrep som er mer spesifikke, Man må derfor ha metoder som fanger opp ulike perspektiv,

## 2.1 METODER

---

### 2.1.1 LITTERATURSTUDIE: METODE FOR Å GENERERE GENERELL INFORMASJON

For å svare på den generelle siden ved problemstillingen er det arbeidet med følgende spørsmål:

- Hva er en forstad og hva er kjennetegnene på denne byformen?
- Hva er særtrekk og stedsidentitet, og hvorfor er dette viktig i byutvikling?
- Hvordan kan man skape steder der mennesker føler tilknytning?
- Hva skaper eller hemmer steder fra å ha særtrekk og stedsidentitet?

Spørsmålene vil bli besvart i teorikapittelet, der målet er å gi en dypere innsikt i tematikken bak problemstillingen. På denne måten kan man få en generell forståelse for stedet, bakgrunn for valg av case, og innsikt for den videre diskusjonen om Indre Arna. For å få innsikt i de temaene som er relevante for problemstillingen er det gjennomført en litteraturstudie av relevant faglitteratur.

Tre sentrale generelle begrep i problemstillingen er ordene ”forstad”, ”stedsidentitet” og ”utvikling”. Alle disse begrepene griper inn i sammensatte felt og det finnes et mangfold av litteratur som man kan fordype seg i.

Det finnes mye informasjon om bakgrunnen for tankene bak forstaden (e.suburbs). Sentralt innenfor dette temaet er tankene til Ebenezer Howard sin hageby som ble publisert i boken *Garden cities of To-morrow* i 1902 (Hall 2000). En annen sentral teoretiker er den franske arkitekten Le Corbusier og hans tanker om den modernistiske byen, tydelig representert i hans planer for samtidsbyen (e. *Ville Contemporaine*) fra 1922 (Hall 2000). I denne besvarelsen er det valgt å ha et overordnet blick på forstaden og få frem hovedtendensene for utviklingen og de problemene som denne byformen var med på å skape. Viktige informasjon om forstadsutvikling har vært Caves (2005) og Helle m.fl. (2006).

For informasjon om stedsidentitet er det valgt å belyse ulike sider ved dette temaet ved og se på hvordan man historisk har tilnærmet seg dette temaet. Det er valgt å trekke frem sentrale teoretikere innen stedsteori og stedsidentitet som blant annet Kevin Lynch (1979), Doreen Massay (1994), Christian Nornberg-Shultz (1992) og

Edward Relph (1976). Det er også valgt å se på nyere litteratur som utdyper nye tanker innen dette feltet som Holloway (2012).

For informasjon om utvikling av steder med stedsidentitet, er det valgt å se på både litteratur om stedsutvikling og studier av et relevant referanseprosjekt. Innenfor litteratur om stedsutvikling har Carmona m.fl (2010) og Gehl (2010) vært en viktige kilder.

Den generelle informasjonen bygger på teorier. Teorier er antagelser av hvordan systemer bak begrepene fungerer (SNL 2014). For å få en mer praktisk tilnærming til teoriene, er det valgt å se på et referanseprosjekt. I denne oppgaven er det valgt å rette blikket mot byen Drammen i Akershus kommune. Dette er en by som ofte blir dratt fram som eksempel for byutvikling med stedsidentitet (Regjeringen 2014). Ved å ha Drammen som referanseprosjekt kan man se og lære hvordan de har jobbet og tenkt for å fremme et sted som står frem med en tydelig, positiv og særegen identitet.

### 2.1.2 CASESTUDIE: METODE FOR Å GENERERE SPESIFISERT INFORMASJON

Denne oppgaven knytter seg til stedet Indre Arna. For å få spesifikk informasjon om Indre Arna kan man fordype seg i stedet og se på det innholdet, de sammenhengene og hendelsene som finnes her. Slike studier, der man fordypes seg i en enhet, fenomen eller hendelse betegnes gjerne som et case studie (SNL 2014). Et kjennetegn på et casestudie i forhold til andre metoder, er at man ofte ikke en klar hypotese som man søker å bekrefte eller avkrefte. I et casestudie ønsker man å utforske, og ut fra dette generere ny informasjon som kan svare på problemstillingen (SNL 2014). Casestudier er med dette en kvalitativ og eksplorativ metode.

Ved at casestudier er avgrenset, vil slike studier gi informasjon innenfor et felt som enten er typisk, og som vil kunne overføres til lignende case, eller fenomener som er spesielle, og kan føre til ny informasjon om et avgrenset felt (Askheim og Grenness 2008). Styrkene med denne metoden er at man får muligheten til å fordype seg i de problemstillingene som studieobjektet, i dette tilfellet Indre Arna,

## 2.1 METODER

---

knytter til seg. Svakheten ved casestudier er at det er vanskelig å generalisere informasjonen og skape universelle slutninger. (SNL 2014) I denne besvarelsen vil man få mye informasjon som knytter seg direkte mot Indre Arna. Dette fører til at den informasjonen som genereres ikke vil ha en direkte overføringsverdi til andre steder. Likevel kan det være elementer i casestudiet som viser seg å kunne benyttes som ressurs for lignende case. Ved at man ved en sammenslutning av lignende case kan man komme frem til et mønster som kan forme generelle eller mer universelle slutninger (Askheim og Grenness 2008).

Casestudiet sin eksplorative fremgangsmåte fører til at analysedesignet gjerne har en fleksibel oppbygging. Dette er nødvendig fordi man må ta hensyn til nye problemstillinger som kommer opp undervegs (Askheim og Grenness 2008).

### 2.1.3 METODEVALG INNENFOR CASESTUDIET

I case studiet er målet å fordype seg i Indre Arna. Ut fra dette er det valgt å finne informasjon om caseområdet med bakgrunn i følgende arbeidsspørsmål:

Hva er særtrekkene til Indre Arna regionalt, lokalt, fysisk- funksjonelt og opplevelsesmessig slik stedet fremstår i dag?

Ved å få svar på hva som er de eksisterende særtrekkene og hvordan dette påvirker stedet i negativ eller positiv retning kan man få noen føringer for om det er noe ved det eksisterende stedet som man ønsker å bevare. Dette vil kunne gi noen premisser for den framtidige utviklingen i Indre Arna. Arbeidsspørsmålet søker å se på stedet ut fra varierte perspektiver. Det regionale og lokale perspektivene gir ulike geografiske nivå, mens det fysisk-funksjonelle og sosiokulturelle perspektivene gir ulike perspektiv for tolking og subjektivitet.

#### Det regionale og lokale perspektivet

Bakgrunnen for en inndeling i et regionalt og lokalt perspektiv handler om den informasjonen man kan få av caset ut fra hvordan dette er definert i et nettverk. Et sted vil stadig bli påvirket i en dynamisk prosess i når det befinner seg i et nettverk av andre steder (Massay 1994) . Dette er med på å påvirke de handlingene og de sammenhengene som foregår mellom, og innenfor stedet og som kan være med å

definere dette (Burns & Kahn 2005). Når man ser på et sted i to ulike geografiske nivå vil man kunne få innsikt i hvordan stedet fremstår med roller både internt og eksternt i et nettverk.

#### Det fysisk-funksjonelle og sosiokulturelle perspektivet

Bakgrunnen for inndelingen i fysisk- funksjonelle og sosiokulturelle dimensjoner har sammenheng med den forståelsen og definisjonen som man har av sted og landskap. I følge den europeiske landskapskonvensjonen kan man definere landskap som:

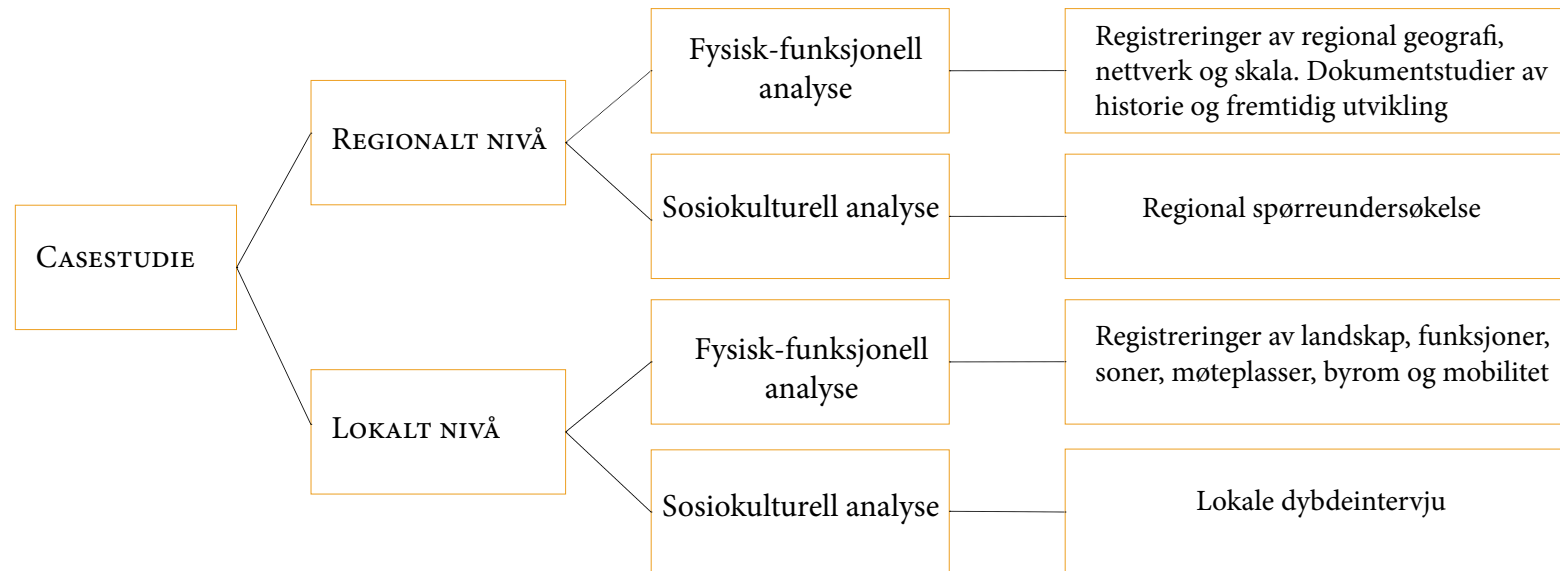
“ Et område, slik folk oppfatter det , hvis særpreg er et resultat av påvirkninger fra og samspill mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer”

Ifølge denne definisjonen er et landskap noe mer enn et avgrenset geografisk og fysisk område. Et landskap er også sammensatt av subjektive faktorer der landskapet påvirker mennesker og er med på å forme kultur, sosiale verdier, relasjoner mellom mennesker og maktbalansen i det samfunnet vi lever i.

Det er først i senere tid man har hatt slike subjektive definisjoner av landskap og sted. Før 1970 årene var det hovedsakelig fokus på tolke et sted sin identitet, karakter og særegenheter (e. *genius loci*) ved å se på landskapets strukturer, fysiske elementer og historiske utvikling ( Førde 2013). Dette har også påvirket de analysemetoder som vanligvis har blitt benyttet innen landskapsplanlegging. Arkitekter og planleggerne har tradisjonelt tolket steder som strengt fysiske, visuelle og funksjonelle objekter. Kritikken mot denne typen metoder er at man i liten grad beskriver de mer sosiale og kulturelle sidene ved et sted (Røe 2002). Hva med den informasjonen som ligger i menneskenes erfaringsbaserte kunnskap som de har tilegnet seg gjennom å erfare og knytte seg til landskapet? Dette er perspektiver som er sentrale dagens definisjon av landskap, blant annet gjennom den europeiske landskapskonvensjonen som trådte i kraft i 2004 (KMD 2007). Dette fører til at man i dag bør anvende analysemetoder som kan skaffe informasjon om de opplevelsene, historiene og verdiene som menneskene opplever og forteller.



## 2.1 METODER



Den todelte tilnærmingen vil gi to ulike perspektiver ved hva som er særegent med caseområdet. De fysiske- funksjonelle metodene vil kunne gi objektiv informasjon, mens de sosiokulturelle metodene vil kunne gi subjektiv informasjon. Målet med denne variasjonen i både nivå og objektivitet er at det skal gi mangfoldig og sammensatte datakilder slik at man får grundig innsikt i både sammenhenger og kompleksitet innenfor caset. Denne formen for varierte analysemetoder kalles metodetriangulering (Askheim og Grenness 2008). Dersom man gjennom analysemetodene ser at flere av datakildene bekrefter den samme informasjonen kan dette være med på å styrke enkelte perspektiv som vil være særlig verdifulle for å kunne svare på problemstillingen. (Askheim og Grenness 2008) Besvarelsens validitet og relabilitet vil bli drøftet ytterligere i kapittel 2.2.

På det regionale nivået er det valgt å gjennomføre samtaler med mennesker som ikke er tilknyttet caseområdet. Ved å gjøre dette kan man få innsikt i det ryktet og de meningene som finnes blant mennesker som ikke er tilknyttet stedet. For å få denne informasjonen er det gjennomført en enkel spørreundersøkelse. Denne metoden gjør det enkelt å snakke med mange mennesker og få god oversikt over et generelt eksternt inntrykk. På det lokale nivået er det valgt å gjennomføre dybdeintervju med mennesker som bor og er tilknyttet caseområdet. Målet er å få tak i de stedsbildene som finnes av stedet fra innsiden, og få detaljert informasjon om hva som skaper stedsidentitet for de menneskene som bor der i dag. Registreringer, observasjon og dokumentanalyser ligger innenfor de fysiske-funksjonelle metodene, mens analysene med intervju og spørreundersøkelser ligger innenfor de sosiokulturelle analysemetodene.

## 2.1 METODER

---

### 2.1.4 DATAINNSAMLINGSMETODER:

#### Registreringer og observasjon:

Registreringer og observasjon er del av de fysiske- funksjonelle stedsanalysene. Det er valgt å gjennomføre en landskapsanalyse av stedet gjennom befaringsregistreringer og observasjon på både regionalt og lokalt nivå. Ved å ta del i landskapet, studere kart og observere får man et godt grunnlag for fysiske kjennetegn, landskap og landemerker. Man får også et inntrykk av hvordan mennesker benytter stedet. Ved å få kjennskap til hva som skiller seg ut, innholdet og eventuelle mangler kan man danne et grunnlag for hva som er det fysiske potensiale ved en fremtidig utvikling. Landskapsanalysene og observasjonene er gjort gjennom våren 2014. Forfatteren av denne oppgaven har også bodd i caseområdet i 19 år og har dermed svært god kjennskap til stedet opparbeidet gjennom deltagende observasjon. I registreringen er det lagt vekt på en objektiv tolkning av stedet. Kart benyttet som grunnlag for analysene er hentet fra nettsiden [www.norgebilder.no](http://www.norgebilder.no). Selv om registreringer og observasjon i stor grad er objektive metoder, kan denne objektiviteten ha svakheter. I denne besvarelsen der forfatteren kjenner stedet godt, kan registreringene og observasjonene ha ført til mindre grad av objektivitet ved at man "ser det man er vant til å se" og dermed allerede har en tilknytning og mening om stedet.

#### Dokumentanalyser og studier av historiske kilder:

Dokumentanalyser og studier av historiske kilder ligger under den fysiske- funksjonelle analysen. For å få informasjon om stedets tidligere og eksisterende, strategiske og planmessige rolle er det det er valgt å gjennomføre en dokumentanalyse og studier av litteratur som er knyttet direkte mot Indre Arna. En viktig kilde for informasjon om historie og hvordan stedet har vært knyttet til sitt omland har vært Angell (2004) og Roald (2010). For å få informasjon om strategier for fremtidig utvikling i Indre Arna har Bergen kommune sine strategidokumenter for fremtidig byutvikling og kollektivnett vært sentrale. Disse dokumentene er blant annet forslag til planprogram- områdeplan for Indre Arna fra 2013, kommuneplanens arealdel 2010-2021 og KVVU for Bergensområdet fra 2001.

#### Spørreundersøkelse:

Som del av den sosiokulturelle analysen er det valgt å gjennomføre en spørreundersøkelse. Dette er gjennomført på det regionale nivået. Hensikten med spørreundersøkelsen er å få informasjon om Indre Arna sin subjektive og eksterne identitet. Målet er å få informasjon om hva som er innholdet i de fortellingene og ryktene som finnes av stedet og hvordan eksterne mennesker er tilknyttet stedet. Finnes det for eksempel negative rykter om stedet som gjør det mindre attraktivt for nye innbyggere? Ved å identifisere innholdet i eksterne forestillinger av stedet kan man finne ut hvilke eventuelle negative stedsbilder man må jobbe for å redusere i fremtiden ( Førde 2014). Dette er informasjon som skaper gode forutsetninger for at stedet skal kunne utvikles til et attraktivt sted å oppholde seg i, besøke eller flytte til

Gjennom spørreundersøkelsen er målet å få vid informasjon om Indre Arna sine rykter og bilder fra mennesker som per i dag har lite tilknytning til stedet. Slike rykter har preg av å være en uformell beskrivelse eller opplysning. Ved å benytte seg av uformelle korte intervju har man mulighet til å snakke med mange mennesker og få et overblikk over "ryktes" innhold.

Intervjuene ble gjennomført i nabobydelene Åsane, Bergenhus og Fana, og på tettstedet Lonevåg i nabokommunen Osterøy. I Åsane og Fana fant intervjuene sted på bydelssentrene Åsane senter og Lagunen Storsenter. I Bergenhus (Bergen sentrum) fant samtalen sted ved bussterminal -og kjøpesenteret Bergen Storsenter. I tettstedet Lonevåg i nabokommunen Osterøy fant samtalen sted utenfor Rema 1000 på det lokale handelssenteret i Lonevåg. I bydelene ble samtalen gjennomført i de sentrale vrimlearealer ved kjøpesentrene. I Lonevåg var dette vrimlearealet utenfor Rema 1000, der fire stoler og en oppslagstavle fungerte som et samlingspunkt for forbipasserende.

Tidspunktet for intervjuene i Åsane, Bergenhus og Fana var om formiddagen, en tid da det er mange pensjonister, mødre med spedbarn og skoleelever som oppholder seg på bydelssentrene. I Lonevåg ble samtalen gjennomført på ettermiddagen, en tid da det er en større andel av unge voksne og middelaldrende

## 2.1 METODER

---

tilstede. Utvalget ble gjort gjennom et ustrategisk utvalg ved å spørre tilfeldig forbipasserende. Både tidspunktene for intervjuene og utvalgsformen kan ha påvirket resultatene i disse uformelle intervjuene ved at det er noen befolkningsgrupper som er mer fremtredende enn andre. Samtalene tok utgangspunkt i en kort intervjuguide der spørsmålene var utformet slik at informantene selv skulle få muligheten til å komme med egne refleksjoner og uttalelser. Under samtalene ble svar og uttalelser notert fortløpende og samme dag som intervjuene hadde foregått ble samtalene transkribert og oppsummert.

### Dybdeintervju

Som del av den sosiokulturelle analysen er det valgt å gjennomføre dybdeintervju. Dette er valgt å gjennomføre på det lokale nivået. Mennesker som bor i Indre Arna erfarer stedet i hverdagen. Dette kan potensielt føre til at de kjenner, og er tilknyttet stedet på en annen måte enn de som er på besøk eller passerer forbi. Det kan dermed være andre stedsoppfatninger internt enn de som finnes eksternt. Gjennom analysen er målet å avdekke slike stedsopfatninger og tilknytninger. Målet er å finne ut hvorfor man bor i Indre Arna og hva menneskene som bor her er tilknyttet og verdsetter. Hva mener de er særegent ved stedet? Er det noe de synes er negativt eller som stedet mangler? Hva skaper stedsidentitet for dem? Dette vil kunne være informasjon som vil være nyttig når man i fremtiden skal vite hvilke eksisterende verdier ved stedet man ønsker å bevare og hvordan man kan verdsette det stedet som er der i dag.

I tilknytning til dybdeintervjuet ble deltagerne spurt om å gjennomføre en tegneøvelse der de skulle tegne en rask skisse av stedet. Denne formen for tegneøvelse der man skal prøver å visualisere et sted gir informanten mulighet til å trekke frem stedet slik han eller hun husker det i grove trekk. Ut fra dette kan man se hvilke elementer som informantene velger å trekke frem eller utelukke ved et sted. Dette er en metode inspirert av Lynch (1970) sine mentale kart (e.mental mapping). Denne tegneøvelsen vil kunne si noe om både stedsbilder og personlige tilknytninger til stedet. Dersom flere av intervjuobjektene tegner like elementer, tyder det på at dette er elementer som fremstår som sterke kollektive bilder.

Selve dybdeintervjuet tok form som et kvalitativt intervju med utgangspunkt i en intervjuguide. Intervjuguiden er vedlagt i denne oppgaven. Ifølge Askheim & Grenness (2008) vil et ustrukturert intervju gi informanten muligheten til å snakke relativt fritt innenfor temaet. Samtidig gir det mulighet for å komme med oppfølgingsspørsmål der en kan få frem mer utdypende informasjon enn dersom man følger en mer strukturert intervjuform. Ulempene med denne intervjuformen er at informantene kan tolke svarene ulikt og at det kan være enkelte spørsmål som intervjuobjektene synes er sensitive (Askheim & Grenness 2008). Intervjuguiden i denne oppgaven er bygd opp tematisk etter spørsmål som vil gi svar på hvilke stedsopfatninger personen har av stedet i dag, hvilke forestillinger personen har om utviklingen av stedet i fremtiden, og hvordan de bruker og identifiserer seg selv med stedet.

Spørsmålene har ulik relevans knyttet til problemstillingen. Noen er knyttet til informantene sine meninger om hva som er positivt ved stedet. Et eksempel på dette er spørsmålet "Hva er det mest positive med Indre Arna?". Andre spørsmål er tatt med for å belyse bruk og sammenhenger. Et eksempel på dette er spørsmål som handler om stedsbruk, der målet var å få svar på hvor informantene sjeldent eller ofte oppholder seg, hva som er negative steder og hvilke omgivelser de erfarer gjennom bruk. Resultatene fra dybdeintervjuene er gjengitt i i kap. 5.

Intervjuene ble gjennomført "over en kopp kaffe" hjemme hos informantene. For å sikre at minst mulig informasjon fra intervjuene skulle gå tapt ble intervjuene spilt inn digitalt og transkribert samme dag som intervjuene ble gjennomført. For å kvalitetssikre undersøkelsen og personvernopplysningene er det sendt inn meldeskjema til personvernombudet for forskning via nettsiden [www.nsd.no](http://www.nsd.no).

## 2.1 METODER

---

Utvalget av informanter ble gjort gjennom et strategisk utvalg. Dette betyr at informantene ble rekruttert ut fra at de representerer noen utvalgte kvalifikasjoner (Askeheim og Grenness 2008). I denne oppgaven er det valgt å ha informanter som representerer et spenn i alder, utdanningsnivå og etter hvor lenge informanten har bodd i Indre Arna. Dette øker sannsynligheten for variert og sammensatt informasjon.

Informantene bestod av tre personer derav to menn og en kvinne. Selv om alle informantene bor i Indre Arna i dag, er det kun en av dem har vokst opp på stedet.

Informasjon om informantene:

Informant 1: Mann 26 år. Informanten har yrkesfaglig utdanning. Han har vokst opp i bydelen og bor i en enebolig i Indre Arna med sin samboer og deres felles barn. Informanten jobber utenfor bydelen

Informant 2: Kvinne 61 år. Informanten har yrkesfaglig utdanning og flyttet til Arna da hun var 17 år og har bodd i bydelen frem til i dag. Hun har tidligere jobbet i Indre Arna, men i dag jobber hun i en nabobydel. Informanten bor i en enebolig i Indre Arna, er gift og har voksne barn som ikke bor hjemme.

Informant 3: Mann 36 år. Informanten har høyere utdanning og har vokst opp i Indre Arna, men har bodd andre steder før han flyttet tilbake da han fikk barn. Han bor i en enebolig i Indre Arna, er gift og har små barn og jobber utenfor bydelen.

Vedlegg 3 viser en oversikt over arbeidsspørsmål, metoder og mål i denne oppgaven

## 2.2 RELABILITET OG VALIDITET

---

Relabilitet handler om kvalitetssikring av resultatene og i hvilken grad oppgaven er etterprøvbart (Askheim og Grenness 2008). Validitet handler om man klarer å svare på de spørsmålene som man ønsker å undersøke (Askheim og Grenness 2008).

For å øke oppgavens relabilitet er det gjort en grundig gjennomgang av valg, bakgrunn og gjennomføring av metodene for analysedelen. Den objektive tilnærmingen i den fysiske- funksjonelle analysen, med dokumentanalyser, registreringer og observasjoner fører til at det i denne analysedelen er stor sannsynlighet for at tilsvarende undersøkelser skal få lignende resultater. I forhold til fysiske registreringer og observasjon forutsetter dette at man har hensyn til hvordan steder endrer seg over tid.

I den sosiokulturelle analysen, som i stor grad har en subjektiv tilnærming, vil det være mer utfordrende å sikre at man får en god etterprøvbart. Dette er fordi svarene man får under intervjuene og spørreundersøkelsen er avhengig av hvem og hvor mange menneskter man intervjuer. I dybdeintervjuene kunne man for eksempel hatt mange dybdeintervju slik at man fikk et svært detaljert og omfattende datamateriale som viser mange ulike perspektiv. For å sikre relabilitet i de sosiokulturelle analysedelene er det valgt å dokumentere tidspunkt, sted og hvilke ulike typer mennesker som gjennomgikk intervjuene. Det er også valgt å legge ved intervju spørsmålene i vedleggene til denne oppgaven.

Det har i vært fokus på å sikre at skriftlige kilder som benyttes er allment tilgjengelige og ansett som fagstoff av god kvalitet.

Denne oppgaven benytter seg av to hovedmetoder, case og litteraturstudie. Samtidig er det benyttet flere undermetoder innenfor caseanalysen som dokumentstudier, fysiske-funksjonelle analyser og sosiokulturelle analyser, herunder dybdeintervju. Ifølge Askheim og Grenness (2008) vil en slik kombinasjon av ulike metoder øke en undersøkelse sin validitet fordi det ser på forskningsobjektet fra flere perspektiver og dermed gi en dypere innsikt i caseområdet.

Denne besvarelsen er skrevet av en som er født og oppvokst i caseområdet, samtidig som den er skrevet av en person som har studert by -og regionplanlegging i fem år. Dette fører til at perspektivet i besvarelsen er både innenfra som innbygger og deltager i lokalsamfunnet, men også utenfra som fagperson. Denne dobbeltrollen kan ha stor verdi ved at forfatteren forstår mye av informasjonsgrunnlaget, samtidig som den kan være problematisk med hensyn til oppgavens objektivitet og elementer der forskeren tar ting forgitt (NESH 2011). For å unngå de negative elementene ved dobbeltrollen er det lagt vekt på at fremgangsmetodene i analysene er godt dokumentert og at drøftinger og konklusjoner er reflekterte og objektive.

# 3

## TEORI

---

Dette kapitlet gir innsikt i den generelle tematikken bak problemstillingen. Kapitlet vil ta for seg teori om forsteden og teori om sted og stedsidetitet. Kapitlet vil også se på referanseprosjekter.

## 3.1 FORSTADEN, ET STED

Problemstillingen i denne oppgaven kytter seg til forstaden, som er et av de mest karakteristiske stedene som vokste frem i det man kaller den moderne tidsalder. Forstaden er et internasjonalt fenomen og for å forstå bakgrunnen for caseområdet vil det være nyttig å se på den historisk fremveksten av forstaden og sette dette i sammenheng med hvilke opplevelser forstaden er med på å fremme.

### Forstadens fremvekst internasjonalt

Frem til det 20. århundre hadde byer vokst frem som selvgrodde organismer, med fabrikker, boliger, torg og gater blandet sammen i et tett bylandskap med en tydelig bykjerner. Denne tette byen, ble utover 1900 tallet sett på som noe negativt. Byen var både overbefolket og forurenset og ble sett på som et sted som man søkte å komme seg bort fra. Dette førte til at man lengtet mot områder der man hadde tilgang til store arealer, natur, lys og luft. (Caves 2005)

Dette førte til fremveksten av et ideal der man skulle kombinere det beste fra byen, med det beste fra landsbygda. En sentral skikkelse i utformingen av denne ideologien var den engelske arkitekten Ebenezer Howard og hans ide om hagebyen. (Hall 2002) Ideen om hagebyen gikk ut på å etablere bisentrum utenfor bykjernen som kunne fungere som selvstendige enheter som kunne avlaste bykjernen. Ved å lage slike bisentrum kunne man tilby mennesker både natur, bosted, arbeidsplasser og nærhet til byen (Hall 2002). Man kan ut fra dette si at utviklingen av disse bisentrumene og tanken om hagebyen var det 20. århundre sin løsning på miljøproblemen i bykjernen.

I følge Hall (2002) var muligheten til å bo utenfor bykjernen og samtidig nyte godt av byens muligheter mulig på grunn av den økte mobiliteten og utviklingen av nye transportformer. Dampbåter, damptog og senere personbilen gjorde at man kunne pendle mellom bosted og arbeidsplass og førte til at byen nå kunne nå spre seg utover store arealer. For å gjøre dette effektivt ble byens funksjoner lagt i segregerete soner med transportkorridorer mellom de ulike funksjonene. Denne utviklingen førte til at den gamle nærhetsbyen ble oppløst. Det tette bysentrumet ble nå erstattet av en ny og større byregion (Caves 2005). Denne formen for byplanlegging var en trend som viste seg i hele Europa og Nord-Amerika utover 1900- tallet (Caves 2005).



Bilde 3: Diagrammet viser konseptet for hagebyen som skulle få en svært sterk innflytelse på utviklingen av byer i det 20-århundre.

## 3.1 FORSTADEN, ET STED

### Forstadens fremvekst i Norge

I følge Helle m.fl (2006) er de norske forstedene først og fremst et etterkrigsfenomen. I etterkrigstiden av befolkningsveksten stor, og det var et stort behov for nye arealer for byene. Dette førte til at flere av norske byener laget generalplaner som viste hvordan byen kunne vokste og utvikle seg i det omliggende landskapet.

Et av trekkene i disse planene var utbyggingen av drabantbyer utenfor sentrumskjernen. De først drabantbyene i Norge var nøye planlagt og bygget på kollektive verdier der man hadde god kollektivtilknytning til bykjernen. I drabantbyen hadde man også sentralt plasserte fellesfunksjoner som vaskerier, skoler eller lignende innenfor drabantbyens grenser. Eksempler på dette finner man i dag på Lambertseter i Oslo, og Landås i Bergen. ( Helle m.fl 2006)

Bilens rolle i hverdagslivet gjorde det imidlertid mulig å bosette seg enda lengre vekk fra bysentrumet. Med privatbilismens rolle utover 1960 tallet kunne man etablere kjøpesentre, industri og boligområder i stor geografisk avstand til byens kjerne enn tidligere, i byens periferi (Helle m.fl 2006). Forstaden var et faktum, et sted der bilen la permisene for hverdagslivet. I motsetning til den tradisjonelle byen der man kunne gå til alle funksjoner.

### Forstadens fall

Utviklingen både internasjonalt og i Norge viser hvordan forstedene har grodd frem på bykjernen og bilens premisser. Dette skjedde på tross av at forstadens idealer og utgangspunkt egentlig var bygd opp av natur og landskapsverdier. Utover 70- tallet ble det økt fokus på de sosiale og miljømessige problemene som forstedene, og dette moderinstiske samfunnet skapte. Forstedene gikk fra å være idealstedet og redingen for den forurensede bykjernen, til å bli et sted som fikk rykte på seg for å være energikrevende, identitetsløse og kjedelige. De ble omtalt som sovebyer og steder der mennesker følte seg fremmedgjorte i det standardiserte landskapet (Dirckinck-Holmfeld m.fl 2013). Det ble gradvis mer fokus på hvordan bilens dominans kom i konflikt med hensynet til menneskelige verdier. En sentral skikkelse i denne debatten var Jane Jacobs (1961). Hun argumenterte for at man måtte vende tilbake til den mangfoldige, sammensatte

*“Forstedenes sætning er å bo et sted som intet sted er, som er intetsteds.”*

Jean Francois Lyotard, gjengitt av Pløber 2010



Kilde: National Geographic

Bilde 4: Forstedene er ulike og har forskjellig skala. Et typisk kjennetegn er likevel det standardiserte landskapet. Bildet viser en forstad utenfor Las Vegas i USA.

byen. Et sted der man hadde mennesker i fokus og der man hadde på nabolag med byliv, variasjon og mangfold.

Tankene til Jane Jacobs er svært sentrale i den måten man utvilker dagens byer. Forstaden har i dag et dårlig rykte, og det er først og fremst bykjernen med et pulserende byliv og mangfold som er det attraktive. Med befolkningsvekst og økt behov for gode byområder er det i dag aktuelt å vende tilbake til forstaden, slik at dette kan bli steder som kan ta del i byutvikling og oppleves som attraktive, der mennesker trives og ønsker å oppholde seg. I dag ønsker man derfor å innlemme byens kvaliteter i forstaden. Men hvordan skaper man et attraktivt og urbant sted i en forstad? For å svare på hvordan man kan skape et attraktivt sted kan man gå inn i stedsteorien og se hva som er med på å skape et sted.



## 3.2 ET STED

Forstaden er et sted med en rekke særtrekk og kjennetegn. I hverdagen benytter man begrepet sted i mange ulike situasjoner. Man kan snakke om et sted som et fysisk element som man kan peke på i et kart, eller virtuelle steder som ikke finnes i virkeligheten. Et sted vil gjerne også ha et innhold eller en aktivitet, for eksempel fysiske strukturer som bygninger, veier og offentlige rom, eller innhold i form av aktiviteter som fotballkamper eller muligheter for handel. Steder kan også bringe frem følelser som trygghet og følelsen av tilhørighet og ro, eller utrygghet og følelsen av å være fremmed.

Hvordan man forstår og definerer stedsbegrepet har endret seg opp gjennom historien. Agnew (1987) definerte et sted som en tredeling av begrepene beliggenhet (e. location), lokalitet (e. locale) og stedsopplevelse (e. sence of place). Det er valgt å ta utgangspunkt i denne tredelingen av stedsbegrepet i den videre diskusjonen. Det vil legges særlig vekt på stedsopplevelse for å knytte dette videre opp mot forstaden, problemstillingen og caseområdet Indre Arna.

### Stedet som beliggenhet

Tradisjonelt har man hatt en fysisk og objektiv tilnærming til stedsbegrepet. Et sted har blitt forstått ut fra hvordan et areal eller punkt forholder seg til en større rommelighet (Førde m. fl 2013). Det er denne tilnærmingen som man ofte benytter i hverdagen når man snakker om steder. Stedet er noe fysisk som man kan peke på i et kart og forklare ut fra hvordan det ligger i forhold til andre punkter på kartet. Stedet er ut fra dette gitt i seg selv og der det ikke er selve stedet som er i fokus, men hvordan stedet danner rammene for noe annet, for eksempel det sosiale livet (Cresswell 2009).

### Stedet som lokalitet

En annen måte å definere sted, er ved å se på stedets innhold. Ifølge Cresswell (2009) vil et sted i en slik sammenheng, ikke eksistere før mennesker knytter mening til de rommelige posisjonene. Denne forståelsen av et sted må ses i sammenheng med en reaksjon på den tradisjonelle forståelsen av stedsbegrepet som man opplevde rundt 1970 årene. I stedet for å kun se på steder ut fra beliggenhet, begynte man å sette spørsmålsteget ved hvordan steder og mennesker påvirker hverandre gjensidig. Med stedet som lokalitet har man ifølge Førde m.

fl (2013) et videre syn på stedsbegrepet enn når man kun ser på beliggenheten. Man ser et sted som en gjensidig relasjon der steder blir til gjennom innhold og aktivitet. Et syn der menneskene påvirker steder, og steder påvirker mennesker (Cresswell 2009).

### Stedet som opplevelse

Den mest subjektive forståelsen av sted kan knyttes til hvordan steder konstrueres gjennom menneskenes erfaringer og tolkninger (Førde m. fl 2013). Mennesker er ulike, og vil kunne tolke steder ulikt. Noen steder vil for eksempel kunne skape en spesiell tilhørighet (e. Space attachment) som dannes gjennom å ta stedet i bruk eller ved at man har en annen følelsesmessig tilknytning til stedet (Carmona m.fl 2010). Med stedet som opplevelse kan man ikke kun se på beliggenhet eller stedets innhold og aktivitet, men se hvordan stedet erfares gjennom menneskenes sanser.



Bilde 5: I dag er det mange som tilbringer store deler av fritiden som deltagerer i en virtuell verden. Dette er et sted ikke finnes fysisk, men som likevel kan defineres som et sted fordi det er en verden som har et innhold og som kan gi mennesker mening og opplevelser.

Kilder: Dagbladet

## 3.3 STEDSIDENTITET

### En universell stedsidentitet?

Dersom et sted skal forstås som opplevelse, setter dette spørsmål ved om stedsopplevelsen er noe universelt eller individuelt. Arkitekturteoretikere som Kevin Lynch (1960) og Christian Norberg Shultz (1992) argumenterer for at de rommelige strukturene danner utgangspunktet for hvordan man oppfatter et sted. Gjennom å analysere strukturene og hvordan dette påvirker menneskene, kan man avdekke et sted sin karakter, idetitet eller ånd. Denne forståelsen av en universell steds karakter har ifølge Førde m.fl (2013) senere blitt kritisert fordi den ikke vektlegger at mennesker opplever steder ulikt og at et sted dermed ikke bare har en, men ha flere steds karakterer. I dag er det generelt en oppfatning at mennesker tolker steder ulikt og at et sted dermed kan gi grunnlag for et mangfold av ulike opplevelser, roller og identiteter (Førde m.fl 2013).

Dette mangfoldet av ulike stedsopplevelser kan knyttes til den måten Relph (1976) definerer stedsidentitet. Han mener at man kan dele begrepet i to deler der den ene handler om stedstilknytning (e. Identity with place), mens den andre dreier seg om stedsoppfatning (e. Identity of place). I denne todelingen handler stedstilknytning om hvordan man som menneske identifiserer seg med et sted. Det er dermed noe som kommer “innefra”. Hvordan man som menneske individuelt og kollektivt er tilknyttet og opplever steder vil variere (Carmona m.fl 2010). En person kan føle seg svært tilknyttet sitt eget hjem, en kirke eller andre elementer som har verdi og som gir identitet og tilhørighet på individnivå. Stedstilknytning gjør at man i større eller mindre grad individuelt identifiserer seg med det mangfoldet av bilder og særtrekk som identiteten danner rammene for. Relph (1976) argumenterer for at man som mennesker trenger slike stedstilknytninger fordi det fører til at man ikke føler seg rotløs, men har et utgangspunkt og perspektiv som man kan betrakte verden fra.

I motsetning til stedstilknytning, vil stedsoppfatningen i større grad være noe som kommer “utenfra”. Dette kan være historier om stedet som vil være med på å skape en rekke kollektive myter og forventinger om hvilke opplevelser man vil kunne ha på stedet (Førde m.fl 2013). Stedsoppfatningen dermed i større grad dreie seg om hvordan stedet oppleves kollektivt og utenfra. For eksempel hvordan man i Bergen har myter og historier som forteller om byen som et sted med mye regn.



Kilde: Dagbladet

Bilde 6: Frihetskudinnen i New York. Statuen kan leses ulikt, både ut fra lokalitet og ut fra den meningen og symbolikken statuen representerer. Frihetskudinnen er verdenskjent ikon over en by og et land som gjerne knyttes til historier av et land med muligheter, demokrati og frihet. Det er et objekt, en by og et land som omfattes av mange forestillinger.

Slike historier danner grunnlaget for at mennesker får negativ eller positive forventninger av stedet selv om man ikke har erfart stedet selv.

Selv om det er mulig å dele begrepet stedsidentitet i disse to kategoriene vil forholdet mellom stedstilknytning og stedsoppfatning være delvis overlappende. Mennesker blir påvirket av omgivelsene samtidig som menneskene har en stor makt i å forme og påvirke hvilken rolle og identitet et sted skal ha (Førde m.fl 2013). Et tydelig norsk eksempel på dette er forholdet mellom Bergen og bergensere. Bergenserne er patriotiske, utadvent og stolte av byen. De fører et sterkt eierskap og tilknytning til byen som de gjerne seger med en idetitet som “verdens vakreste by” eller “vestlandets hovedstad”. Men hvordan oppleves Bergen og bergensere av andre?

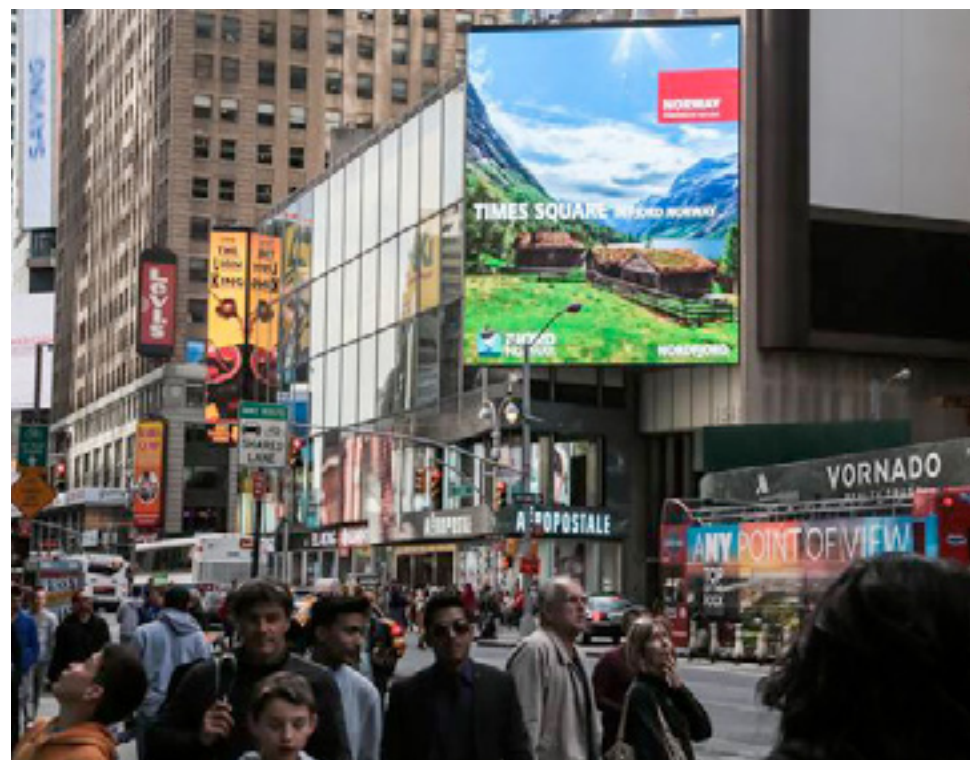
## 3.4 MODERNISMEN OG STEDSOPPLEVELSE

### Modernismen og stedsopplevelse

Graden av positiv stedstilknytning som man kan oppleve ved et sted vil ifølge Relph (1976) være viktig for at man skal oppleve et sted som attraktivt. Steder der man finner høy grad av tilknytning, positive stedsbilder og opplevelser vil oppleves som mer rike og attraktive (e. placeful) enn steder der man ikke har den samme tettheten av positive stedsopplevelser (e. placeless).

Man kan ut fra dette stille spørsmål ved hvordan forstadens fysiske landskap er med på å påvirke menneskenes opplevelser. Ifølge Relph (1976) og Augé (1995) fører det modernistiske samfunnet som forstaden er en del av, med høy grad av mobilitet, sirkulasjon, informasjonsflyt og individualisme til at mange steder oppleves som fragmenterte med liten grad av stedsopplevelse. Modernismen fremmer et landskap med standardiserte omgivelser der man som menneske ikke danner stedstilknytning og som dermed mister sin attraksjon og identitet. Utbredelsen av slike steder fører ifølge Relph (1976) til at man i den moderne verden står ovenfor et stedstap med mange ikke-steder. Norberg Shultz (1992) setter fokus på den sosiale siden av dette og snakker om en omverdenskrise der man som individ føler seg rotløs og uten stedstilknytning.

Men er mobilitet, sirkulasjon og informasjonsflyt utelukkende negativt for å fremme stedstilknytning og opplevelsen av et sted? Massay (1994) er uenig i dette. Hun mener globalisering, mobilitet og steder sammensatt i nettverk er noe som er positivt for at et sted skal oppleves som attraktivt for mennesker. Massay sine argumenter springer ut fra at man ikke kan se et sted som noe lukket og statisk. Steder blir kontenerlig påvirket i en dynamisk prosess og utsatt for stadige endringsprosesser. I et moderne og globalt samfunn med høy grad av nettverk og der man kan finne mye likt fra sted til sted, vil man bli ekstra bevisst på å tydeliggjøre det særpreget som det lokale samfunnet kan tilby. Nettverk, mangfold og informasjonsflyt vil dermed være positivt ved at det gir mangfoldige og sammensatte opplevelser av et sted som dermed vil fremme det unike ved stedet og gi høy grad av stedsidentitet (Holloway & Hubbard 2001).



Bilde 7: Bilder av Norge på Times square viser hvordan modernismen og globalisering kan være med på å skape sterkere kontraster, roller og definisjoner særpreget ved et sted.

Kilde: Aftenposten

## 3.5 STED 2014

Historien om forstaden og stedsteori viser at forstaden, slik den fremstår idag, tilbyr få muligheter for de opplevelsene som teoretikere som Relph (1979), Jacobs (1961), Lynch (1970) mener er viktig for at forstaden skal oppleves attraktiv. Forstaden fremstår som et sted som skaper lite grunnlag for mangfold, variasjon og sammensatte stedsopplevelser.

Siden fremveksten av et mer opplevelsesmessig perspektiv på steder fra 1970 årenen har det dermed vært stadig mer fokus på hvordan mennesker opplever omgivelsene og en retur til det urbane livet og idealet med variasjon, mangfold og nærhet til hverdagens funksjoner. Steder som tilbyr byliv og urbane kvaliteter blir i dag sett på som noe attraktivt og man forsøker å reparere modernismens skader ved å innlemme disse kvalitetene i for eksempel byens forsteder, for å reetablere dette som et attraktivt sted

Gjennom erfaring og forskning har man i dag fått kunnskap om noen kjennetegn som fører til at mennesker skaper stedstilknytning, stedsopplevelser og dermed steder med høy grad av steds karakter og attraksjon. Å skape slike steder (e.placemaking) går ut på å ha mennesket i sentrum i flere ledd, både gjennom den fysiske utformingen og gjennom selve prosessen gjennom medvirkning og deltagelse (MIT: 2013). Man ønsker å blande funksjoner og skape menneskelige arealer ( Statens Vegvesen 2012).

### Å skape et sted som er unikt

Relph (1970) mener steder der mennesker kan oppleve sammensatte og varierte stedsbilder oppleves som mer attraktive og verdifulle. Men hvordan kan man skape slike steder? Steder som er attraktive har noe spesielt ved seg som trigger mennesker nysgjerrighet og gjør at man søker mot stedene for å bo, jobbe og få opplevelser. Dette er steder som har noe karakteristisk ( e. distinctive) som andre steder ikke har og som dermed vinner i kampen om mennesker, ressurser og kapital (Carmona m.fl 2010).

En trend i dagens byutvikling er en tematisering og markedsføring (e.place marketing, place branding) som skaper noen bilder av hvordan stedet ser ut og oppleves (Carmona m.fl 2010). Et norsk eksempel på dette er Drammen som har



Bilde 8: Eksempler på markedsføring av steder for å skape attraktivitet.

gått fra å være kjent som en forurenset by som man tidligere kjørte forbi, til å bli en attraktiv by der mennesker ønsker å tilbringe tid. Byen markedsfører seg selv som elveby. Det er et sted der mytene eller ryktet om stedet stemmer overens med de opplevelsene man får. Det er som gir mennesker mangfold og opplevelser, og som dermed fremstår som attraktivt. (Regjeringen 2013)

I eksempelet med Drammen var konseptet at man skulle benytte seg av stedets eksisterende kultur og naturmiljø. Kulturverdiene i byen ble fremhevet, elven ble renset og man ryddet opp i det kaotiske vegsystemet. På denne måte kunne man skape offetlige rom som var knyttet til stedets opprinnelige naturkvaliteter og kultur som var knyttet til innbyggerne. Gjennom en helhetlig planlegging, knyttet til en tydelig fremtidsvisjon har planlegging klart å snu byens negative omdømme til et sted som skiller seg fra andre steder og som oppleves med en "ekte" stedsidentitet. (Miljøverndepartementet 2007)

Det finnes en rekke eksempler på andre måter man kan trigge attraksjon og positive assosiasjoner til et sted. I byen Bilbao i Spania gjorde byggingen av Guggenheimmuseet, designet av den kjente arkitekten Frank Gehry, til et løft for en hel region (Carmona m.fl 2010). Det samme ser man i Oslo, der operahuset ikke bare er en attraksjon, men også skaper et byrom, opplevelser, bevissthet og interesse rundt hele området i Bjørvika. Et viktig ledd i å fremme et attraktivt sted er å dermed å lage bilder som viser stedet som en plass med muligheter, aktiviteter og opplevelser.

## 3.5 STED 2014



Kilde: Regjeringen.no

Bilde 9: En tilgjengelig elv og nye byrom fører til gode opplevelser for mennesker. Bildet viser byrom langs Drammenselva

Ser man på eksempelet fra Bilbao, kan det tenkes at en stjernearkitekt, eller en kjent og spektakulær bygning er det som skal til for å fremme et særpregede sted. Men hva skjer da hvis alle steder har dette? Hva er det som kjennetegner et sted som ikke bare har en identitet og særegen karakter, men også oppleves med som genuin og ekte?

For å skape et sted som mennesker opplever med en autentisk og ekte karakter må man ta utgangspunkt i å fremheve de kvalitetene som allerede finnes ved stedet (Regjeringen 2014). Dette gjorde man i Drammen ved å trekke frem verdier i eksisterende natur og kultur. Alle steder har ulike historier, og ved å fremme det som allerede fremstår som unikt ved et sted forhindrer man at stedet fremstår som standisert, men bygger på en ekte og genuin karakter.

### Å skape stedstilknytning

Dimensjonene ved begrepet stedsidentitet er sammensatte. Det er ikke bare det fysiske som skaper stedsidentitet ved et sted. Samfunnet, og mellommenneskelige relasjoner er svært viktig for at man skal kunne føle stedstilknytning, som er et sentralt element når man diskuterer stedsidentitet ( Statens Vegvesen 2012). Steder som er attraktive tilbyr mennesker muligheter og mangfold i mange ulike former, både i form av mobilitet og ulike boformer, men også i ulike former for

menneskelig sosial kontakt (Carmona 2010). Offentlige rom der man har mulighet for å se, høre, snakke og oppholde seg skaper opplevelser, informasjonsutveksling og støtter opp under både felles og individuell tilknytning. Gehl (2010) skiller mellom ulike varianter av denne sosiale kontakten fra de nødvendige aktivitetene, som å handle, vente på bussen eller gå på jobb. Til de mer valgfrie og sosiale aktivitetene som å sitte på en benk, stoppe opp og snakke med forbipasserende eller lignende. Gjennom disse aktivitetene får man mulighet til å ha varierte opplevelser og ulik sosial omgang med andre mennesker. Dersom man på et sted danner muligheten til å ha en god kombinasjon av de ulike formene for sosial kontakt vil man legge forholdene tilrette for at mennesker trives.

INDRE

---

AVNVA

# 4

## INDRE ARNA I REGIONEN

---

Kapittel 4 er del av analysedelen. I dette kapitlet ønsker man å få svar på hva som er Indre Arna sine særtrekk regionalt, i de fysiske-funksjonelle og sosiokulturelle dimensjonene.

I dette kapitlet er delkapittel 4.1-4.7 resultater fra den fysiske-funksjonelle analysen, mens delkapittel 4.8 er resultater fra den sosiokulturelle analysen.

## 4.1 LANDSKAP



Figur 1: Arna i regionen

Bergen kommune ligger på en halvøy omringet av fjordarmer. I vest grenser kommunen til kyst og skjærgårdskommuner med Fjell, Sund og Lindås, mens den i øst grenser til fjord og fjellkommuner med Osterøy, Vaksdal og Samnanger. Kommunens landskap kjennetegnes ved flere nord-sørgående fjellformasjoner med de høyeste fjellene mot øst og lavere fjellformasjoner mot vest.

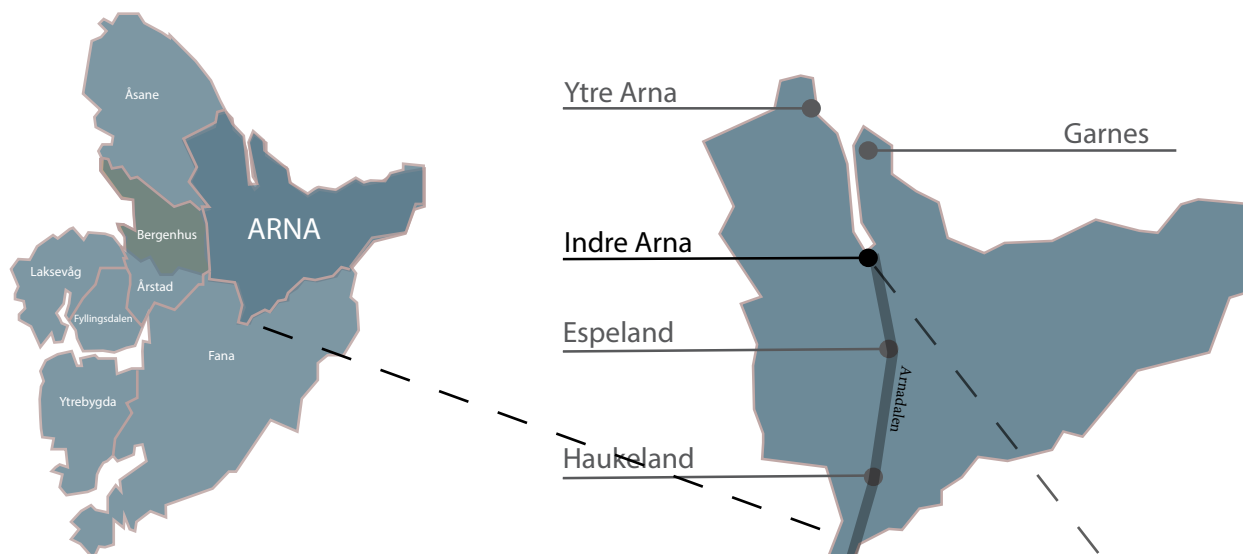
Landskapet, med nord-sørgående fjell og dalformasjoner, fører til at Bergen har fått navnet byen “mellom de syv fjell”. Dersom man ser på kommunekartet og byens utstrekning slik den fremstår i dag, er det grunn til at man heller kan kalle Bergen for en by “rundt fjell”. Fra å være en tett middelalderby langs en fjordarm har byen grodd frem mellom og rundt fjell og fjord, til det som i dag kan betegnes som et stort regionalt byområde.

Kommunen består av åtte bydeler, der man finner bysentrum i bydelen Bergenhus. I den østlige delen av kommunen finner man caseområdet, Arna bydel. Denne bydelen grenser mot Fana bydel i sør, Åsane bydel i nord, og Bergenhus bydel i vest. Mot øst grenser bydelen til sørfjorden og til kommunene Samnanger, Vaksdal og Osterøy ( se figur 1) .

Mellom Arna og Bergenhus bydel ligger fjellmassivet “vidden” med kjente fjelltopper som Ulriken og Fløyen. Arna har dermed ingen naturlig kontakt med bykjernen, men fungerer som en sidedal til Bergensdalen.



## 4.2 ARNA BYDEL



Figur 2: Arna bydel

Arna bydel dekker et areal på 103km<sup>2</sup> og hadde per 2013 et befolkningstall på ca. 12 400 innbyggerere. Dette fører til at bydelen er den nest største bydelen i areal, men den minste bydelen i folketall (Bergen kommune 2014). Bydelen består av store fjellområder med blandt annet Bergens høyeste fjell, Gullfjellstoppen (987 m.o.h) i mot sørøst.

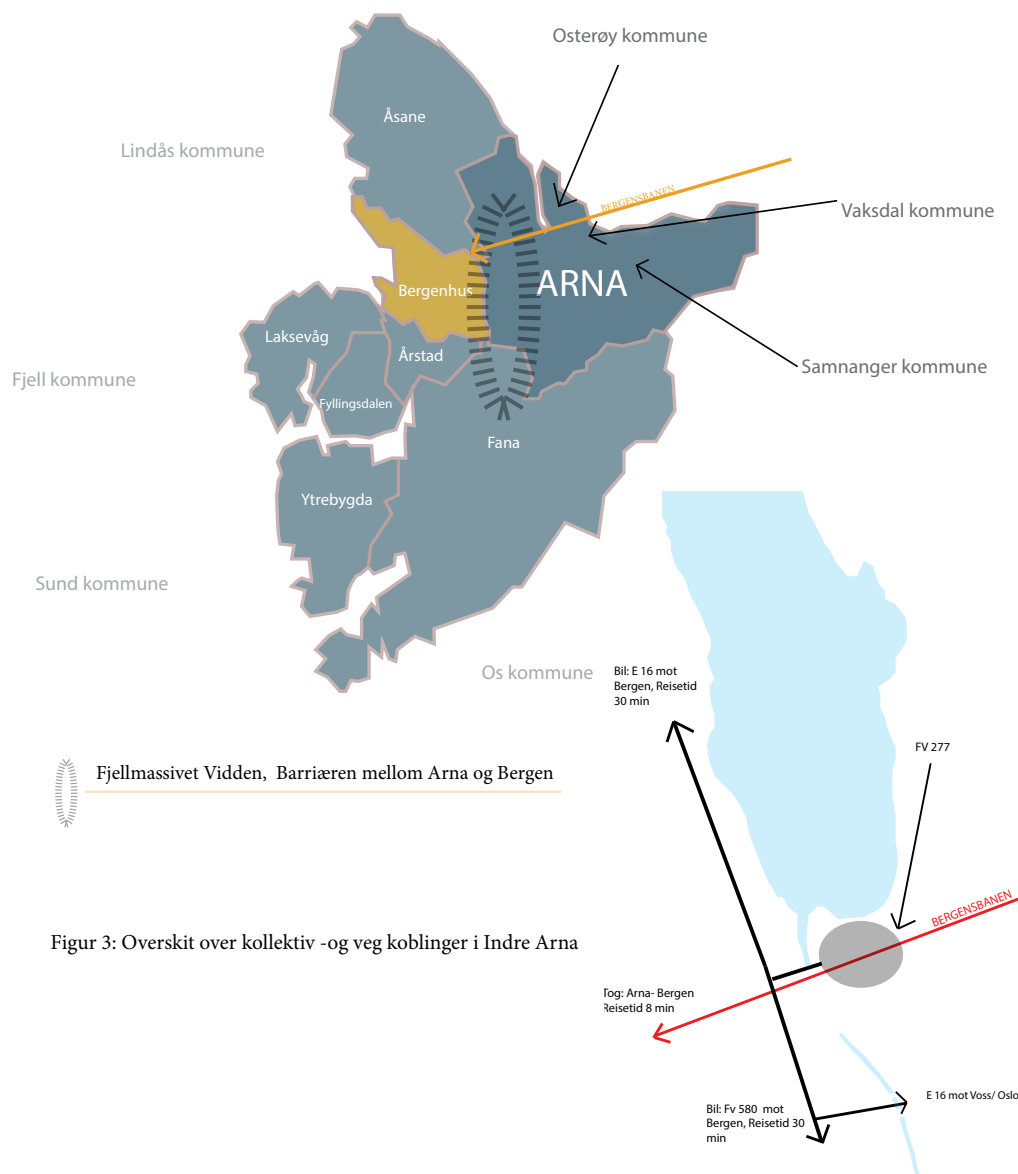
Bydelens fjellformasjoner fører til at bebyggelsen i bydelen i hovedsaklig befinner seg langs fjorden eller i Arnadalen mellom de nord- sørgående fjellformasjonene. I Arna finner man flere tettsteder, blandt annet Ytre Arna, Garnes, Haukeland og Espeland. Innerst i fjordarmen Arnavågen finner man bydelssenteret Indre Arna som har ca. 6500 innbyggere ( SSB 2014) .



Bilde 10: Oversiktsbilder av Indre Arna.

\*Ortofoto hentet fra norgebilder.no og google earth

## 4.3 NETTVERKET MOT ANDRE BYOMRÅDER



Figur 3: Oversikt over kollektiv -og veg koblinger i Indre Arna

Indre Arna er inngangsporten til Bergen fra øst med både bil og tog. E16 fra øst kommer ut gjennom Arnanipatunellen til Indre Arna. Herfra kan man velge å ankomme Bergen sentrum via bydelen Fana og Fv 580 mot sør, eller via bydelen Åsane og E16 mot nord. Kjøreasvtanden fra Indre Arna til bykjernen i Bergenhus bydel er 25-30 minutt.

Med toget er Indre Arna siste stopp på Bergensbanen før Bergen sentrum. Reisetiden mellom Arna stasjon og jernbanestasjonen i Bergen sentrum er 8 minutter. Fra Arna stasjon går det regiontog mot Oslo og Voss og lokaltog mellom Arna og Bergen sentrum.

Lokaltoget fører til at Indre Arna har svært god kollektivdekning mot bykjernen, med en reisetid på 8 minutter. Ingen andre bydelssentre har like kort reisetid ( se vedlegg). Likevel fører bydelens plassering langt mot øst og barriæren med fjellmassivet mellom Arna og Bergenhus, til at Indre Arna har begrenset nettevæk mot andre bydeler enn sentrumskjernen. Det er togtunell, men ingen veitunell gjennom fjellet mellom Arna og Bergenhus og dette fører til at man med bil eller buss må kjøre via bydelene Fana i sør, eller Åsane i nord for å komme seg til byområder i vest. Dette preger busstilbudet ved Arna terminal. Herfra er det busstilbud mot Fana i sør og Åsane i nord, men reisetiden er svært lang og det er ingen ekspressbuss som gir god kontakt mot andre bydeler. De fleste avgangene fra bussterminalen i Arna retter seg mot lokal og regionalreiser i retning øst. Dette er lokale busser mot nabokommune Osterøy og Samnanger, eller regionale busser mot Hardanger og Voss.

## 4.4 HISTORIE, DYNAMIKKEN MELLOM ARNA OG BERGEN

For å forstå hvilken rolle bydelen Arna og bydelssenteret Indre Arna kan ha i fremtiden må man se hvilken dynamikk det har vært mellom bydelen, bykjernen og det resterende omlandet historisk. I dette delkapittelet er dette gjort ved å se på hvordan bydelen har utviklet seg som selvstendig sted, og som del av et større nettverk. Dette vil gi en retning og forståelse for hvilken rolle stedet kan ha i fremtiden både som et selvstendig, avgrenset sted, og som del av et større by- og regionnettverk.

### Kontraster

#### Bergen

Den historiske utviklingen av Bergen by fram til 1850 tallet er tett knyttet de topografiske forholdene og byens plassering langs en fjordarm. Byens gode havn gav beskyttelse fra havet i vest samtidig som stedet lå strategisk plassert mellom det europeiske kontinentet i sør og matressurser i havet i nord. Dette gjorde at byen grodde frem som en viktig handelsby i middelalderen der privilegier fra kongen gav monopol på handel og der byen hadde sterke koblinger til verdensmarkedet (Roald 2012). Bergen var en rik og svært urban og tett by. Byens utspredning var avgrenset av både fjell og fjord og dette førte til at byområdet stod i strek kontrast til det omliggende landskapet. Kontrastene gjaldt ikke bare i bebyggelse og natur, men også i kultur, næringsliv og økonomi. Der Bergen var rik, mangfoldig og urban, var omlandet preget av fattige kår og jordbruk. Det varden urbane bymann og det var den rurale strilen. Bergens posisjon som handelsby gjennom skipsfart gjorde at byen var svært avhengig av havnen og sjøveien da det var denne vegen stedet knyttet kontakt til kontinentet og verdensmarkedet (Roald 2012).

#### Arna

Den store kontrasten mellom by og land kan man se på den rollen Arna, hadde i forhold til Bergen på denne tiden. Arnaområdet var et typisk vestnorsk jordbruksamfunn tett knyttet til de ressursene som man kunne finne i fjorden, jordbruksmarken og i fjellet. Koblingene til Bergen i vest hadde Arna gjennom sjøvegen, eller over "vidden" der postruten Cristianivegen knyttet Bergen til bygdene i øst. For menneskene i Arna var Bergen i vest et viktig marked for salg av



Kilde: URB

Bilde 11: Bergen en gang mellom 1860 og 1870. Tette urbane strukturer, byliv og mangfold

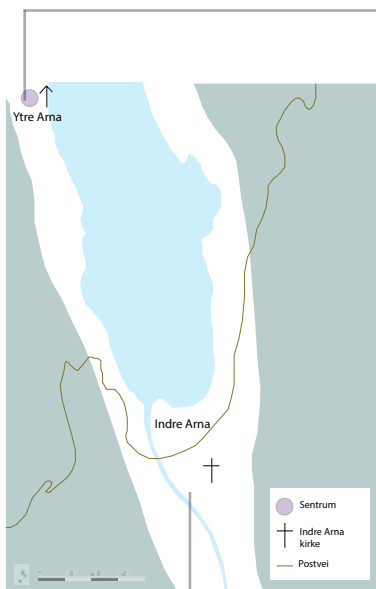


Kilde: URB

Bilde 12: Bildet viser en sommerdag på Arnavågen rundt 1905. Arna var fram til 1900 tett knyttet til fjorden som transportmiddel. Kommunikasjonsårene mot Haus herad over fjorden i øst var bedre enn over fjellet til Bergen i vest.

de ressursene som var til overs i jordbruk og fiske, men kulturelt og administrativt var Arna på denne tiden sterkt knyttet mot øst. Det var lettere å ta seg over fjorden mot øst enn det var å ta seg over fjellet i vest. Dette ser man blandt annet ved at Arna administrativt var en del av kommunesenteret i Haus Herad på motsatt side av fjorden ( Angell 2004) .

## 4.4 HISTORIE, DYNAMIKKEN MELLOM ARNA OG BERGEN



Figur 4



Bilde 13: Industriestedet Ytre Arna

Kilde: UIB



Bilde 14: Jordbrukslandskap i Indre Arna

Kilde: UIB

### Industri i utkanten

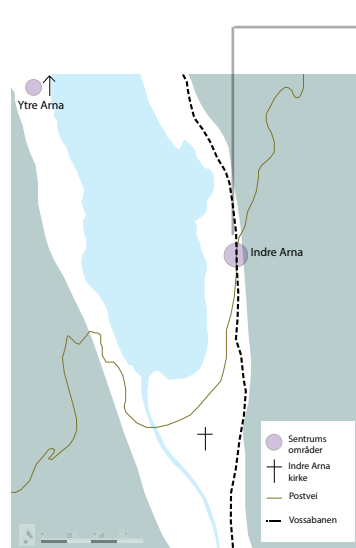
#### Bergen:

Fra 1850-tallet skjedde det en endring i næringslivet i Bergen. Byen mistet sitt monopol som handelssted for innport og eksport av varer. Selv om handel og næringsliv knyttet til sjøen fortsatt var viktig, grodde det nå frem nye næringsveier som knyttet byen tettere til det tilgrensede omlandet. Eksempler på dette var opprettelsen av ny industri, rollen som universitetsby og nye næringer knyttet til service og tjenesteyting. Den nye industrien ble lokalisert både innenfor bygrensene og i nabokommunene der kombinasjonen av elveløp langs fjorden og nærheten til bysentrum gav gode kår for industrivirksomhet. (Roald 2012)

#### Arna:

Den nye næringsvirksomheten i Bergens nabokommuner satte spor i Arna. I Ytre Arna ble tekstilfabrikken Arne fabrikker etablert langs sørfjorden ved utløpet til Blindheimselva. Her grodde det frem et industriested som stod i sterk kontrast til forholdene i resten av Arna der jordbrukssamfunnet fortsatt var dominerende. Med industrivirksomheten i Ytre Arna fulgte også mange nye fellesfunksjoner og stedet ble fort et tydelig sentrum i Arnaområdet. I skiftet fra jordbrukssamfunn til industriested fulgte også en annen annen kultur og livsstil. Med løsrivelse fra jordbrukssamfunnet fikk man tid og mulighet til å drive med foreninger, lag og idrett på fritiden og dette ble nye viktige sosiale møteplasser som skillte seg fra jordbrukssamfunnets livsstil. (Angell 2004).

## 4.4 HISTORIE, DYNAMIKKEN MELLOM ARNA OG BERGEN



Figur 5



Bilde 15: Fra Arna Stasjon. Med Vossabanen ble arna tettere knyttet til Bergen i vest.



Bilde 16: Indre Arna vokser frem som et stasjonssted med fellesfunksjoner rundt stasjonsområdet. Stasjonsområdet er ikke synlig i dette bildet. Området ligger i bebyggelsen mot venstre side av bildet.

### Økt mobilitet

Utover 1800 tallet og begynnelsen av 1900 tallet viste den nye teknologiutviklingen og nye transportformer seg i Bergensområdet, blant annet gjennom et regionalt nettverk av dampbåter, jernbane og seinere kjøreveier (Roald 2012). Bergen ble nå stadig tettere knyttet til sitt omland, og Arna var ikke et unntak.

Rundt 1900 ble Arna koblet til både Bergen i vest og resten regionen mot øst via Vossabanen og seinere Bergensbanen. Man kunne nå reise til byen på under en time med damptoget. Vossebanen kom til å ha mye å si for utviklingen innad i Arna. Langs den nye jernbanetrasseen som gikk gjennom Arnadalen ble det etablert stasjoner som gav grunnlag for nye og konsentrerte industri og tettstedssamfunn. (Angell 2004) Eksempler på dette er Espeland som ble et industristed med tekstilfabrikken Janus og Indre Arna der det ble åpnet meieri. Det inntil da største industristedet i Arna, i Ytre Arna, ble koblet til Vossebanen og fikk dermed ikke ta del i den mobiliteten, de ressursene og det livet som jernbanen førte med seg.

Indre Arna og de andre tettstedene som lå langs vossabanen ble nye sentrale steder som gradvis overtok de sentrumsfunksjonene som industristedet Ytre Arna tidligere hadde hatt. Det ble nå mange mindre stasjons og tettstedssamfunn med ulike fellesfunksjoner istedenfor at alt var konsentrert ved industristedet Ytre Arna. Arna ble nå et sentralt sted for infrastruktur som bøndene fra nabokommunene i øst kunne reise til for å komme seg videre til Bergen i vest. (Angell 2004)

I mellomkrigstiden ble det bygget ut et lokalt vegnett og etablert bussruter i Bergensområdet. Vegnettet, sammen med en kontinuerlig befolkningsvekst var med på å forsterke konsentrasjonen rundt tettstedstedene i Bergen. Vegen fra Bergen mot øst passerte forbi Indre Arna og med både vegtilkomst og stasjonsområde for vossabanen ble Indre Arna fort et senterpunkt for samferdsel mot øst for både tog og motorkjøretøy. Indre Arna utviklet seg derfor til å få stadig flere funksjoner som ny næringsviksomheter, industri, meieri, landhandel, skole og bensinstasjon. (Angell 2004)

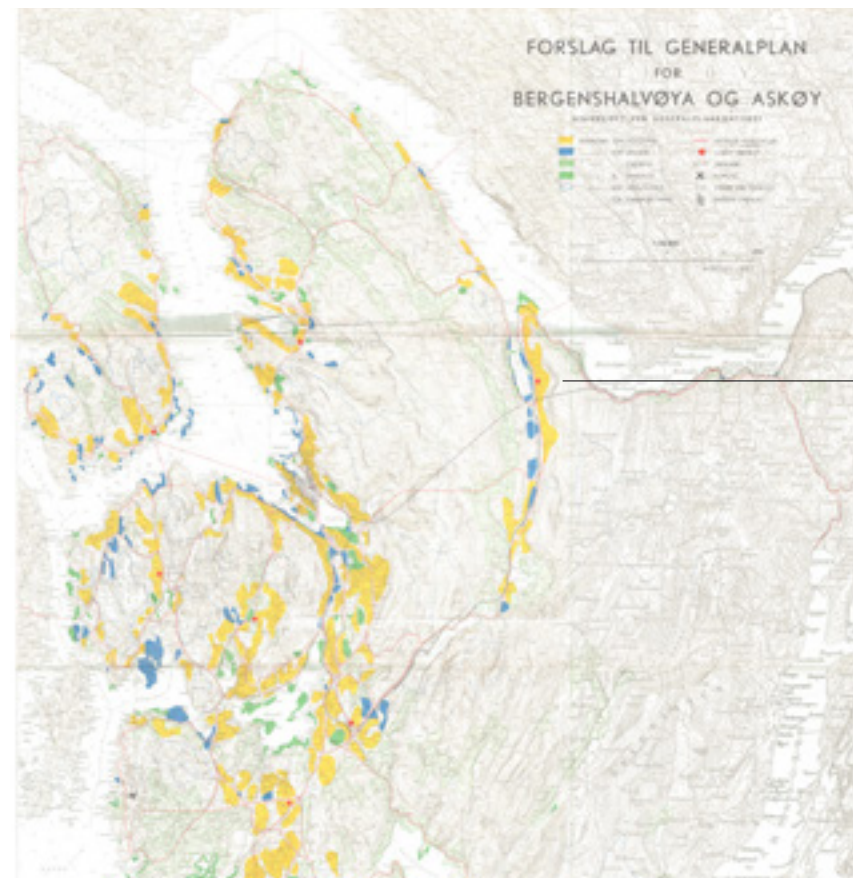
## 4.4 HISTORIE, DYNAMIKKEN MELLOM ARNA OG BERGEN

### Generalplanen

Etter krigen var det behov for å gjenreise Bergen og det var stor bolignød og mangel på areal for næring og industri. Man startet derfor å se ut av byens tidligere grenser for å møte behovet for nye byutviklingsområder. I 1955 ble det etablert flyplass i nabokommunen Fana mot sør i 1955 og i tråd med den tids regionale plantanker ble det i 1957 fremstilt en generalplan for Bergenshalvøya og Askøy i 1957. Generalplanen gav grunnlaget for en stor nybygging og satsing på store samferdselsprosjekter for å skape kontakt med de arealene i Bergens nabokommuner som bykjernen hadde behov for. (Roald 2012)

Ifølge Roald (2012) ville planleggerne i Bergen at det skulle etableres et kollektivnett med bane i forkant av boligbyggingen i de ulike byområdene. Staten ville imidlertid at det heller skulle bygges veier som var mer fleksibel ved at man kunne frakte både biler og busser. Det ble statens syn som kom til å vinne frem.

Store arealer ble nå gjort mer tilgjengelig ved etableringen samferselstiltak. mot vest gjorde Damgårdsbroen Løvstakktunellen til at områder som Fyllingsdalen og Loddefjord ble tilgjengelige. Dette ble steder som utviklet seg som drabantbyer til Bergen og avlastet sentrum med både boliger og andre fellesfunksjoner. Selv om Byen hadde fått mye nytt areal, var det behov for mer. I 1972 ble flere av Bergens nabokommuner, blant annet Arna, Fana og Åsane, innlemmet under storkommunen Bergen. Det ble nå en storstilt feltbasert utvikling i de nye bydelene og en evakuering av det forslummede bysentrum. I de nye bydelene sonerte man de ulike områdene for bolig, næring og industri og det var veitilkomst og bilens tilgjengelighet som ble førende for byutviklingen. Særlig kom man til å se dette i Åsane mot nord og i Fana mot sør der det utover 70 og 80 årene ble etablert store handels og næringsområder med kjøpesentrene Lagunen og Åsane senter. (Roald 2012)



Bilde 17: Etterkrigstidens planlegging med generalplan for Bergenshalvøya og Askøy. Sentrum i Indre Arna er vist i dalsiden mot øst.

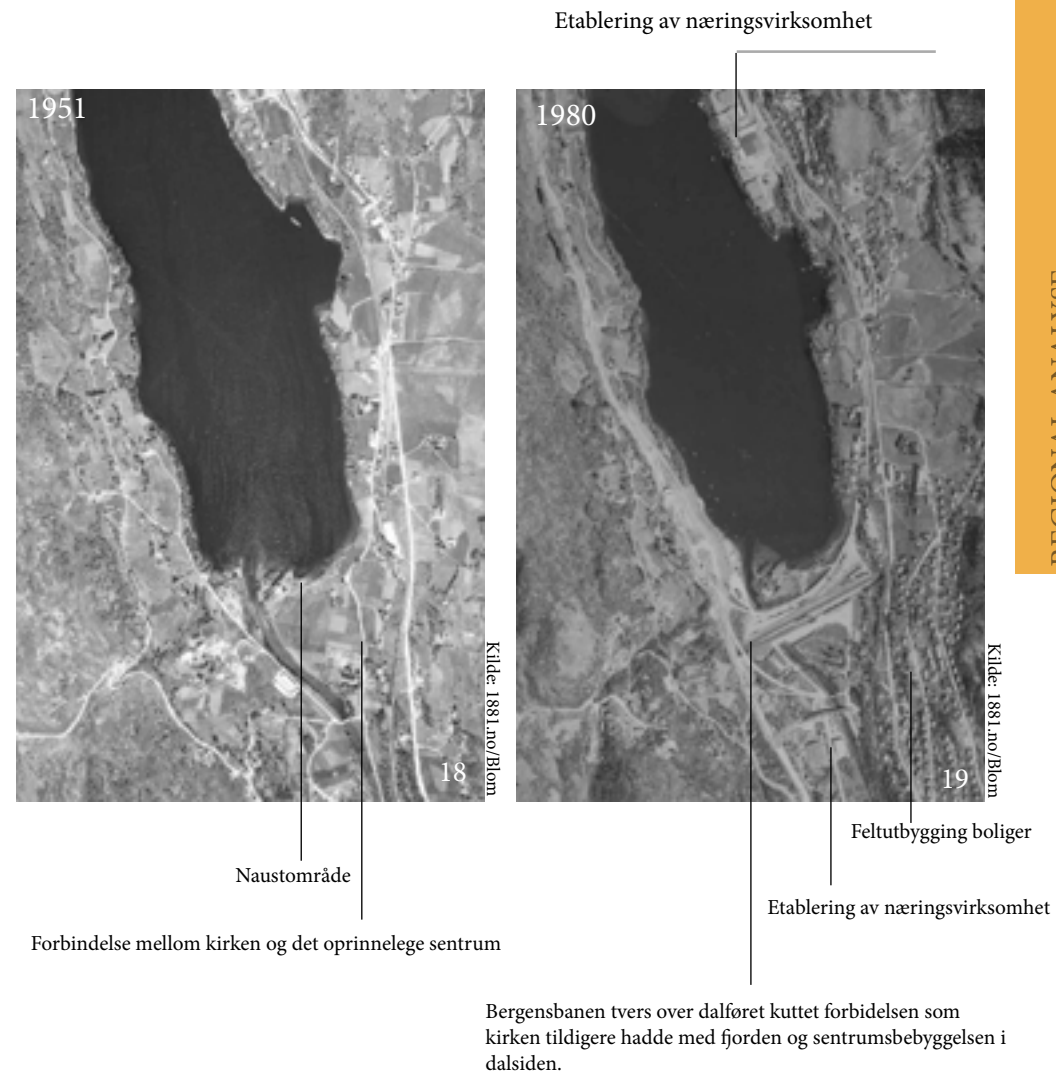
## 4.4 HISTORIE, DYNAMIKKEN MELLOM ARNA OG BERGEN

### Arna

Arna som hundre år tidligere hovedsaklig hadde rettet seg mot Haus kommune i øst, ble nå stadig mer knyttet mot Bergen i vest. Retningen mot byen ble særlig tydelig ved at Arna ble utskilt fra Haus Herad ( i dag Osterøy) og i en kort periode mellom 1964 og 1972 var egen kommune før Arna ble slått sammen med Bergen i 1972. I det tidligere arbeidet med generalplanen i 1952 hadde man sett mulighetene for en fremtidig vegtunell gjennom fjellet Ulriken i øst. Det ble bygget vegtunell fra Bergen mot byormådene i vest, men i Arna ble det heller bygget jernbanetunnel som ledd i en forkorting av reisetiden på bergensbanen. (Angell 2004)

Jernbanetunellen gjennom Ulriken førte til en vesentlig endring i reisetiden mellom tettstedet Indre Arna og Bergen sentrum. På denne strekningen hadde man tidligere brukt opp mot en time med tog og 30 minutter med bil, men nå kunne man reise på under 10 minutter med det nye lokaltoget. Med det nye lokaltoget til bykjernen og kommunesammenslåingen ble Arna mindre knyttet til nabokommunene Osterøy, Vaksdal og Samnanger i øst slik som det hadde vært tidligere. (Angell 2004)

Ifølge Angell (2004) ble virkningen i Arna, som nå var en ny bydel i Bergen øst, særlig tydelig i tettstedet Indre Arna. I ”forslag til generalplan for Bergenshalvøya og Askøy 1957” ble Arna utpekt som et sted med stort potensiale for industri og boligbygging med sentrum i Indre Arna. Med etableringen av den nye jernbanestasjonen med kobling direkte til Bergen sentrum fikk tettstedet en befolkningsvekst på 450% mellom 1964 og 1970. I det tidligere tettsted og jordbrukslandskapet ble det nå en feltbasert utbygging av boliger langs dalsiden i øst og med industrivirksomhet i dalbunnen. (Angell 2004) Tidligere gangbaner ble brutt og bilen fikk hovedfokus i bydelssenteret.



Bilde 18 og 19 : På 29 år, forandret Indre Arna seg fra et lite lokalsamfunn til å bli en forstad av Bergen.

## 4.4 HISTORIE, DYNAMIKKEN MELLOM ARNA OG BERGEN

### Bergen

Fra 1970 årene og frem til i dag har det vært en gradvis vekst i befolkningstallet i Bergen. De store feltutbyggingene i 1970 årene førte imidlertid til at man snudde om på den tidligere befolkningsstrukturen. Der man før hadde hatt både hatt bosted og arbeidsplass i sentrum, ble nå forholdet mellom bykjernen og omlandet endret slik at innbyggerne bodde i forstaden og pendlet til jobb i bykjernen. Dette var en form for byutnyttelse som både var areal- og energikrevende og som førte med seg store trafikk og forurensningsproblemer. ( Roald 2012)

Selv om Bergen har hatt en økende befolkningsvekst siden 1970 er det likevel en bydel som har skilt seg ut fra de resterende bydelene. Som eneste bydel har det i Arna, i tiden etter 1970, vært en stagnasjon i befolkningen. Fra 1970 årene fram til i dag har bydelen hatt en vekst på rundt 700 nye innbyggere. Hva som er grunnen til denne stagnasjonen er utklart, men Arna sin topografi avgrensede fjell og fjord kan ha ført til begrensinger i både hvor, og hvor i stort man har hatt mulighet til å kunne bygge. Samtidig ble det aldri bygget noen vegtunell som gav rask transport med bil bykjernen. I Arna har det først og fremst vært lokaltogget som har vært hovedtransportmiddelet for persontrafikk. I en bilbasert etterkrigstid kan dermed de andre bydelene som har hatt lettere tilgjengelighet for bil ha blitt foretrukket til de store utbyggingsplanene. ( Angell 2012)

Resultatet av stagnasjonen i befolkningsveksten er at Arna i dag fremstår som den minst urbane bydelen i Bergen. Det er den eneste bydelen som ikke har store kjøpesenterområder, eller andre attraksjoner som badeland, ishall eller flyplass. Likevel har Arna siden 1970 årene utviklet seg til å få mange av de samme forstadsenelementene som de andre bydelssentrene. Forskjellen er at man i Arna har fått denne utviklingen i en mindre skala og på et mer lokalt nivå (se bilder s. 39) . Et eksempel på dette er kjøpesenteret Øyrane Torg som er lite i forhold til kjøpesentrene i de andre bydelene og som skiller seg ut med en annerledes arkitektur. Industrien i Arna har gått bra, og i Arnadalen finner man i dag store bedrifter for industri, næringsmiddel og logistikk. Likevel er Arna en av bydelene med minst arbeidsplasser i forhold til bosatte. Det er en bydel der innbyggerne i stor grad pendler ut av bydelen for å komme seg på jobb og der kommunen har få planer om å etablere attraksjoner på bynivå ( Bergen kommune 2009).



Kilde: BA

Bilde 20: Indre Arna fikk ikke den samme forstadsutviklingen som de andre bydelene i Bergen kommune, og har fortsatt ingen attraksjoner på bynivå. Motsetningen til dette fikk man i nabobydelen Åsane, der jordbrukslandskapet ble omdannet til store møbelvarehus og et dominerende infrastrukturnettverk. Møbelhuset IKEA er i dag en stor attraksjon og trekker til seg mennesker fra hele vestlandet.



## 4.5 SKALA 2014

INDRE ARNA



Det oprinnelige sentrum  
Boliger  
Kjøpesenteret  
Næring og industri

INDRE ARNA HAR EN BETYDELIG MINDRE SKALA ENN ANDRE BYDELER RUNDT BERGEN. BILDENE VISER UTVALGTE BYDELSSENTRE. AV BYDELSSENTRENE ER DET DRABANTBYEN LODDEFJORD SOM UTMERKER SEG SOM MEST TILSVARENDE SOM INDRE ARNA I SKALA.

LODDEFJORD



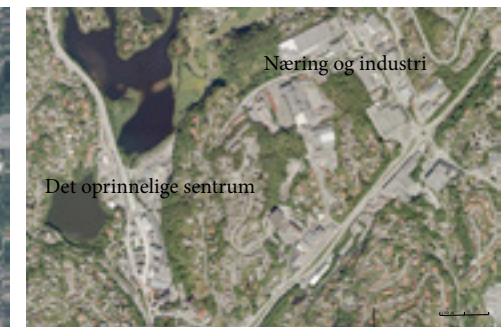
YTREBYGDA



FYLLINGSDALEN



ÅSANE



FANA

Bilder 21: Skalaforskjeller i forstadssentrene  
\*Ortofoto hentet fra norgebilder.no

## 4.6 REGIONEN 2014

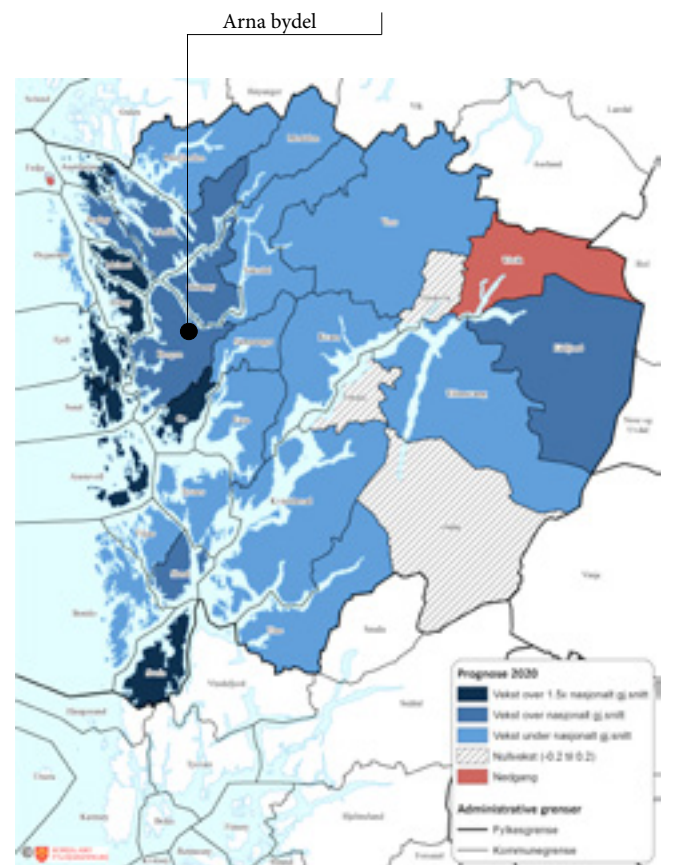
### Regional utvikling

Det historiske bildet viser hvordan Bergen gradvis har vokst ut av sine tidligere grenser og omfavnet stadig større arealer. Selv om det er fokus på å fortette innenfor kommunen, er i dag byens sitt influensområde større enn det de administrative grensene tilsier. Betydningen av næringen og befolkningsveksten som man finner i Bergens omegnskommuner har blitt stadig mer viktig. Dette fører til at man ikke bare kan snakke om Bergen som noe avgrenset, men også må snakke om en Bergens-og Hordalandsregion. (Bergen kommune 2009)

Folketallsprognosene for Hordaland frem mot 2026 viser at den forventede veksten i Hordaland og Bergensområdet retter seg mot vest, mens områder med nedgang eller vekst under snitt for Hordaland er i retning øst. (Hordaland fylkeskommune 2012) Arna, som er en bydel mot øst, ligger dermed rettet mot kommuner der det er forventet mindre vekst. Mot øst har man siden begynnelsen av 1900 tallet hatt bergensbanen har kunnet være drivkraft i en bærekraftig utvikling. Et slikt transportsystem har man per i dag ikke mot vest som i dag er bilbasert. Det er likevel ikke lags jernbanelinjen, men langs bilveien at den varsledestore fremtidige veksten skal komme. Dette vises også på boligprisen som er betydelig høyere i region vest enn i region øst (Hordaland Fylkeskommune 2001). Arna bydel sin beliggenhet mot øst fører dermed til at bydelen grenser mot kommuner som betegnes som stillstands og nedgangskommuner og som anses som mindre attraktive, mens de andre bydelene i Bergen ligger vendt mot vekstkommuner.

Ifølge KVVU for transportsystemet i Bergensområdet (2011) er veksttrendene hovedsaklig drevet av næringsvirksomhet og ikke av bostedsattraktivitet. Næringsvirksomheten i Bergensregionen har opp gjennom historien vært sterkt knyttet til de maritimeressursene man finner langs kysten. I nabokommunene til Bergen mot vest finner man i dag store bedrifter for maritim virksomhet, mens næringslivet knyttet til reiseliv og opplevelser retter seg mot øst med kjente turistmål som som Voss og Hardanger.

Likevel har Arna en rolle som ingen andre bydeler har. Det er den eneste bydelen som er knyttet til bergensbanen og som dermed er et knutepunkt midt mellom Bergen i vest og de indre delene av Hordaland i øst.



Bilde 22: Indre Arna vist vist som del av Bergen kommune. Bydelen grenser mot nedgangskommuner

## 4.7 BYUTVIKLING BERGEN 2014

### Byutvikling

I Bergen kommune var det per 2013 et innbyggertall på ca. 268 000 personer. Som i andre norske byer er befolkningsveksten stigende og det forventes at innbyggertallet vil passere 300 000 innen 2025 (Bergen kommune 2013). I kommuneplanen fra 2013 uttrykkes det at man ønsker en polysentrert bystruktur med et sterkt bysentrum og attraktive bydelssentre. Som ledd i denne strategien har det blitt satset på det skinnegående kollektivsystemet bybanen. Målet er at banen skal binde sammen sentrum med bydelssentrene og på denne måten være grunnlaget for byutviklingen (Bergen kommune 2009). Bybanen har så langt vist seg å være en effektiv byutvikler. Arealer der bybanen er etablert, eller planlegges etablert, fortettes og anses som svært attraktive områder for byutvikling.

Som ledd i en polysentrert bystruktur er også Arna en av bydelene som skal ta sin del av befolkningsveksten i Bergen kommune gjennom fortetting (Bergen kommune 2013). Det er imidlertid ingen planer om å utvide bybanenettet til denne bydelen. Bydelen har siden 1964 hatt en svært god kollektivdekning til Bergen sentrum via Bergensbanen og jernbanestrekningen Arna- Bergen (se bilde 8). Menneskene i Arna er vant med å benytte seg av lokaltoget til bykjernen og dette fører til at kollektivandelen mellom bydelssenteret og bykjernen er på hele 40 % (Bergen kommune 2009).

Jernbanestrekningen mellom Arna og Bergen planlagt utvidet med dobbeltspor innen 2018, noe som fører til at bydelssenteret i Indre Arna blir enda tettere knyttet til sentrum i vest samtidig som Indre Arnas rolle som innfallssted til Bergen fra øst blir ytterligere forsterket.



Bilde 23: Fremtidig bybanenett i Bergen kommune. Arna står utenfor dette kollektivnettverket.

## 4.8 DEN REGIONALE OPPLEVELSEN - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN

Omdømme, image og stedsmyte er begrep som blir benyttet om hverandre og som handler om et kollektivt bilde av hvordan et sted oppleves "utenfra" (se side 11). I dette delkapittelet er hensikten å se på hva slags rolle Indre Arna oppleves med ut fra et subjektivt perspektiv. Målet er å få informasjon om hva som er innholdet i de fortellingene og ryktene som finnes av Indre Arna. Hva oppleves som særegent ved stedet fra et eksternt perspektiv? Har Indre Arna et negativt omdømme som gjør det mindre attraktivt? Ved å identifisere innholdet i menneskers eksterne opplevelse av stedet kan man finne ut hvilke bilder av Indre Arna som man kan forsterke eller jobbe med å redusere for at stedet skal bli et attraktivt sted å oppholde seg i, besøke eller flytte til i fremtiden.

### Resultat

Totalt ble det gjennomført 25 intervju, av disse var 15 personer kvinner og 10 personer menn. 8 personer var i aldersgruppen 0-29, 4 personer var i aldersgruppen 30-59 og 13 personer var i aldersgruppen 60+.

### Kjører forbi

Resultatet av de uformelle intervjuene viser at Indre Arna er et sted som mange ikke har et klart bilde av, eller noe forholdt til. Dette kommer blant annet frem på spørsmål om de har vært eller oppholdt seg i Indre Arna. Her svarte de fleste at Indre Arna er et sted de vanligvis ikke oppholder seg, men at de har kjørt forbi.

### Kjedelig

Likevel var det noen av informantene som hadde besøkt bydelssenteret Øyrane Torg, jobbet, benyttet idrettsanlegget eller vært på besøk hos venner eller bekjente. Flere omtalte stedet som "kjedelig", et sted der det er "lite som skjer" og som ikke "interesserer" og sier det derfor ikke er et sted de hverken oppsøker direkte eller stikker innom.

### Ankomst med bil

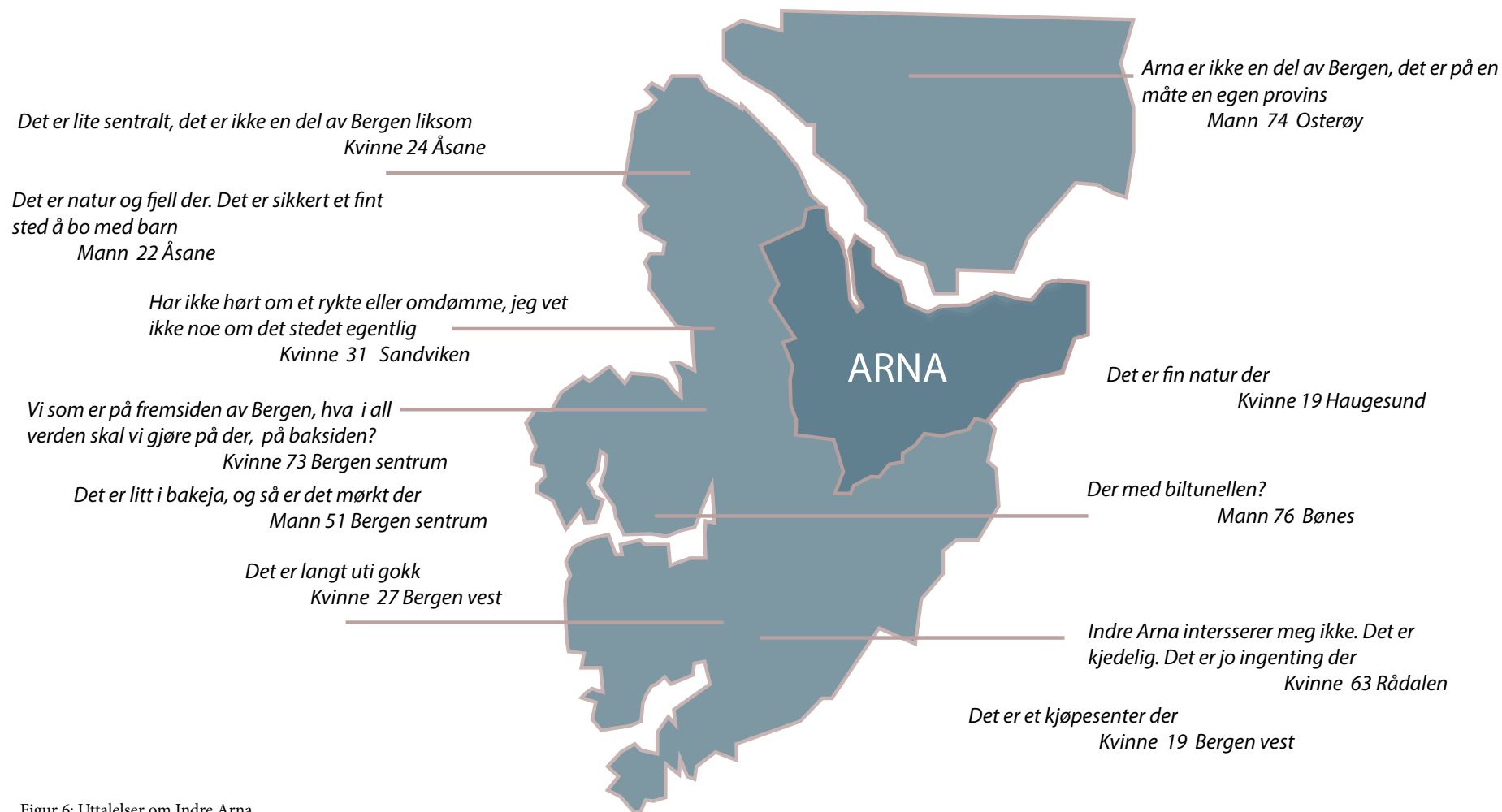
På spørsmål om hvordan de har kommet seg til Indre Arna er et fremtredende resultat at mange har benyttet seg av bil når de har reist forbi, eller vært innom bydelen. Kun to av informantene oppga at de hadde passert eller ankommet med tog.

*"Alle steder har potensiale til å bli en merkevare. Steder som Disneyland, og byer som Las Vegas, Paris, Edinburgh og New York er eksempler på dette. Dette er steder der det har oppstått et konsistent og klart bilde over hvordan stedet ser ut og hva som følger med stedet. "*

(Sircus (2001) gjengitt i Carmona m.fl 2010 s. 118.  
Egen oversettelse)

Hva er Indre Arna sin merkevare?

## 4.8 DEN REGIONALE OPPLEVELSEN - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN



Figur 6: Uttalelser om Indre Arna

## 4.8 DEN REGIONALE OPPLEVELSEN - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN



Bilde 24 Rykte om et sted med idrett. Damelaget til Arna- Bjørnar spiller i den norske toppserien. Bildet viser jenter 19 som vant norgesmesterskapet i 2012.

*“Jeg drar jo til de andre bydelssentrene for å gjøre ting, men jeg drar aldri til Indre Arna, det er jo ingenting som skjer der.”*

Mann 67

### Usentralt

På spørsmål om de mener Indre Arna er sentralt, er de fleste av informantene negative. Både geografisk og mentalt er inntrykket til de forbipasserende at bydelen ikke er sammenhengende med resten av byen. En av informantene påpeker dette ved å uttale ”Jeg ser ikke på Indre Arna som en del av Bergen, det er på en måte en egen provins”. Mer enn halvparten av de forbipasserende betegner Indre Arna som ”usentralt”, ”langt uti gokk”, en ”bakevje” eller på ”baksiden av Bergen”.

### Kjøpesenter og idrett

På spørsmål om de klarer å identifisere noen positive eller negative elementer i Indre Arna er det mange som er usikker og som har problemer med å identifisere noen elementer i det hele tatt. Svært mange svarte at de ikke vet hva som finnes der og mener de derfor ikke kan ta stilling til dette spørsmålet. Likevel trekker flere fram at de vet om at det er kjøpesenter der. Tre av informantene trekker frem fjell og Arnavågen som en positiv ting ved stedet, mens en annen trekker frem båthavnen. To yngre forbipasserende nevner at det er et bra sted for idrett. To av informantene svarte Janusfabrikken og Kulturhuset som positive kvaliteter, dette er to institusjoner som ligger i Arna bydel, men som ikke ligger i bydelssenteret Indre Arna. På spørsmål om dette var et sted de kunne flyttet til er de aller fleste negative. Likevel er det mange som har hørt at det er et sted der det skal skje ting i fremtiden.

### Refleksjoner på metoden

Under intervjuene kom det frem at det var mange som ikke hadde noen mening eller tanker om Indre Arna. Særlig fremtredende var dette på spørsmål der man skulle identifisere positive eller negative elementer ved stedet. Dette var et spørsmål mange personer synes var vanskelig å besvare og førte til flere uttalelser som ”vet ingenting om Indre Arna”. For å forbedre og få mer ut av samtalene med de forbipasserende kunne det derfor vært nyttig dersom det heller hadde blitt tatt utgangspunkt i ulike påstander om Indre Arna som informantene skulle tatt stilling til. Det kan likevel tenkes at metoden var nyttig, nettop fordi manglende kunnskap om stedet viser at mange personer har få stedsoppfatninger av dette bydelssenteret.

INDRE ARNA OPPLEVES SOM ET USENTRALT STED MED LITE INNHOLD OG AKTIVITET. MULIGHETENE FOR KOLLEKTIVTASPORT TIL BYKJERNEN ER LITE KJENT.

# 5

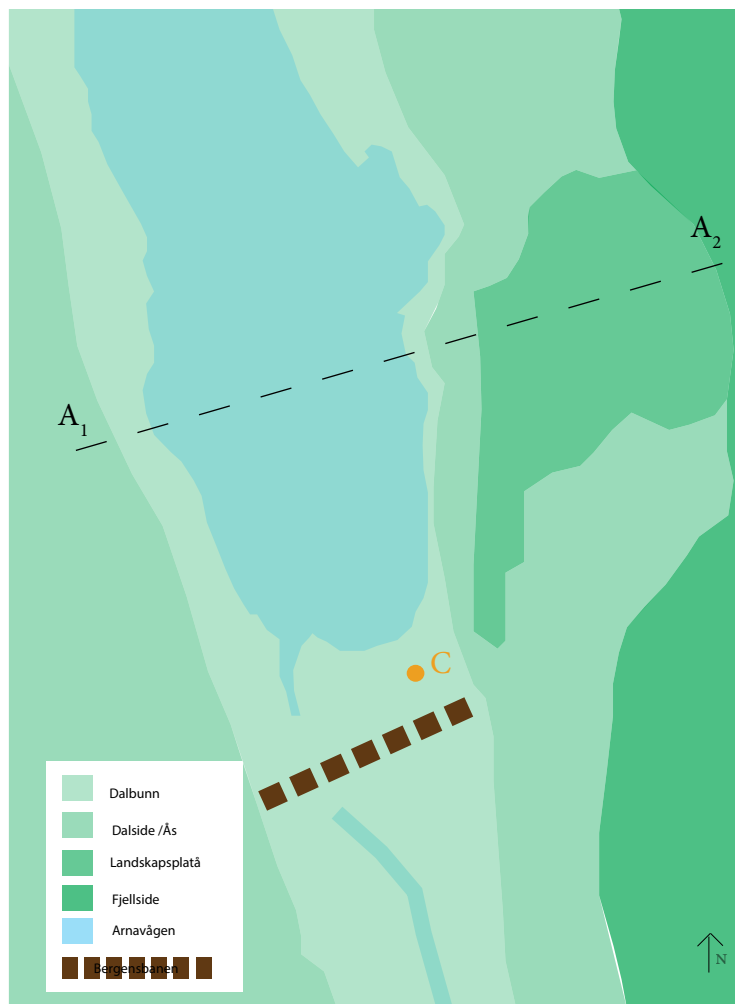
## LOKAL ANALYSE

---

Sammen med kapittel 4 er også kapittel 5 analysedelen i denne oppgaven. I dette kapitlet ønsker man å få svar på hva som er Indre Arna sine særtrekk lokalt, i de fysisk-funksjonelle og sosiokulturelle dimensjonene?

I dette kapitlet er delkapittel 5.1-5.6 resultater fra den fysisk-funksjoelle analysen, mens delkapittel 5.7 er resultater fra den sosiokulturelle analysen.

## 5.1 LANDSKAP

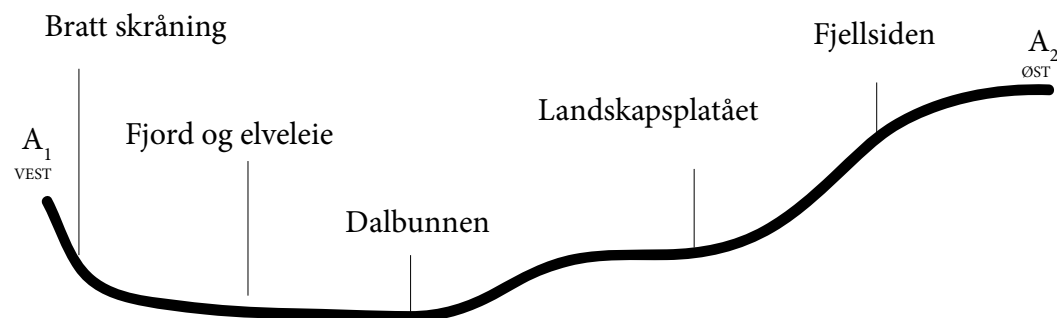


Figur 6: Landskap i Indre Arna. Kartet er illustrativt og ikke i målestokk.

Bebyggelsen i Indre Arna ligger i en dal, avgrenset av fjord og fjell. Fra sør renner Storelva gjennom Arnadalen med utløp i Arnavågen. Dalbunnen og Arnavågen danner et horisontalt landskapsgulv fra nord mot sør, mens de vertikale veggene dannes av fjellsidene i øst og i vest. I øst hever landskapet seg jevnt opp mot et landskapsplatå som ligger hevet fra dalbunnen og fjorden (se figur 7). I dette landskapsrommet finner man Seimsmyrane, som er det siste sentrale gjenverende jorbruksområdet i Indre Arna. I øst er stigningen fra fjorden og dalbunnen opp mot fjellsiden slakere enn på vestsiden. Dette fører til at det er en større rommelighet i landskapet her enn det man finner i vest (se figur 7).

Indre Arna sin plassering mellom fjell fører til store lokale forskjeller i solforhold. De beste solforholdene finner man i det rommelige landskapet på østsiden av dalen. Det er også her man finner hovedtyngden av boligbebyggelsen.

De omkransende fjellene og fjorden markerer tydelige landskapstrekk i Indre Arna. Elven er også et karakteristisk særtrekk, men på grunn av bebyggelse og infrastruktur er denne per i dag lite synlig i landskapet (se side 51).

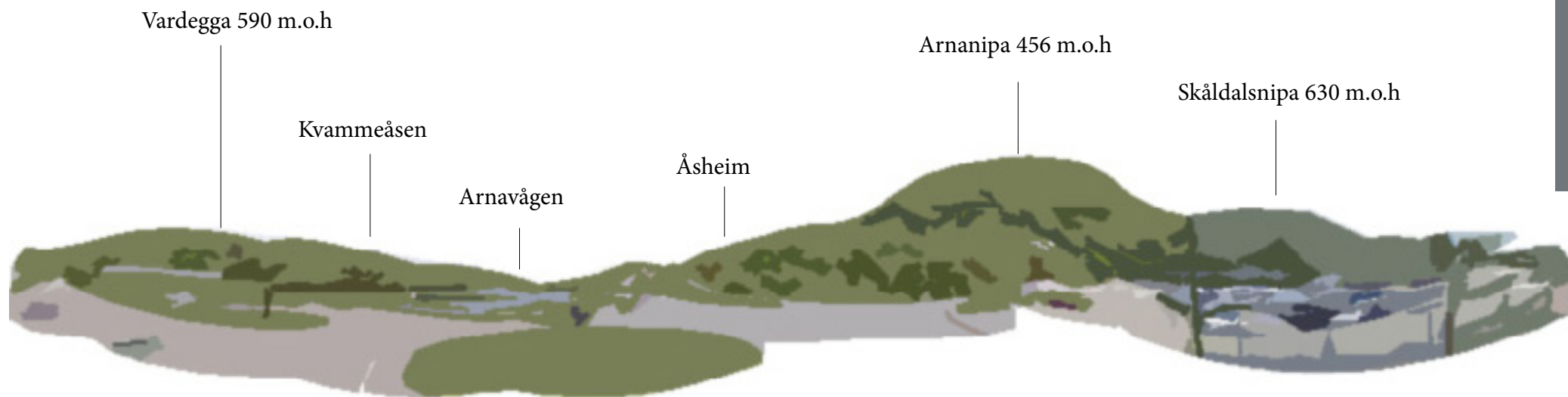


Figur 7: Illustrasjon som viser snittet gjennom dalføret. Snittet er illustrativt og ikke i målestokk.



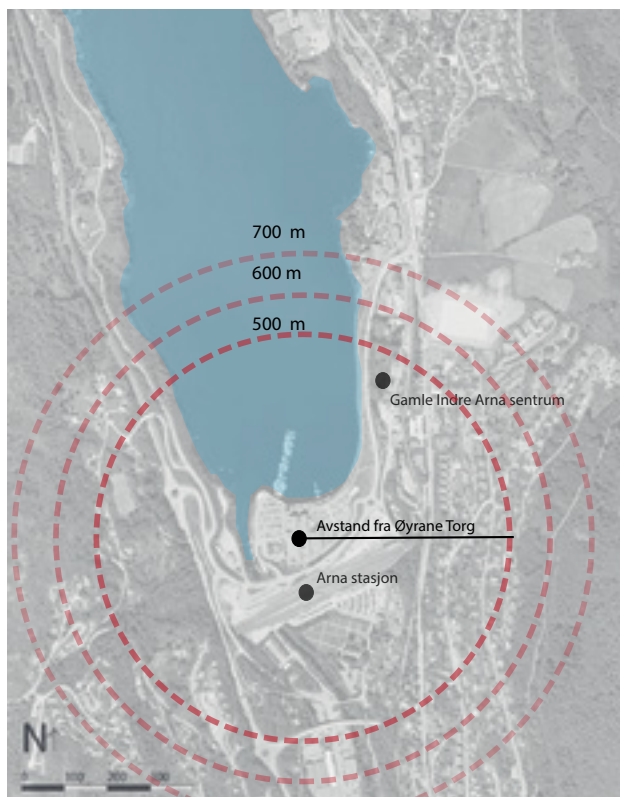
## 5.2 LANDSKAP 360 GRADER

---



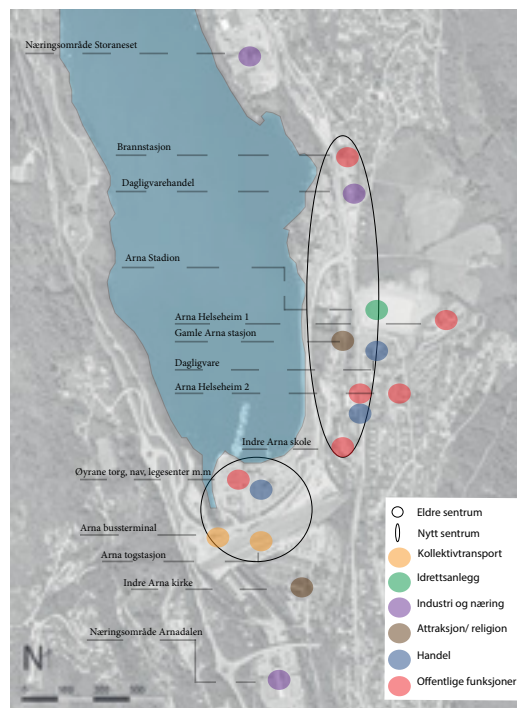
Figur 8: Figuren viser hvordan fjell og åsrygger omkranser Indre Arna. Arnanipa er et særlig tydelig landemerke. Utgangspunktet for den 360 graders rotasjonen er ved punkt C på figur 6.

## 5.3 FUNKSJONER

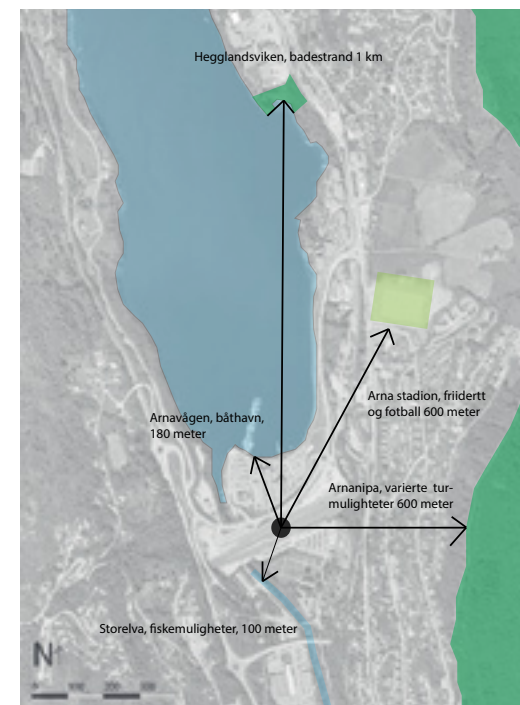


Figur 9 Korte avstander. Avstandene er målt i luftlinje fra kjøpesenteret Øyrane Torg.

Avgrensingene mot fjord og fjell har ført til at det er korte avstander til aktiviteter i naturen ( se figur 9). Det har også ført til at det er en begrenset utspredning mellom de fellesfunksjonene som man trenger i det daglige liv ( se figur 10). Innenfor en 700 meter radius fra kjøpesenteret Øyrane Torg i dalbunnen finner man både tilbud i naturen, kollektivtilbud og en rekke fellesfunksjoner.



Figur 10 Funksjoner i Indre Arna.



Figur 11 Korte avstander til natur og grøntområder.

Fellesfunksjonene er delt i to hovedområder, et langstrakt område på østsiden av Arnavågen, og et mer konsentrert ved togstasjonen og kjøpesenteret innerst i Arnavågen. Området på østsiden av Arnavågen er det gamle sentrumet i Indre Arna, mens området innerst i fjorden er sentrumet som grodde frem med etableringen av togsasjonen i 1964 og kjøpesenteret i 1994.

## 5.4 SONER I LANDSKAPET



Figur 12: Soner næring



Bilde 25: Lager, kontorbygg og parkeringsplasser, fra næringsområde 8.



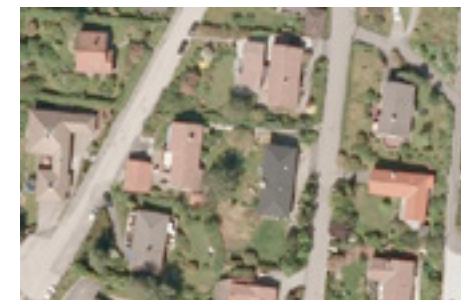
Bilde 26: Parkeringsplasser og næringsbygg

**NÆRINGSOMRÅDENE:** Sør for sentrumsområde 5 starter et sammenhengende næringsområde (8) med bilvekstedet, fabrikk og lagerviksomhet som fortsetter sør i Arnadalen. Det er også et næringsområde langs østsiden av Arnavågen (9) med blant annet byggevarehandel, kontorer og biloppfølgeri. Næringsområdene er utbygd fra etterkrigstiden. Bygningene i disse områdene er bestått av flere større konto og lagerbygg. Rundt byggene er store områder avsatt til parkering, vegareal og lagringsplass.

**SÆRTREKK:** STORE GRÅ HORISONTALE FLATER MED LAGER OG KONTORBYGG. INGEN KARAKTERISTISKE LANDEMERKER. MYE AREAL AVSATT TIL INFRASTRUKTUR



Figur 13 Soner bolig



Bilde 27: Ortofoto fra boligområde 3.

**BOLIGOMRÅDENE:** Boligområdene i Indre Arna finner man både østsiden og på vestsiden av Arnadalen, men med en vesenlig større konsentrasjon av boliger i øst. I område 2,3 og 4 finner man sammenhengende byggefelt, mens boligene i område 1 ligger i en mer spredt struktur langs seter veien. Hovedtyngden av boligbebyggelsen er eneboliger med egen hage, men mellom disse finner man også enkelte tomannsboliger og rekkehus. Boligfeltene kjennetegnes av "kataloghus" med sal eller valmtak og er utbygd fra etterkrigstiden frem til midten av 80 tallet.

**SÆRTREKK:** VALMTAK, KATALOGHUS OG ENEBOLIGER. LITE KARAKTERISTISKE LANDEMERKER.

\*Ortofoto fra norgebilder.no

## 5.4 SONER I LANDSKAPET

**LANDBRUKSOMRÅDER:** Mellom boligområde 3 og 4 ligger Seimsmyrane (10) Dette er et større landbruksområde som ikke er i aktiv bruk. Det er også landbruksområder med noe spredt bebyggelse langs Arnavågen i vest (11). De sentrale jordbruksområdene og de eldre husene i tilknytning til disse er svært karakteristiske særtrekk i Indre Arna. Særlig karakteristisk er jordbruksområdet på Seimsmyrane (10) der landbruksområdet danner et egent landskapsrom avgrenset av bratte fjelsider mot øst og bebyggelsen mot nord og sør. Det er tydelige siktlinjer fra bebyggelsen i sør mot gårdsbrukene på landbruksområdet.

Bilde 28-30: Eldre gårdsbruk viser vestnorsk byggeskikk



28



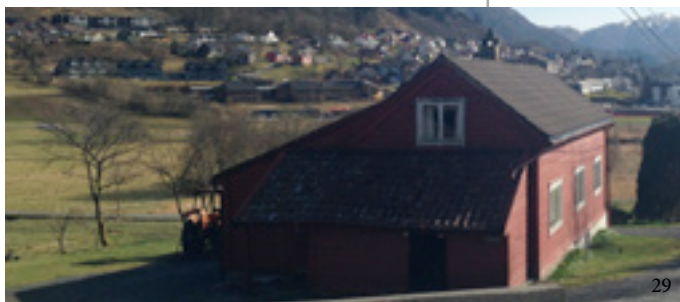
Figur 14



Bilde 31



Bilde 32 Store landskapsrom definert av fjellveggen til Arnanipa.



29



30

**SÆRTREKK:** STORE GRØNNE LANDSKAPSRUM DER DET ER TYDELIGE SIKTLINJER MOT ELDRE GÅRDSTUN. ELDRE BYGGESKIKK, SALTAK OG TRADISJONELL FARGEBRUK MED RØDT OG GULT.

## 5.4 SONER I LANDSKAPET



Bilde 35 Parkering langs fjordfronten

### ARNAVÅGEN OG STORELVA

I Indre Arna finner man både fjordarmen Arnavågen, og elven Storelva. Arnavågen danner et stort landskapsrom avgrenset av åssidene mot øst og vest, mens Storelva danner et mindre og mer intimt rom, der rommet avgrenses av vegetasjonen langs elveleiet.

Fjordfronten til Arnavågen fremstår i dag som lite tilgjengelig. Innerst i Arnavågen er fjordfronten satt av til parkering med en smal kaifront mot vannet. Det er likevel gjort tiltak for å gjøre den noe tilgjengelig med en gjestebrygge og båthavn. Sør for Næringsområdet på Storaneset ligger badestranden Hegglandsviken. Denne ligger isolert for seg selv uten gangnettverk eller andre koblinger motsentrum eller annen bebyggelse. Enkelte steder langs Arnavågen finner man eldre naustområder.

Storelva løper gjennom både nærings og sentrumsområdet. Elveløpet er preget av tett vegetasjon og er lite opparbeidet. Storelva var tidligere forurenset på grunn av industri i Arnadalen, men tiltak på 80 tallet har gjort til at dette nå en av Hordalands beste lakselver (Bergen kommune 2012).



Bilde 36 En vakker elv med mye laks, men også tilgrodd og utilgjengelig.

LANDEMERKER:  
ARNAVÅGEN OG STORELVA

SÆRTREKK:  
NAUSTOMRÅDER  
BADEPLASS  
LITE TILGJENGELIG

\* Ortofoto fra norgebilder.no

## 5.4 SONER I LANDSKAPET

### DET NYE SENTRUM



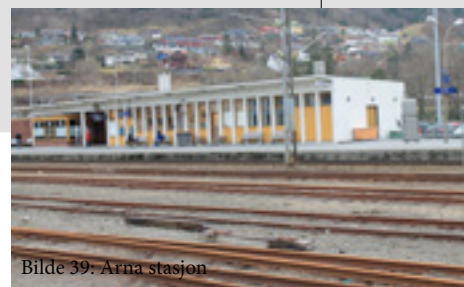
Figur 16

**LANDEMERKER:**  
ARNA STASJON, ØYRANE TORG OG  
INDRE ARNA KIRKE

**SÆRTREKK:**  
INFRASTRUKTUR OG PARKERING.  
SÆRPREGET ARKITEKTUR MED  
FARGER I GULT



Bilde 38: Øyrane Torg



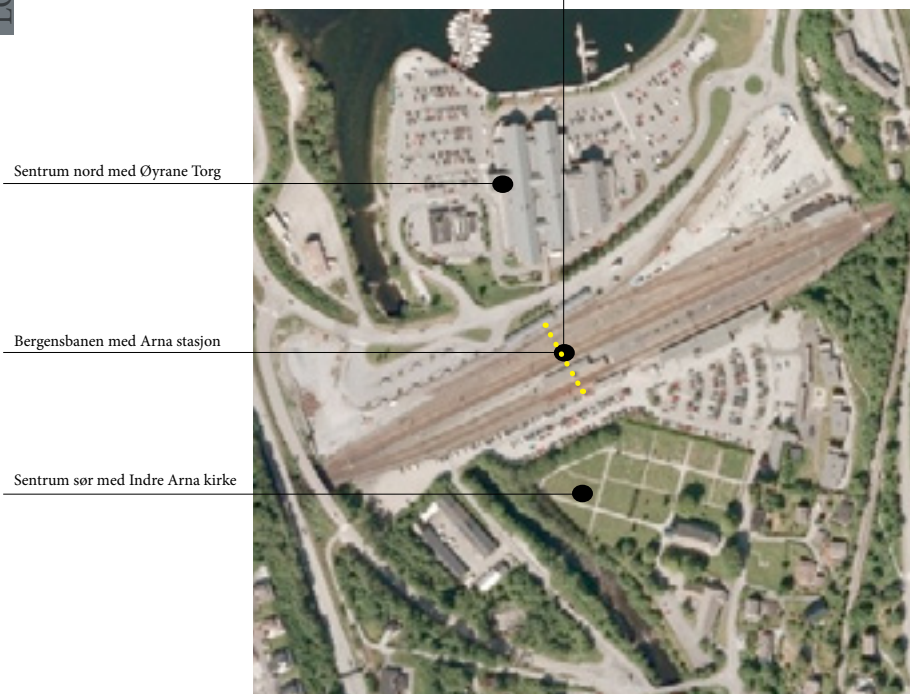
Bilde 39: Arna stasjon



Bilde 41: Fotjengerfelt langs jernbaneområdet



Bilde 40: Parkeringsplass ved kirken



Bilde 37: Bergensbanen deler dalbunnen på tvers slik at kirken og kjøpesenteret blir liggende på to separate øyer uten kontakt.

Sentrumsområde 1: I sentrumsområde 1 finner man kjøpesenteret Øyrane Torg, Indre Arna kirke og Arna stasjon. Disse tre bygningene har særpregert arkitektur, men ligger på tre øyer uten kontakt. Rundt togstasjonen, kirken og kjøpesenteret er store områder avsatt til parkering. Kryssing av toglinjen skjer via en undergang under jernbaneskinnene (markert med gult i bilde 37). Området er lite tilrettelagt for gående og syklende, og arealbruken gjør at det er lite aktivitet i området på kveldstid.

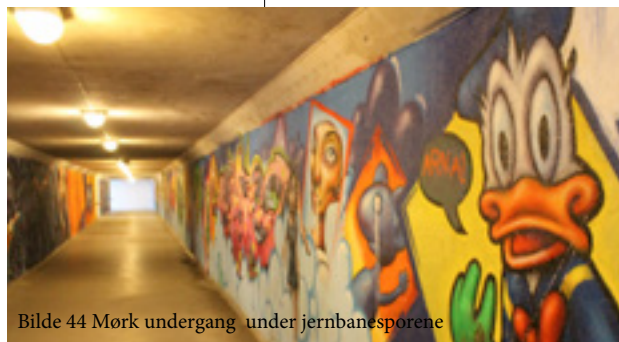
## 5.4 SONER I LANDSKAPET



Bilde 42: Grå flater og busskur ved Arna bussterminal



Bilde 43: Restareal midt i Indre Arna sentrum



Bilde 44 Mørk undergang under jernbanesporene

Sentrum nord

Sentrum sør



Bilde 45: Et bortgjemt grøntareal ved kirken



Bilde 46: Staeingard ved kirken



Bilde 47: Del av kirkeområdet



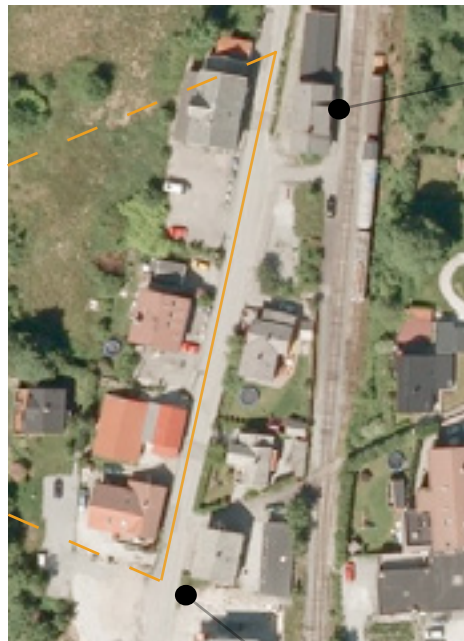
Bilde 48: Inngang Indre Arna Kirke

## 5.4 SONER I LANDSKAPET

### Det gamle sentrum i Indre Arna



Figur 17



Bilde 49: Gateløpet i det tidligere sentrumsområdet



Bilde 50 Vossabanen med tidligere Arna stasjon



Bilde 51: Løe i det gamle sentrumet

**Sentrumsområde 2:** Fra dalbunnen stiger terrenget opp mot et landskapsplatå på østsiden av Arnavågen (7). Her finner man det gamle sentrum i Indre Arna som ble etablert rundt Vossabanen. Den tidligere sentrumsgaten er i dag omgjort til en boliggate. I denne sonen finner man bygninger og funksjoner av svært variert karakter med blandt annet Indre Arna skole, eneboliger, leilighetsbygg, noen næreingslokaler, brannstasjon og idrettsbane. Typologien i området er bladet og her finner man bebyggelse fra 1800 frem til i dag.

#### LANDEMERKER:

INDRE ARNA SKOLE OG ARNA HELSEHEIM ER BYGNINGER SOM RUVER I LANDSKAPET. ARNA STASJON ER OGSÅ ET LANDEMERKE, MEN MED EN MER DISKRE PLASSERING.

#### SÆRTREKK:

DET GAMLE SENTRUM MED VARIERT FARGEBRUK



Bilde 52: Det gamle Indre Arna sentrum med særpreget fargebruk i gult og rødt



## 5.4 SONER I LANDSKAPET



Arna Helseheim

Eldre Gårdshus

Leilighetsbygg med butikk

Arna stadion

Bilde 53 Varierte funksjoner og arkitektur fra ulike årstider



Bilde 54: Uløe midt i bebyggelsen i Indre Arna



Bilde 55: Eldre næringsbebyggelse



Bilde 57: Prestegarden



Landskapsplatå

Dalbunnen

Bilde 56: Indre Arna skole svært eksponert på en skrent i terrenget.

## 5.5 BEVEGELSE



Figur 18: Bevegelse mellom hverdagsfunksjonene

Mennesker beveger seg mellom ulike punkter og funksjoner iløpet av en dag. Mengden bevegelse mellom enkelte punkter er mer sentrale enn mellom andre punkter. Ved å lokalisere disse funksjonene og knytte disse sammen får man frem et nett av noen naturlige bevegelsesbaner. Kartet viser hvordan de ulike funksjonene i Indre Arna ligger vent mot øst og at det i stor grad er i retningen og mellom de målpunktene som finnes her, at mengden av bevegelse skjer.



Figur 19: Infrastruktur

Sentrum i Indre Arna er dominert av store areal avsatt til parkering, veger og jernbaneanområder. E 16 ligger på vestsiden av dalen. I øst er lokalvegssystemet dominert av nord-sørgående vegtrasseer med få tversgående forbindelser.

INFRASTRUKTUR SKPER STORE BARRIÈRER FOR MOBILITET MED GANGE OG SYKKEL I SENTRUM AV INDRE ARNA



Figur 20: Karet viser hva som skjer når man ser mobilitet og infrastruktur i sammenheng.

De store arealene avsatt til infrastruktur fremstår som barriærer for menneskenes bevegelse. Dette fører til at man som gående eller sykkende i liten grad har mulighet til å velge korteste vei mellom funksjonene. Selv om det er korte avstander, fører bilvegens dominans og lett tilgjengelige parkeringsareal, til at det er enklere å velge bilen enn å gå eller sykle.

## 5.6 BYROM OG MØTEPLASSER

Det finnes en rekke byrom i et landskap. Byrommene kan være av ulik skala fra landskapsformenes overordnede rom, til små smug og rom mellom bygninger. Veggene i byrommene kan være avgrenset av både naturlandskapet som en fjellvegg og vegetasjon, eller av bebygde elementer som et gjærde eller en bygning.

Møteplasser er sosiale arenaer der mennesker møtes. Møteplasser kan finnes i mange ulike varianter, med ulik funksjon og bruk. En møteplass kan være alt fra en kafe eller et idrettsanlegg til en større offentlig allmenning. Møteplassenes forskjellige skala og karakter kan fremme ulik sosial kontakt.

Forholdet mellom møteplassene og byrom sier noe om hvor, hvem og hvorfor mennesker møtes.

I Indre Arna finnes det en rekke møteplasser og byrom (se side 57). Byrommene er imidlertid fragmentert, utilgjengelige, lite definerte og ligger inneklemt mellom veier, parkeringsplasser og næringsareal. Dette fører til at de byrommene som finnes blir lite brukt.

Møteplassene i Indre Arna er på steder som er knyttet til organisert idrett, ulike foreninger, kirke eller handel. Kartet viser hvordan det kun er to steder der man kan identifisere overlappende byrom og møteplasser. Dette er på kjøpesenteret Øyrane Torg, ved kirken. Selv om dette er byrom som til en viss grad kan oppleves som offentlige, er det likevel noen begrensninger i forhold til hvem, og ved hvilket tidspunkt man kan oppholde seg der. På kvelden, når kjøpesenteret stenger og organisert aktivitet avtar er Indre Arna et sted uten liv.

BYROMMENE I INDRE ARNA ER LITE TILGJENGELIGE

MØTEPLASSENE KREVER AT MAN ER AKTIV DELTAGER  
ELLER MÅ HAR EN GRUNN TIL Å VÆRE DER



Bilde 58: Kafé og benker på kjøpesenteret er møteplasser, men krever at man følger kjøpeseterets regler for opphold. Kjøpesenteret har åpningstider og er dermed lukket ved enkelte tider på døgnet.

## 5.6 BYROM OG MØTEPLASSER

### BYROM



Bilde 59: Hegggladsviken, badestrand



Bilde 60: Landbruksområde på Seimsmyrane



Bilde 61: Byrom mellom vegen og parkeringsplassen til kjøpesenteret



Figur 21: Byrom og møteplasser i Indre Arna. Kartet er ikke utfyllende, men viser viktigste byrommene og møteplassene.

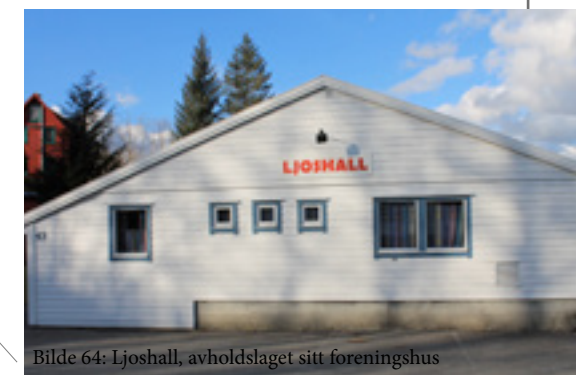
### MØTEPLASSER



Bilde 62: Idrettsbanen, møteplass for fotball og friidrett.



Bilde 63: Ådnahallen: Fritidsklubben for barn og unge



Bilde 64: Ljoshall, avholdslaget sitt foreningshus

## 5.7 LOKAL OPPLEVELSE - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN

### Resultat fra tegneøvelse

I første del av intervjuet fikk informantene i oppgave å lage en enkel skisse overvIndre Arna. Bilde 65-67 viser resultatet av denne oppgaven. Alle informantene startet tegningen ved å skissere Arnavågens fasong for så å plassere veisystem og infrastruktur etter dette. Det siste de tegnet var enkeltobjekter i forhold til fjorden og veiene.

Både informant 1 og informant 3 trekker frem kjøpeseteret Øyrane Torg. Der informant 1 vektlegger at friidrettsbanen er viktig å få med på tegningen er informant 3 mer opptatt av å få frem båthavnen og badestranden ved holmen. Informant 3 er den eneste som ikke trekker frem kjøpesenteret Øyrane Torg. Denne informanten beskriver at kirken er en sentral plass.

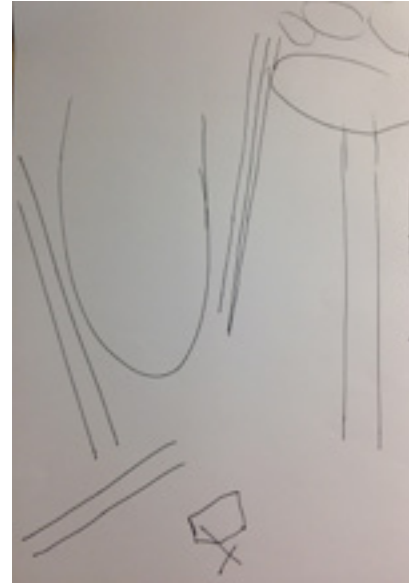
Dette viser hvordan Arnavågen og veisystemet er kollektive bilder av stedet som alle velger å fremheve. Samtidig ser man at det er ulike enkeltelementer de ulike informantene trekker frem. Ut fra individuell verdisetting og tilknytning



Bilde 65

*“Jeg må jo selvfølgelig tegne inn Øyrane Torg, det er jo noe som ikke er så lett å unngå for å si det sann. Friidrettsbanen er jo en viktig ingrediens sammen med jernbanene, skolen og gamlehjemmet.”*

INFORMANT 1



Bilde 66

*“Det kan tolkes som om er inne i et veikryss. Kirken er en sentral plass, vertfall for meg. Ellers så ser jeg for meg et område med en idrettsarena og et jordbruksområde, og at det er bebyggelse opp mot Ådnanipa.”*

INFORMANT 2



Bilde 67

*“Du har Arnavågen med holmen og båthavnen, og så er det Øyrane torg og en masse veier.”*  
INFORMANT 3

## 5.7 LOKAL OPPLEVELSE - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN

### Resultat Intervju

Intervjuer: Hvis du skulle beskrive Indre Arna med ord, hva ville du sagt da?

Informant 1: *“Jeg ville beskrevet det som en typisk forstad, og at det er et sentralt sted i forhold til byen og jernbanestasjonen. Jeg ville også sagt at det er et sted der det er mer fjord og fjell enn andre steder i Bergen og et sted der det er mye idrett, med mange gode idrettsklubber.”*

Informant 2: *“Det er en plass i et trangt dalføre, som kan virke inneklemt for mange personer. Det opplever jeg noen ganger iallfall.”*

Informant 3: *“Nei, si det, jeg tro jeg ville sagt noe slikt som en flott plass mellom fjellene.”*

Svarene fra informantene viser at det er relativt like temaer de velger å vektlegge når de skal beskrive Indre Arna med ord. Alle informantene trekker frem stedets topografi. Forskjellen er at det er ulik opplevelse av de samme elementene. Informant 1 har utelukkende en positiv opplevelse av fjellene som noe positivt, mens informant 2 føler at den samme topografien fører til at stedet oppleves som trangt og inneklemt. Informant 3 trekker også frem topografi, men er også opptatt av å sammenligne det med andre steder. Informant 3 ser på det innholdet som finnes i Indre Arna i forhold til andre steder der han fremhever idrett og jernbanestasjonen.

Intervjuer: Hvis du fikk besøk og skulle vist frem Indre Arna, hva ville du da vist frem?

Informant 1: *“Jeg ville vist de Arnavågen.”*

Informant 2: *“Det må være skogsveiene. Det er ikke så mye mer å vise frem, men ja, fjellene og naturstiene.”*

Informant 3: *“Da ville jeg vist frem Høgåsen og Arnanipa og kanskje tatt de med på en av badestrendene.”*

Intervjuer: Hva ville du ikke vist frem?

Informant 1: *“Jeg ville ikke vist frem Arnadalen og terminalområdet, det er ikke noe fint å se på.”*

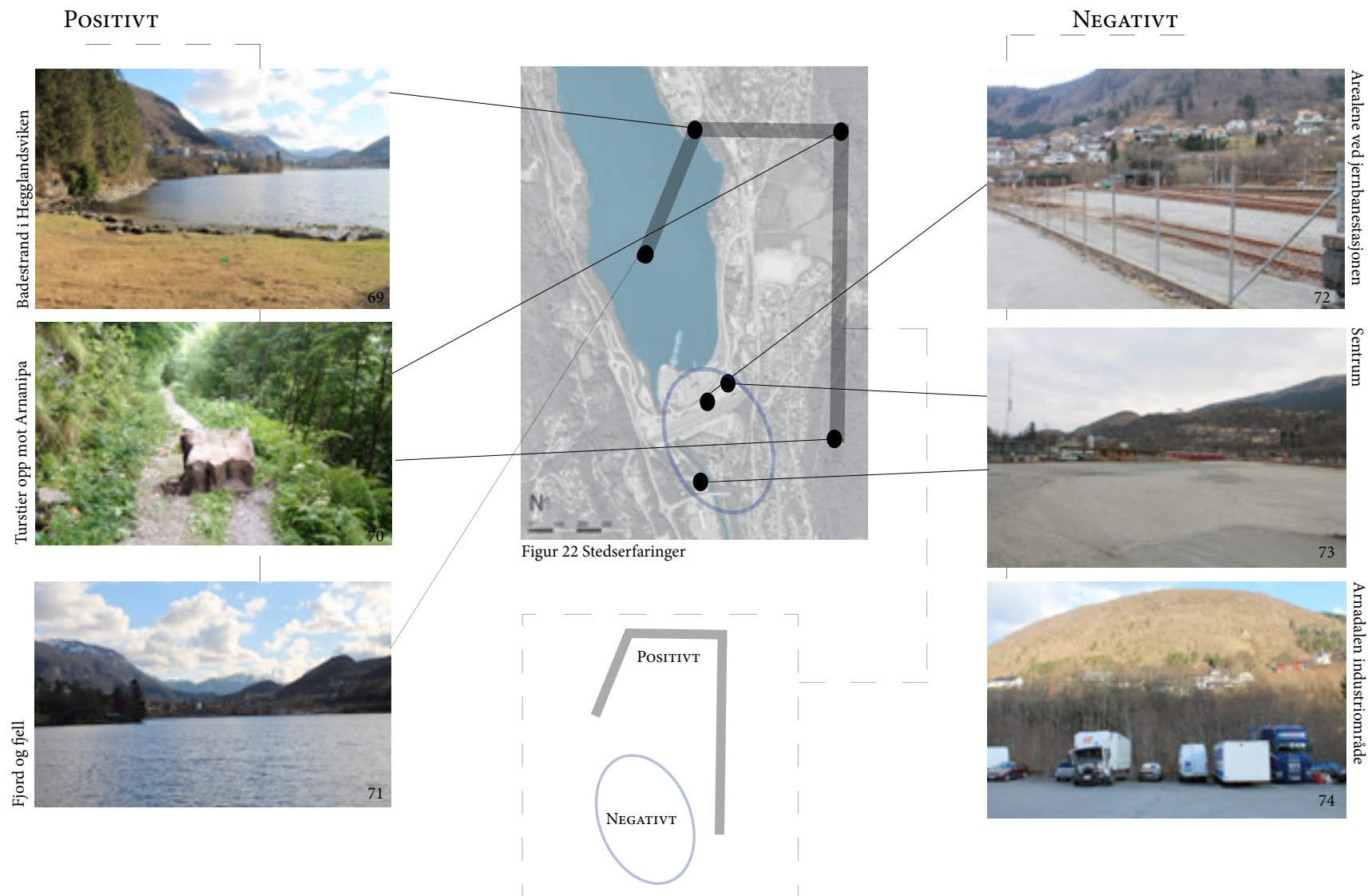
Informant 2: *“Jeg synes ikke det er fint med jernbanen. Det synes jeg er forferdelig stygt her i Indre Arna. Jernbaneskinnene og området rundt der. Det ligger midt i bygda og er kjempestygt og så gjør det at alt det fine ved kirken blir gjemt bort.”*

Informant 3: *“Rundt Torofabrikken og innover i dalen er det ikke så fint. Området rundt jernbanen er ikke noe særlig, det er rufsete.”*

Alle informantene velger å trekke frem Indre Arnas omgivelser og naturkvaliteter med Arnavågen og fjellområdene som noe de ville vist frem til besøkende. Informant 3 velger å trekke frem badestrendene. Selve sentrum med jernbanen og dalområdet mot sør i Indre Arna er områder de synes er stygt og noe de ikke ville vist frem.

*“jeg ville sagt noe slikt som en flott plass mellom fjellene.”* INFORMANT 1

# 5.7 LOKAL OPPLEVELSE - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN



DE NEGATIVE ELEMENTENE ER KONSENTRERT I SENTRUM AV INDRE ARNA, DE POSITIVE ER LOKALISERT I DET OMLIGGENDE LANDSKAPET

## 5.7 LOKAL OPPLEVELSE - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN

Hva er det mest positive ved å bo i Indre Arna?

Informant 1: *“Det er at det er sentralt. At det bare er ti minutter med toget til byen. Samtidig er det ikke så veldig mye folk her. Det er midt mellom byen og bygda.”*

Informant 2: *“At det er sentralt. Det er noe jeg prøver å formilde når jeg skal fortelle om Indre Arna. At det bare er ti minutt med toget. Andre positive ting er jo at det er et fint sted for de som er glade i fjellet og naturen. Og så er det dette med bygdeby. At det er litt jordbruk og at det er kort vei å komme seg til områder som ligger skikkelig på landet.”*

Informant 3: *“Det er jo sentralt. Man kan reise fra byn og gå rett opp på Arnanipa iløpet av en time. Også er det at det er tilgang på fine badestrender. Alle disse tingene kan man gå til, man slipper egentlig å ha bil. Kan gå til absolutt alt, det er ikke så mange plasser i Bergen man har de samme mulighetene.”*

Alle informantene legger vekt på at Indre Arna er en sentral plass å bo, der man har muligheten til å komme seg raskt til fjell og natur samtidig som byen ligger en kort togtur unna. To av informantene omtaler Indre Arna som en bygdeby. Informant 1 er opptatt av bygdebyens kvalitet med mindre mennekser enn i bykjernen. Gjennom hele intervjuet er informant 1 redd for at mange nye innflyttere vil føre til sosiale problemer, mer kriminalitet og dårlige skoleforhold for barn og unge. Informant 2 er opptatt av lokalitet og landskap i det hun kaller bygdebyen, med korte avstander både til byen, til bygda og at stedet har et grønt landskapspreg. Informant 3 setter pris på at det er korte avstander og at man kan gå til alle funksjonene man trenger i hverdagen.

Hva synes du Indre Arna mangler som de andre bydelssentrene har?

Informant 1: *“De videregående skolene i Arna har ikke like mange linjer og tilbud som i andre bydeler, og selv om vi har bensinstasjonen så skulle vi gjerne hatt en søndagsåpen butikk.”*

Informant 2: *“De andre bydelssentrene har en større romslighet rundt bydelssenteret, her i Indre Arna ligger det jo inneklemt i en trang dal”*

Informant 3: *“På Nesttun har de et fint bydelssentrum med gågate, ellers har jo andre bydelene bare kjøpesentre. Det gamle sentrum i Indre Arna har potensiale til gågate her i Indre Arna, men det er jo ingenting der i dag. Ellers har jo de andre bydelene bybanen som knytter sammen, eller skal knytte sammen, bydelene. Det kommer vel aldri bybane til Arna tror jeg.”*

Hva synes du Indre Arna har som de andre bydelssentrene ikke har?

Informant 3: *“De andre bydelssentrene har ikke en tilgang til fjord og fjell på samme måte som her i Indre Arna. Der må man i bil for å komme seg til dette, mens her i Arna her kan man jo bare gå rett ut til begge deler.”*

Når du møter nye mennekser og forteller at du bor i Indre Arna, hvilken reaksjon får du da?

Informant 3: *“Inni by'n er de ofte negative, mens mennesker som ikke kommer fra Bergen synes det er et smart sted å bo fordi det er både sentralt og billig. Men det er få som vet om de muligheten som finnes er her. Mange får en ”aha opplevelse” når jeg forteller om at jeg kan gå fra huset mitt og ha tilgang til fjorden, fjellet og byen på ti minutter. Det er jo ingen av de andre forstedene der man kan gjøre dette.”*

Informant 2: *“De sier ofte ”er det der du bor” og så legger de vekt på ”der” i en negativ retning. Folk innbiller seg at det er lang til byen, så jeg føler jeg må selge et produkt.”*

Intervjuer: Er det et produkt som er vanskelig å selge?

Informant 2: *“Det virker bare som om man må bli oppdatert, og det er et lite kjent sted. Når jeg forteller om at det bare er ti minutt inn til byen sier de ofte ”oj! Er det sant?” eller ”er det virkelig tilfelle at det bare er ti minutter inn til byen?” og så må jeg fortelle at det faktiske er ganske sentralt. Jeg gjorde det senest i dag!”*



## 5.7 LOKAL OPPLEVELSE - RESULTATER FRA DEN SOSIOKULTURELLE ANALYSEN

Informant 1: *“jeg får høre at det er langt fra byen, eller at det er på baksiden av byen.”*

Felles for alle informantene er at de savner noen urbane kvaliteter. Informant 3 savner noe som kan trekke sammen bydelen internt. Alle informantene forteller at de opplever at Indre Arna er lite kjent som et sentralt sted og at mennesker gjerne blir overrasket når de forteller hvor sentralt det egentlig er. Samtidig opplever de at det er negative assosiasjoner til stedet ved at det omtales som en bakside sett i forhold til resten av byen. For mennesker som ikke har dannet seg et bilde, eller hørt andre snakke om Indre Arna fra før, virker stedet som et smart sted å bo. Det er verdt å bemerke at Informant 3 er den eneste av som har bodd borte fra bydelssenteret og senere flyttet tilbake. Informanten er under hele intervjuet entusiastisk over de mulighetene som finnes i Indre Arna. Noe som kan bety at han ser stedet “med nye øyne” og dermed ser mulighetene som finnes i Indre Arna.

Oppsummering:

Dybdeintervjuene viser at mennesker som bor i Indre Arna har flere overlappende stedsoppfatninger av stedet, og hva som er særegent. Samtidig har de enkelte informantene noen elementer som de føler seg mer tilknyttet til enn andre ut fra personlige interesser og perspektiv. Opplevelsen av stedet er av både positiv og negativ karakter, og knytter seg til ulike områder i bydelssenteret. De positive steds erfaringene er knyttet til at det oppleves som et sentralt sted, der man har nærhet til alle byens funksjoner samtidig som det er gangavstand til fjell og fjord. De negative stedsoppfatningene er knyttet til følelsen av at det er trangt og at det er mye veier, samt at jernbaneområdet og sentrum har et dårlig estetisk uttrykk. Jernbanen har i dette en dobbel rolle fordi den beskrives som visuelt negativ og funksjonelt positiv.

*“Mange får en ”aha opplevelse” når jeg forteller om at jeg kan gå fra huset mitt og ha tilgang til fjorden, fjellet og byen på ti minutter. Det er jo ingen av de andre forstedene der man kan gjøre dette.”*

INFORMANT 3

# 6

## DISKUSJON: FRA IKKE-STED TIL STED

---

Hensikten med dette kapitlet er å oppsummere og diskutere resultatene fra analysedelen og se dette i lys av teori. Gjennom analysedelen har man fått et sammensatt datamateriale der det kommer frem en rekke ulike særtrekk og idetiteter for Indre Arna. I dette kapitlet er det fokus på å strukturere og diskutere dette datamaterialet ut fra en teoretisk tilnærming. Hva skal ligge som premisser for Indre Arna sin videre utvikling. Hvilke eksisterende kvaliteter det vil være viktig å ta med seg inn i fremtidens sted i Indre Arna, og hvilke nye elementer man bør tilføre for at stedet skal være et attraktivt sted der mennesker ønsker å bo, jobbe og oppholde seg?

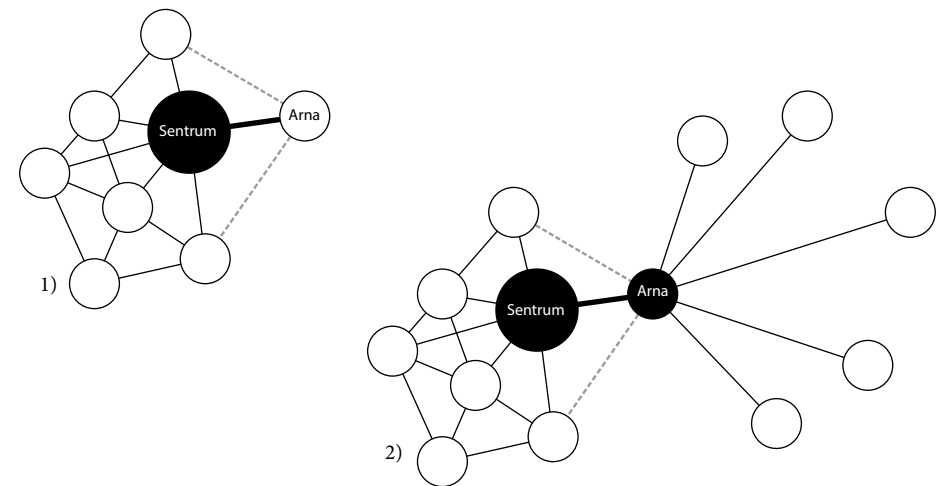
## 6.1 INDRE ARNA SIN REGIONALE ROLLE

### Muligheter og mobilitet

Samferdsel og mobilitet har i et historisk perspektiv vært et viktig stikkord i byutvikling. Sentrale steder som har gitt mulighet for mobilitet har fremstått som attraktive ved at de tilbyr valgfrihet, mangfold og muligheter (Helle mfl. 2006). De historiske analysene viser hvordan Bergen tidligere var sterkt knyttet til havet, ved at båten var transportmiddelet, og hvordan dette endret seg til at byen i etterkrigstiden var knyttet til motorveien da sentralitet ble definert ut fra tilkomsten med bil. Dagens tanker om samferdsel og mobilitet reflekteres i dokumentanalysen av Bergen kommune sine strategier for utvikling. Her ser man at det er økende fokus på at det er kollektivsystemene som skal definere hva som er sentralt. Attraktive steder i 2014 har høy grad av mobilitet med kollektivtransport, gange og sykkel. Dette er steder der man har finner gode kollektivkoblinger med høy hyppighet, og der man har mulighet for varierte typer transport. Det er steder som opptrer som knutepunkter for kommunikasjon, opplevelser og mobilitet.

Hvordan et sted forholder seg i slike nettverk til andre steder er viktig for å definere et bestemt sted og dens kvaliteter (Massay 1994). De historiske analysene viser at Indre Arna, i et slikt nettverksperspektiv har hatt sterke kvaliteter regionalt. Frem til 1900 tallet var fjorden infrastrukturåren der Arna knyttet sammen regionen både i øst og i vest. Arna var dermed sentralt og attraktivt på grunn av lokaliteten mellom Bergen og fjordarmene mot øst. Med Vossebanen ble Arna gradvis mer knyttet til Bergen og stedet ble nå sentralt og attraktivt fordi bydelssenteret fikk rolle som et stasjonssted. Arna hadde i denne perioden et fortrinn foran andre landlige områder rundt Bergen, ved at det hadde tog. Problemet oppstod i etterkrigstiden når perspektivet ble endret og det ikke var den regionale rollen, men en mer lokal byrolle og transporten med bil som skulle definere attraktiviteten. I et byperspektiv der kampen stod mot de andre byområdene var arna, med bydelssenteret i Indre Arna, den mest usentrale bydelen med bil fra Bergen sentrum. Dermed mistet stedet en rolle i nettverket og stedet fremstod som usentralt og lite attraktivt.

I dag er bildet annerledes og den regionale rollen har igjen blitt et aktuelt og viktig ledd i utviklingen rundt Bergen. Med Bergensbanen og E16 fremstår Indre Arna som et knutepunkt mellom bykjernen i vest, og innlandskommunene i øst. Dette



Figur 23: Indre Arna sine roller i ulike nettverksperspektiv.

1) Viser hvordan Indre Arna sin rolle oppleves i et bynettverk. Stedet er her i utkanten av nettverket. 2) viser hvordan Indre Arna sin rolle oppleves i et regionalt nettverk. Stedet er her et knutepunkt med gode koblinger mot andre steder.

fører til at Indre Arna har stor muligheter for å definere seg som et regionalt knutepunkt. De regionale nettverksanalysene viser at man kan reise direkte med bussen til Voss og Oslo, bussen til Hardanger, eller gjennom togtunellen til Bergen sentrum. Stedet har dermed en sterk rolle i et regionalt nettverk, samtidig som det har en god kobling til bykjernen. Sett i forhold til andre bydelene er det ingen andre som har den samme regionale funksjonen. Likevel viser de sosiokulturelle analysene at det er varierende opplevelser om Indre Arna sin posisjon som et regionalt knutepunkt. Internt beskrives stedets beliggenhet som en kvalitet. Innbyggerne mener stedet er sentralt og verdsetter dens lokalitet mellom byen og landet. Eksternt, beskrives stedets beliggenhet som en ulempe, der det oppleves som et usentralt sted i utkanten av byen.

Denne variasjonen mellom hva som betegnes som sentralt og usentralt må ses ut fra perspektivet til den som betrakter. Indre Arna vil oppleves sentralt i forhold til en av bygdene mot øst ved at stedet er ett stopp nærmere den urbane bykjernen.

## 6.1 INDRE ARNA SIN REGIONALE ROLLE

---

Fra et annet perspektiv, der man ser stedet i forhold til bykjernen, kan Indre Arna oppleves som usentralt ved at det ligger i ytterkanten av det som kan betegnes som byområdet. Forholdet mellom sentralt og usentralt kan også ha sammenheng med transportmiddel. Den eksterne spørreundersøkelsen (se s. 42-44) viser at de fleste oppgir at de har ankommet, eller kjørt forbi Indre Arna med bil. Fra bykjernen er Indre Arna usentral dersom man kjører i bil, sykler eller går, men med tog er stedet kun 8 minutter unna, og en av de bydelssentrene som har kortest reisetid til sentrum. Dette kan tyde på at de som betegner Indre Arna som usentral knytter stedet til bilveien, mens de som betegner Indre Arna som sentralt knytter det til toget. Det kan også tyde på at mulighetene med toget er lite kjent eksterne og at man dermed automatisk betegner sentraliteten ut fra en transportform med bil.

I dagens byutvikling er det et økende fokus på at det er kollektivtrafikk og ikke bilens tilgjengelighet som skal definere hva som er sentralt. Med økt fokus på et liv uten bil og attraksjonen med sentralitet i forhold til kollektivknutepunkt er det grunn til å tro at Indre Arna sin rolle som usentralt vil forandre seg i fremtiden. Dette vil være positivt for å fremme Indre Arna som et attraktivt sted med en viktig rolle som knutepunkt. Dette er en verdifull rolle og identitet som det er viktig å ta vare på, og fremme i fremtiden. Dette fører til at det må gjøres grep som kan fremme rollen som stedet har i nettverket.

Dette stiller spørsmål om den eksisterende mobiliteten er nok til å fremme Indre Arna som et knutepunkt. Selv om Indre Arna har god kollektivdekning til sentrum med tog, er svakheten at denne mobiliteten først og fremst dreier seg om en akse mellom bydelssenteret og bykjernen. Den regionale nettverksanalysen (se s. 32) viser at koblingene mot andre byområder er svært begrenset. Indre Arna fremstår med en sentral og sterk hovedakse mot bykjernen, men med få armer mot andre byområder. Dette kan føre til at inntrykket av Indre Arna som et usentralt sted forsterkes fordi må via bykjernen for å komme seg til andre steder innenfor Bergen kommune. Strategiene til Bergen kommune viser også at bydelssenteret er det eneste som planlegges uten bybane. Dette kan føre til at omdømmet og den rollen som Indre Arna har som et usentralt sted i bynettverket i vil kunne bli forsterket fordi stedet faller utenfor et mobilitetsnettverk internt i kommunen.

Spørsmålet om hvordan Indre Arna kan utvikles som et attraktivt bydelssenter, vil dermed knytte til seg spørsmålet om hvordan stedet kan styrke sin posisjon som knutepunkt både i bynettverket og i det regionale nettverket. For å gjøre dette må man legge opp til både funksjonelle, visuelle og opplevelsesmessige kvaliteter som fremmer dette.

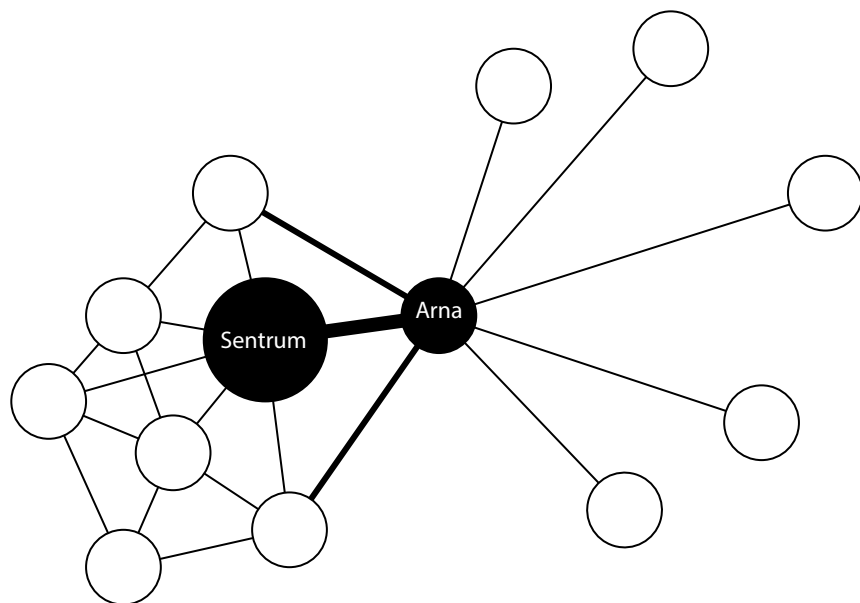
### **Strategi:**

#### Visuelle tegn:

I dag er det få visuelle tegn som tyder på at stedet er et knutepunkt. Den eksterne sosiokulturelle analysen avslører at stedet i stor grad er et sted som oppleves som et ingenting med lite innhold. For å fremme Indre Arna som et regionalt knutepunkt bør man derfor forsterke og tydeliggjøre stedets innganger, utganger og fremme de mulighetene som finnes per i dag. Dette kan gjøres ved å fremme og synliggjøre elementer i som mennesker kjenner fra sentrale steder, som togstasjoner og kollektivterminaler. Ved at slike elementer ligger sentralt plassert og lett leselig i landskapet gjør man det lettere for mennesker å definere stedets muligheter og skaper interesse for videre utforskning.

Dagnes gode tilgjengelighet på parkeringsareal ved togstasjonen i Indre Arna gjør det mulig å sette fra bilen og reise videre med toget til bykjernen i vest, eller med bussen mot øst. Selv om dette bygger opp under Indre Arna sin identitet som knutepunkt i et regionalt perspektiv, skaper dette problemer for de visuelle, funksjonelle og opplevelsesmessige opplevelsene lokalt. Dette kommer særlig frem gjennom innbyggernes opplevelser av sentrumsområdet i Indre Arna. I de områdene der det er store areal avsatt til parkering, er det også få positive stedsbilder. Dette er steder som per i dag ikke tilfører Indre Arna steds kvaliteter eller stedsidentitet. I fremtidens Indre Arna bør derfor finne nye løsninger for en innfartsparkering som kan frigi dagens flate parkering til ny bruk, samtidig som man beholder den funksjonen som innfartsparkeringen har. Dette fører til at man frigi areal i sentrum til funksjoner som er med på å bygge opp under at nye kvaliteter ved stedet som kan mennesker skal danne positive stedsbilder.

## 6.1 INDRE ARNA SIN REGIONALE ROLLE



Figur 24: Gjennom å forsterke eksisterende nettverk og definere knutepunkt-funksjoner kan Indre Arna reetablere sin rolle som regionalt knutepunkt

### Funksjon:

For at Indre Arna skal oppleves attraktivt på bynivå må man sørge for at man i fremtiden ikke bare må ha god kollektivnettverk til bykjernen, men også til de andre bydelene. Med dobbeltspor til bykjernen trafikk kanaliseres gjennom toget til Bergen sentrum og med et effektivt knutepunkt i bykjernen kan dette gi gode koblinger videre til andre bydeler. Likevel er dette et sårbart system fordi det fortsatt bare er en hovedåre som knytter stedet til bynettverket. For å bygge opp under et mindre sårbart system vil det derfor være viktig at man forsterker koblingene til nabobydelene slik at man har koblinger i flere retninger. Dette kan gjøres ved å forsterke bussnettverket til nabobydelene Åsane i nord og Fana i sør.

### STRATEGI:

UTVIKLE ET ATTRAKTIVT REGIONALT KNOTEPUNKT OG REETABLERE INDRE ARNA SIN IDENTITET SOM ET SENTRALT STED

Ved knutepunkter vil man også ha ventetid og korte opphold ved togstasjonen og bussterminalen. Dersom flere mennesker reiser kollektiv til, fra og innom Indre Arna vil dette føre til at man aktivt må erfare stedet. Man vil oppleve det som et sted som har en regional rolle, ikke bare som en flyktig visuelt bilde man reiser forbi med toget eller på motorveien. Ved å fysisk erfare Indre Arna som noe positivt vil det føre til at Indre Arna er et sted man kjenner til og erfarer, og man kan dermed kunne trigge mennesker til en videre utforskning av Arna sine muligheter.

## 6.2 NÆRHETSBYDELEN INDRE ARNA



Bilde 74: Indre Arna i dag. Et sted der bilen har den fineste vegen

### **Knytte sammen hverdagsfunksjoner**

På samme måte som nettverk og mobilitet vil være sentralt for å definere Indre Arna som et knutepunkt, vil dette også være sentralt for å definere Indre Arna som bydelssentre. De fysiske analysene på lokalt nivå viser hvordan Indre Arna sin beliggenhet med avgrensninger mot fjorden og fjellet har ført til at bydelssenteret har hatt en begrenset utbredning med korte avstander mellom hverdagens funksjoner. Dette fører til at bydelssenteret fremstår som konsentrert sett i forhold til andre bydelssentre (se s. 39). Den sosiokulturelle analysen viser at innbyggerne setter pris på den muligheten de korte avstandene gir til å ha en nærhet til alt man trenger i hverdagen, og at dette er en kvalitet man bør fremheve.

Gjennom de historiske analysene ser man at Indre Arna tidligere var et sted med gangavstand mellom hverdagsfunksjonene. Med fremveksten av forstadens infrastrukturlandskap ble bevegelsesbanene brutt og i dag fremstår Indre Arna som et sted der bevegelsene er tilrettelagt for bil og tog. Der man tidligere kunne gå, er det i dag store barrierer med jernbane, veger og parkeringsplasser. Dette fører dette til at det er lett å komme seg rundt i tettstedet med bil, mens det er både vanskelig og lite hyggelig å bevege seg til fots eller på sykkel. Dette ser man særlig i sentrum i Indre Arna der landskapet er dominert av parkeringsplasser og lukkede jernbanelandområder ( se s. 52). Dette fører til at man velger bilen selv om avstandene er korte.

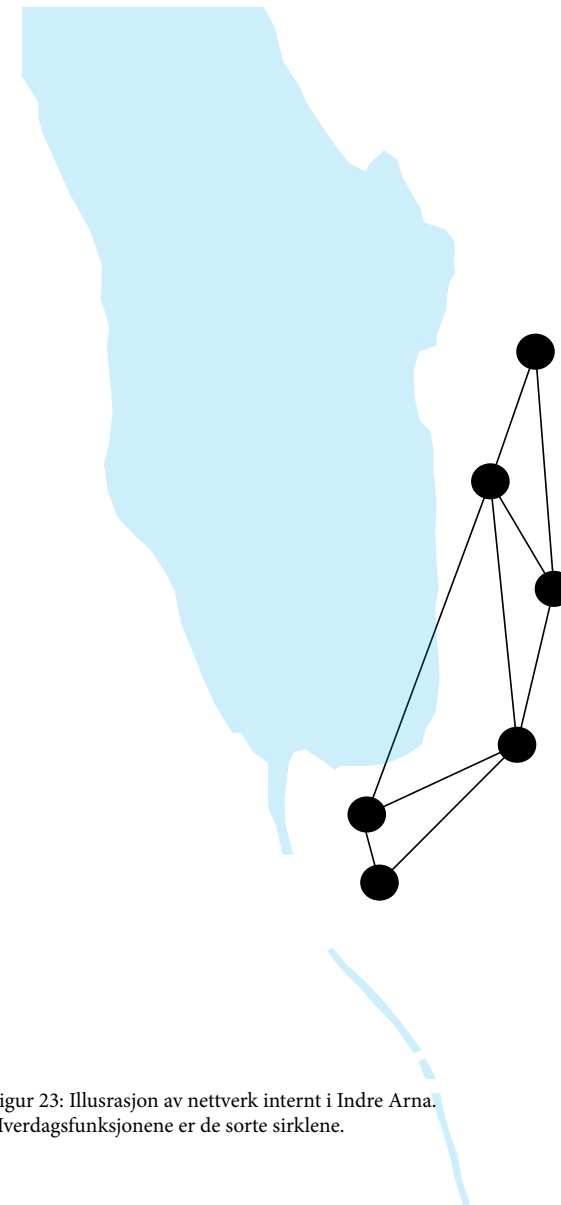
## 6.2 NÆRHETSBYDELEN INDRE ARNA

### STRATEGI:

REETABLERE GANGBARE INDRE ARNA VED Å KNYTTE  
OMRÅDER SAMMEN OG ETABLERE ER ATTRAKTIVT  
GANG OG SYKKELNETTVERK

Ifølge Auge ( 1995) er denne formen for bevegelse negativ for de opplevelsene mennesker har av et landskap. Steder der bilen har hovedrollen gir menneskene lite interaksjon med sine omgivelser. Forflytning med bil er i stor grad en bevegelse som dreier seg om en avgrenset handling med fokus å bevege seg fra A til B. Dette fører til at man går glipp av muligheten for opplevelser på veien. Når man beveger seg til fots eller ved å sykle er dette annerledes fordi man aktivt tar del i, og opplever det som skjer i omgivelsene. Man har muligheten til å velge å stoppe opp, møte mennesker, se og lukte. Det er dermed en form for bevegelse som er med på å skape opplevelser, tilknytning og dermed også stedsidentitet ved et sted (Carmona m.fl: 2010).

Når Indre Arna per i dag er tilrettelagt for at man skal kunne kjøre får man dermed ikke den samme kontakten og tilknytningen til omgivelsene som man kunne fått dersom man kunne benyttet kroppen aktivt som transportmiddel. Med gode kollektivnettverk og korte avstander mellom hverdagens funksjoner er Indre Arna et sted der potensiale for å leve et liv uten bil er stort. Ved å legge til rette for at mennesker skal bruke kroppen som transportmiddel kan både nye og gamle innbyggere få mulighetene til å knytte seg til stedet gjennom aktiv bruk av kroppen og sansene i landskapet. Bedre koblinger mellom områder og et bedre nett på gang og sykkelstier vil dermed være med på å fremme Indre Arna som et sted der mennesker kan skape tilknytning og stedsidentitet.



Figur 23: Illusrasjon av nettverk internt i Indre Arna.  
Hverdagsfunksjonene er de sorte sirklene.

## 6.3 NATURBYDELEN INDRE ARNA

### Nettverk av natur

Korte avstander i Indre Arna gjelder ikke bare i forhold til de funksjonene som man kan finne i bebyggelse og hverdagsfunksjoner, men også i forhold til de verdiene som man finner i naturen. I intervjuene med innbyggerne i Indre Arna kommer det frem at det omliggende naturlandskapet er noe innbyggerne i Indre Arna kjenner til, benytter seg av, og verdsetter. Nærheten til naturlandskapet gjør at innbyggerne føler seg tilknyttet til stedet og et viktig visuelt og funksjonelt element. De sosiokulturelle analysene viser imidlertid at det på by og regionnivå er lite kjennskap til verdene i naturlandskapet. Dette kan ha sammenheng med den visuelle og funksjonelle tilgjengeligheten. Stedet møter fjorden med en stor parkeringsplass, Storelva er gjemt bak vegetasjon, badestranden er isolert og det er ingen tydelige stier eller gangveger som leder mot turløyper på Arnanipa. Med mindre man er godt kjent vil man dermed ikke vite hvilke kvaliteter som finnes i landskapet.

I urbane strøk er det behov for steder der mennesker kan få ro og rekreasjon. Med en fortetting i Indre Arna vil det være viktig å få frem slike verdier som er med på å skape gode opplevelser. Naturlandskap er med på å øke mennesker livskvalitet fordi det er steder som fremmer kontinuitet i landskapet og rekreasjon fra en stressende tilværelse. Når Indre Arna skal bli tettere og mer urban, vil dette også medføre til at tilgang til natur vil bli svært viktig for at menneskers trivsel og velvære.

Spørsmålet om hvordan Indre Arna kan utvikle seg til et attraktivt bydelssenter vil derfor knytte seg til hvordan man kan knytte sammen hverdagens funksjoner og naturlandskapet i et nettverk. Ingen andre forstedssentre i Bergen har både fjorden, fjellet og elv innenfor en radius på 700 meter fra bydelssenteret. Dette er en kvalitet som stedet kan spille på for å fremme attraktivitet og særegenhet i fremtiden. Ved å koble naturområdene sammen og gjøre de mer tilgjengelig kan landskapet tas i bruk på nye måter. Slik kan både nye og eksisterende innbyggere knytte seg til disse stedene gjennom bruk. Arna kan bli et kjent som et sted som tilbyr muligheter i naturen.

### STRATEGI:

GJØRE FJELL, FJORD OG ELVEOMRÅDER VISUELT OG FUKSJONELLT TILGJENGELIGE

Tydelige akser fra sentrum mot naturområder vil øke bevisstheten rundt naturlandskapet og fremheve tydelige særtrekk i landskapet. Ved å fremheve disse elementene kan man forsterke tilknytningen til stedet fordi det er elementer som viser stabilitet og forhindre at Indre Arna oppleves som et flyktig sted uten særpreg. Et av de mest sentrale naturelementene er Arnavågen, som oppleves med mange positive steds erfaringer, men betyr dette at man ikke bør gjøre tiltak som fører til endringer langs og i Arnavågen? Her kan man finne svar i de mentale kartene som innbyggerne tegnet. Alle informantene tegnet fjordarmen, men selve fasongen på Arnavågen var ulik. Dette tyder på at det er lite kollektive opplevelser på fjordens fasong og at det dermed ikke er selve fasongen innbyggerne er knyttet til, men det faktum at den er tilgjengelig som visuelt og funksjonelt landskapselement. Ved å gjøre disse områdene langs fjorden mer tilgjengelig for en aktiv bruk kan flere mennesker oppleve de opplevelsesmessige kvalitetene i landskapet som Indre Arna har å by på.



## 6.4 MØTESTEDET



Bilde 74: Hvem i "bygda" har vært på Arnanipa i dag da? En bok på toppen kan også være en møteplass

### Varierte byrom

Et attraktivt byrom kjennetegnes ved at det fungerer både som både en destinasjon i seg selv og som et rom som man passerer gjennom på vei til et annet sted (Carmora 2010). I tiden før 1950 årene hadde Indre Arna rom tilknyttet til destinasjoner som det gamle sentrum, jernbanestasjonen, naustene ved fjorden og kirken. Samtidig var ferdselen mellom disse møteplassene koblet sammen for allmenn ferdsel. Stedene der man møttes og oppholdt seg var dermed knyttet sammen i et nettverk, og langs veien og ved møteplassene kunne man treffe kjente, stoppe opp for en prat, eller passere forbi og oppleve det man passerte forbi. Med fremveksten av forstadslandskapet i Indre Arna ble menneskenes naturlig bevegelsesbaner mellom destinasjonene og møteplassene brutt. Dette fører til at man i dag ikke naturlig kan bevege seg gjennom, og mellom de byrommene og møteplassene som finnes. Samtidig har tidligere møteplasser blitt omgjort til parkeringsplasser.

Med bilen som fremkomstmiddel har byrommene fått en usentral plassering i nettverket og oppleves som fragmenterte og inneklemt mellom infrastruktur og næringsarealer. Selv om byrommene kan oppleves som attraktive når man har kommet seg dit, er dette rom som blir lite brukt fordi de ikke er lokalisert der aktiviteten skjer eller der menneskene er. Mennesker tiltrekkes steder der det finnes mennesker (Gehl 2010) og når byrommene i Indre Arna ligger plasser der det ikke er aktivitet, vil de heller ikke bli tatt i bruk. I analysen ser man et tydelig eksempel på dette ved badestranden i Hegglandsviken. Dette er et fin badebasseng og parkområde, men badebassen ligger isolert bak næringsareal og uten annen tilkomst enn via bilveien. Det er hverken et sted man passerer forbi, eller som har stor nok attraksjonsverdi til at man vet at man kan gå dit for å treffe andre mennesker. Dette fører til at byrommet ikke blir en møteplass. Hegglandsviken blir et sted som innbyggerne får lite tilknytning og som kun blir oppsøkt de varmeste dagene i året, da byrommets attraksjonsverdi er høy nok til at det blir en destinasjon i seg selv.

Når byrommene ikke er lokalisert der menneskene beveger seg fører dette til at Indre Arna i liten grad har byrom og møteplasser der man har mulighet til det Gehl (2010) kaller sosiale og valgfrie aktiviteter. Dette gjelder imidlertid kun dersom man ser på de møteplassene som man finner i det offentlige rommet. I det private rommet dekker stedet behovene for både nødvendige, sosiale og valgfrie aktivite-

## 6.4 MØTESTEDET

tene gjennom et mangfold av sosiale møteplasser og aktiviteter. Dette er aktiviteter som foregår på kjøpesenteret, i foreninger og i stedets gode idrettsklubber. Den sosiokulturelle analysen viser at dette er møteplasser og rom som gir Indre Arna et positivt regionalt rykte. Det er et karaktertrekk ved stedet som oppleves som særegent og attraktivt ved Arna.

De sosiale aktivitetene som foregår i de private rommene vil derfor være viktige å ivareta i fremtiden fordi det er med på å skape sterk tilhørighet på et personlig nivå og mellom mennesker. Indre Arna mangler i dag et sted der de Problemet er når dette er det eneste tilbudet av møteplasser og sosiale arenaer. Dette er aktiviteter som i stor grad krever at man er en aktiv deltager og som kan oppleves som privatisert uten adgang for allmenheten. Hvorfor skal man for eksempel oppholde seg på idrettsplassen dersom man ikke skal være med for å trene, og hvorfor skal man være på kjøpesenteret hvis man ikke skal handle eller gå på kafe? Den eksisterende strukturen på møtestedene som man finner i Indre Arna fører til at man sonerer mennesker med like interesser og fører til et sted der man kan få høy grad av individuell tilknytning, men liten grad av kollektiv tilknytning.

For å skape et attraktivt sted i Indre Arna må man derfor ha en større variasjon i offentlige sosiale og uformelle møteplasser. Samtidig bør en ha fokus på at rommene må også være lokalisert der hverdagslivets aktiviteter skjer slik at det vil være naturlig å stoppe opp, beveger seg mellom, gjennom og forbi rommene. Dette vil være med på å skape varierte og sammensatte stedsopplevelser og stedstilknytning både på et individuelt og kollektiv nivå (Relph 1979).

Med mer varierte offentlige sosiale møteplasser skaper dette spørsmål om byrommenes innhold. Er det forskjell på bruken og innholdet man bør ha i bydelens byrom sett i forhold til innholdet i bysentrumets byrom? Med sentrumskjernens sentrale rolle i nettverket vil byrommet i bydelen i større grad kunne oppleves som mer lokal med et er et dårlig grunnlag for spesialiserte aktiviteter til et begrenset publikum. Samtidig kan man velge å se dette fra en annen side der en tilførsel av spesialiserte byrom og særegne attraksjoner i bydelen kan føre til at man kan tilby noe som man ikke finnes andre steder i byen og dermed øke bydelens attraksjonsverdi i bynettverket.

### STRATEGI:

KOBLE OG FREMHEVE EKSISTERENDE BYROM OG DANNE NYE OG VARERTE BYROM OG MØTEPLASSER SOM LEGGER OPP TIL VARIERT AKTIVITET



I Bergen kommune legger man opp til en polysentrert bystruktur med et sterkt bysentrum og attraktive bydeler. I et slikt bynettverk vil Indre Arna naturlig få en mer lokal rolle enn sentrumskjernen bland annet fordi mengden mennesker, turisme, handel og arbeidsplasser vil være større i bysentrumet enn i Indre Arna. Samtidig vil man med Indre Arna sin regionale roll ha store muligheter for nye attraksjoner og spesialiserte byrom som kan bidra til noe nytt for Bergen i helhet. Hvorfor skal man ikke reise til Arna for å ha attraksjoner på by og regionnivå?

## 6.5 BEVARE OG FORTETTE

---

### Bebyggelse og landskap

Sammensatte og varierte sanseintrykk er med på å skape ulike stedsopplevelser og vil være positivt for en økt menneskelig tilknytning til et sted (Relph 1979). Ut fra dette vil det være lite grunnlag for en menneskelig tilknytning til dagens bebygde landskap i Indre Arna. De fysiske analysene viser at bebyggelsen er sonert og ensformig med boligområder som ligger for seg selv langs dalsidene, mens infrastruktur, næring og industri ligger i dalbunnen.

Når slike homogene områder blir liggende adskilt fører dette til at områdene får entydige, lett leselige og klare roller. En fremtidig fortetting i Indre Arna vil føre til at disse stedene får en ny karakter der stedet vokser vertikalt oppå, og inntil, det lett leselige landskapet som man finner i dag. Ved fremtidig fortetting må man ta stilling til om man vil bevare noen av dagens homogene områder. Forstaden er ensidig og fragmentert, mens en urban by er variert og tett. Ved å få en tettere struktur kan man dermed få flere og mer varierte opplevelser innenfor det samme arealet der man tidligere hadde få opplevelsesinntrykk. Flere mennesker samlet på ett sted betyr også at det åpner opp for muligheten til nye arbeidsplasser, butikker og andre funksjoner som man trenger i hverdagen.

I det sonerte landskapet fremstår det gamle sentrum i Indre Arna som det mest varierte og tette området. Det var i dette området sentrum Indre Arna befant seg før krigen. I overgangen til forstad ble sentrumet flyttet til kjøpesenteret i dalbunnen. Her er den opplevelsen av landskapet annerledes. Landskapet er fragmentert og ensformig. Analysene viser hvordan dette fysiske landskapet påvirker den opplevelsen innbyggerne i Indre Arna har av dette området. Det er få elementer i dette området som de føler seg særlig tilknyttet eller som er med på å definere positive tanker rundt Indre Arna som sted (se s.61). Varierte funksjoner og fortetting rundt jernbanen vil dermed kunne være med på å øke graden av positive stedsopplevelser.

Når man skal skape et attraktivt og særegent sted i Indre Arna vil det være viktig å ta hensyn til hvordan stedets topografi sammen med det bebygde landskapet skaper romfølelser. I den lokale sosiokulturelle analysen oppgir en av informan-

tene at dallandskapet fører til at stedet kan oppleves som inneklemt. Ved fortetting i Indre Arna bør man derfor ta hensyn til hvordan ny bebyggelse er med på å skape gode rom som motvirker at fjell og bebyggelse som opprettholder slike opplevelser.

Et annet moment er hvordan den eksisterende bebyggelsen i dalsiden fører at mange innbyggere vil se ned mot det nye området rundt jernbanestasjonen. Man har også utsikt over Indre Arna når man står på toppen av Arnanipa, et sted der innbyggerne gjerne tar med seg besøkende for å vise Arna sine kvaliteter i naturen. Dette fører til at man ikke bare må ha hensyn til hvordan bebyggelsen forholder seg til en visuell opplevelse på gateplan, men også ha hensyn til det visuelle inntrykket ny bebyggelse gir "fra oven". Dagens visuelle inntrykk fra dalsiden og toppen av Arnanipa er at man ser ned på store grå flater av parkeringsplass og veier. Dette er et inntrykk som ikke oppleves vakkert av verken innbyggerne eller mennesker om passerer forbi i dalsiden på E6. Det kan dermed tenkes at ny bebyggelse med store horisontale takflater vil være med på å opprettholde det eksisterende negative visuelle bildet. Når man gjennom de fysiske analysene også ser at et særtrekk ved bebyggelsen i Indre Arna er bruken av saltak og vikler kan man argumentere for at man i størst mulig grad bør unngå flate tak i den ny bebyggelse og være oppmerksom på å utforme bebyggelsen med varierte vinkler. Dette vil fremme et særpreg ved stedet.

Sammen med vinkler på tak er også bruken av primærfarger som gult og rødt, et særtrekk ved stedet i dag. Når Indre Arna skal bli urban, stiller dette spørsmål ved om man ønsker å videreføre slike karaktertrekk i den nye urbane bebyggelsen eller om man skal bryte med dette. Ved å bygge med en helt ny karakter med nye farger og utforming kan det tenkes at man tydeligere ser skillene mellom det gamle og det nye stedet. Dette kan være med på å fremme karaktertrekk i de ulike nabola-gene. Samtidig ønsker man ikke at Indre Arna skal fortsette å ha et fragmentert og oppstykket uttrykk slik som i dag. Nye utforminger på bebyggelsen Indre Arna vil kunne være med på å bryte opp i det standardiserte og ensformige uttrykket som man finner på stedet i dag. Samtidig ønsker man å unngå forstandslandskapets brå

overganger, noe som kan unngås ved å fremheve den eksisterende fargebruken. På denne måten kan man skape harmoniske helhetsinntrykk samtidig som man tilfører ny utforming på enkeltbebyggelse.

### Ikon og kulturhistorie

Selv om bebyggelsen i stor grad er standardisert viser både den fysiske og den sosiokulturelle analysen hvordan noen bygg og elementer skiller seg ut i landskapet. Kirken, Indre Arna skole og kjøpesenteret har sentrale plasseringer i dalbunnen og ved høydedrag og forteller rollene disse stedene har hatt tidligere og hvordan disse har endret seg i samfunnet. Både de sosiokulturelle og de fysiske analysene viser at dagens mest ikoniske bygg er kjøpesenteret Øyrane Torg. Fysisk skiller det seg fra andre kjøpesenter ved at det har en karakteristisk farge i gult og utformet som et stort naust med saltak. Det er et bygg som blir langt merke til både regionalt og lokalt, og som i tillegg fungerer som en viktig møteplass. Kjøpesenteret har dermed sterke identitetsskaperne funksjoner slik det står i dag.

Andre karakteristiske bygninger og elementer er Indre Arna skole, stasjonsbygningene og kirken. Vossebanes trsse er også et særegent element. I fremveksten av forstaden er dette enkeltobjekter som har fått en mindre viktig rolle og som i . i dag kommer i bakgrunnen av infrastruktur og tett vegetasjon. Noen av stedene er lite i bruk . Relph (1970) mente at steder blir konstruert gjennom menneskers erfaring. Når disse stedene ikke blir benytte og brukt i hverdagen er man dermed mindre observant på de kvalitetene de kan være med på å tilføre stedet . Slike karakteristiske elemeter fungerer som noe unikt ved et sted både som visuelle bilder og på grunn av den symbolikken som ligger bak i forhold til samfunn, tid og sted (Carmona 2010). Ved å fremheve slike enkeltobjekter i landskapet og bevare viktige siktlinjer vil man være med på å underbygge noe særegent for stedet. Det er stabile elementer i et evig foranderlige landskap som er med på å vise historie, dybde og en danner en felles hukommelse (Carmona 2010).

### STRATEGI:

FREMHEVE KARAKTERISTISKE ELEMENTER I BEBYGGELSE



Bilde 75: Gamle Vossebanen

# 7

---

## ET ATTRAKTIVT STED MED STEDSIDENTITET

Gjennom kapittel 6 har man drøftet analysene og kommet frem til noen strategier for den videre utviklingen. I kapittel 7 er målet å bringe dette videre ved å se på hvilke fysiske grep som kan være med på å bygge opp og forsterke Indre Arna sine positive særtrekk og føre til at nye innbyggere føler seg tilknyttet til stedet.

## STASJONSBY(del)EN MELLOM FJORD OG FJELL

SENTRALT

URBANT

NETTVERK

BLÅTT

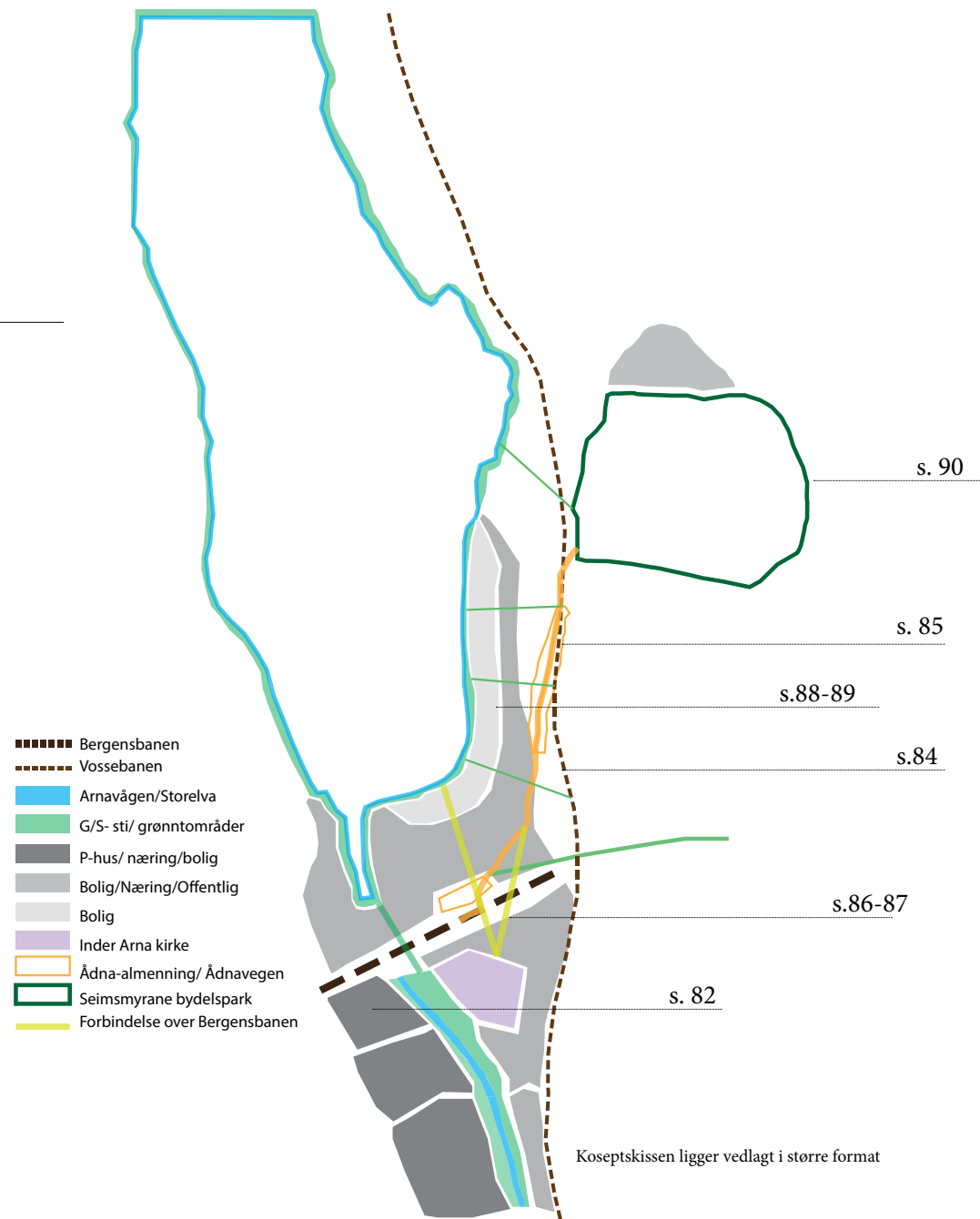
GRØNNT

Et sted består ikke av kun en identitet, men mange identiteter. Det vil være viktig at dette kommer fram i Indre Arna. Ulike mennesker med ulike interesser og preferanser skal føle seg tilknyttet Indre Arna og kalle det sitt sted, samtidig som stedet også har en fellesskapsfølelse. Man må legge til rette for fysiske forhold som gjør at man får som gir rom for tilknytning og stedsidentitet på individnivå og på et fellesskapsnivå, lokalt og regionalt. Fremtidens innbyggere i Indre Arna skal være stolte av at de kommer fra dette stedet. Fremtidens Bergenser fra bykjernen kjenner innholdet i Indre Arna og benytter seg av de mulighetene som finnes her. Fremtidens Bergenser tenker ikke på Indre Arna som en bakevje, men som et sted som tilfører noe til byen som helhet. Et attraktivt sted der de å ønkser å bo. For Hordalendingen er Indre Arna et sentralt knutepunkt, her finner alt de trenger.

Ved ankomst Arna kan stedet gi en forventning om storbyen mot vest, Men også om fjordlandskapet i øst . Det beste fra to verdener.

Indre Arna kan bli en bydel der det er menneskene og ikke bilen som er i fokus. Mulighetene ligger til rette for at det kan bli en hyggelig opplevelse å gå eller sykle til alt du trenger. I fremtiden bør man ha muligheten til å sitte på kafé ved det nye byrommet Ådna Almenning. Man bør kunne vandre langs Arnavågen, padle i kajakk i Storelva, gå en tur på Arnanipa,. Man bør ha alle muligheter, fordi det er nærhet til alt!

# KONSEPTSKISSE:



# STRATEGIER OG PROGRAM FOR Å SKAPE STASJONSBYDELEN MELLOM FJORD OG FJELL

## STRATEGI:

UTVIKLE ET ATTRAKTIVT REGIONALT KNOTEPUNKT OG REETABLERE INDRE ARNA SIN IDENTITET SOM ET SENTRALT STED

REETABLERE GANGBARE INDRE ARNA VED Å KNYTTE OMRÅDER SAMMEN OG ETABLERE ER ATTRAKTIVT GANG OG SYKKELNETTVERK

GJØRE FJELL, FJORD OG ELVEOMRÅDER VISUELT OG FUKSJONELLT TILGJENGELIGE

KOBLE OG FREMHEVE EKSISTERENDE BYROM OG DANNE NYE OG VARERTE BYROM OG MØTEPLASSER SOM LEGGER OPP TIL VARIERT AKTIVITET

FREMHEVE KARAKTERISTISKE ELEMENTER I BEBYGGELSE

## PROGRAM:

DEN URBANE MØTEPLASSEN : ÅDNA TORG

EN ATTRAKTIV INNEARTSPARKERING

KOBLE FJORDEN, FJELLET OG ELVE MED KNOTEPUNKTET

GÅ OG SYKLE LANGS ARNAVÅGEN OG STORELVA

SYKLE LANGS VOSSABANEN

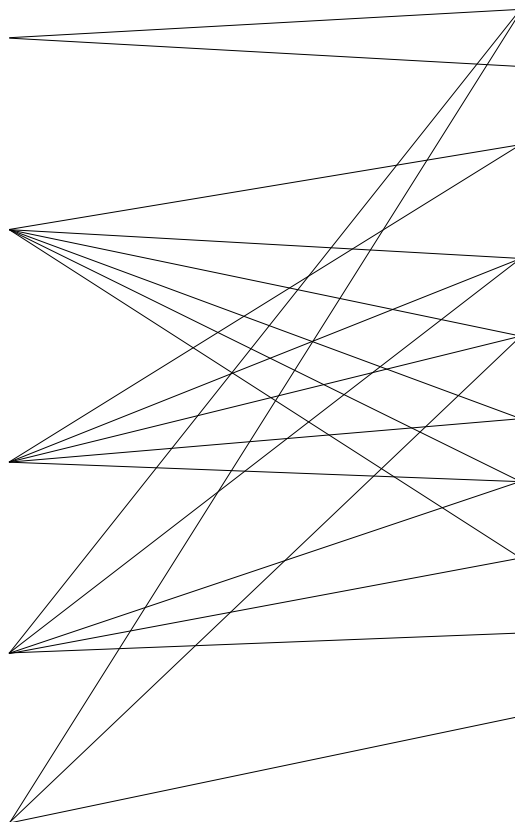
GRØNNE LINJER MOT ARNANIPA

FORBINDELSE OVER JERNBANEN

KNYTTE SAMMEN SENTRUMSOMRÅDENE

BYDELSPARKEN PÅ SEIMSMYRANE

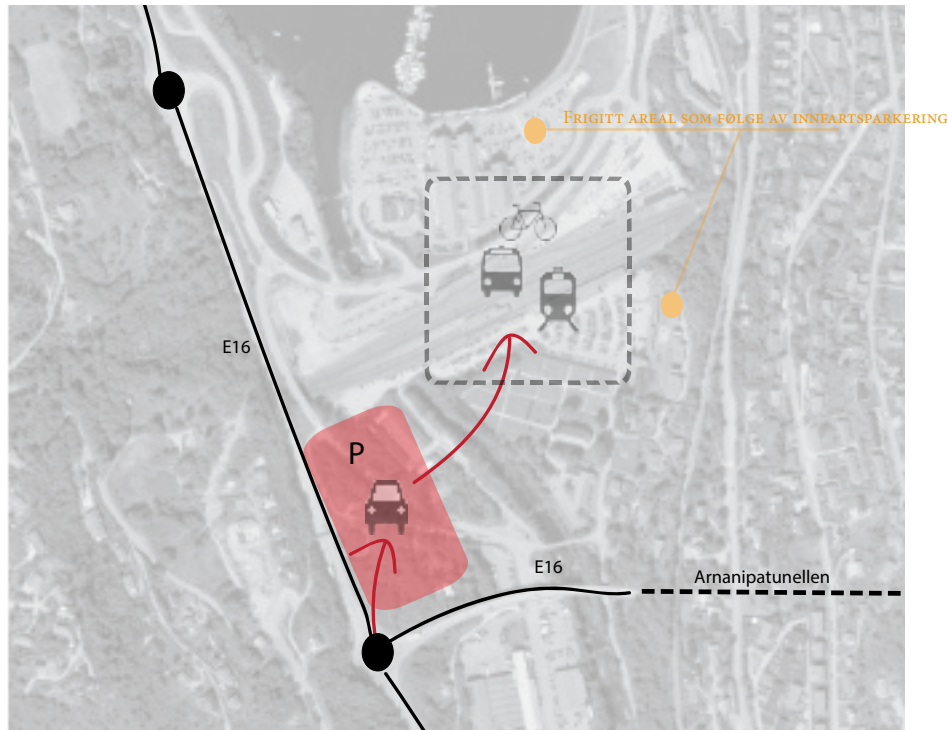
FARGER







# 1: FORSTERKE ROLLEN SOM REGIONALT KNUTEPUNKT OG REDUSERER DAGENS OVERFLATEPARKERING



Ett nytt system for innfartsparkering danner et grunnlag for å fjerne dagens overflateparkering, samtidig som man beholder den funksjoenen innfartsparkeringen har i dag. Innfartsparkeringen vil føre til at flere mennesker vil aktivt erfare Indre Arna som sted, ikke bare et sted man kjører forbi.

Konseptplanen legger opp til at parkeringsanlegget lokaliseres på østsiden av arnadalen for å knytte innfartsparkeringen opp mot E16. I de områdene som i dag er dominert av parkering kan man få helt nye funksjoer og ny aktivitet i rom som tidligere var dominert av biler.

Det er mulig å se på en fleksibel løsning for bruk. Det vil være et større behov for parkering i ukedagene enn i helgene. Dette gjør at man kan benytte innfartsparkeringen til alternative aktiviteter i helgene som kan komme innbyggerne i Indre Arna til gode. En innfartsparkering som gir muligheter for klatrevegg, konsertarena, skating, turn eller lignende.

## MULIGHETER:



Bilde 74: Innfartsparkering i fleksible parkeringshus, gir mulighet for å tilpasse parkering etter behov og etterspørsel og gir mulighet for å omdisponere parkeringshuset til andre formål seinere. Parkeringshus kan også integreres i bybildet på en estetisk vakker måte



Bilde 75: Med de korte avstandene fra dalbunn til fjell, er det gode muligheter for å kunne etablere en innfartsparkering i fjellet.

## PRINSIPPER FOR UTFORMING:

- Kort gangavstand til kollektivknutepunktet
- God informasjon om innfartsparkering fra E6.
- Varierte parkeringsplasser: bil, sykkel og andre transportmidler
- Mulighet for flerbruk.
- Ved P-hus: Integrering i bybildet

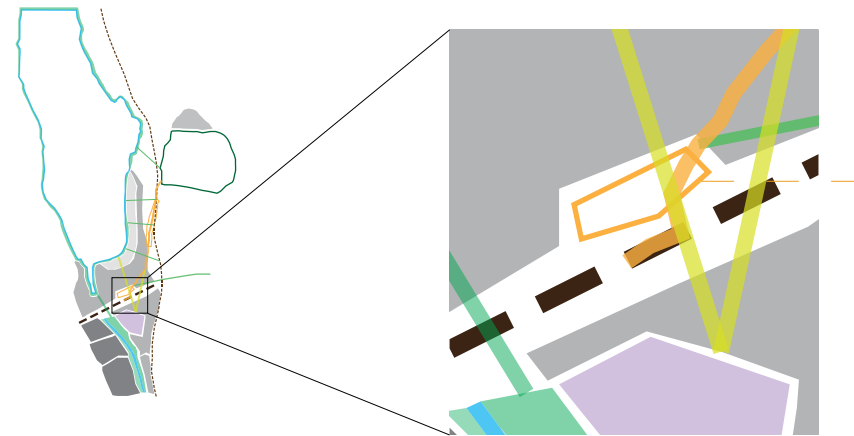
Kilder: Bilde 74: Openbuildings.com  
Bilde 75: Ba.no

Med ny innfartsparkering frigir man plass til byrom i tilknytning til togstasjonen og bussterminalen.. Dette vil være byrommet der Arna møter verden og der det vil være sirkulasjon og bevegelse av mennesker og opplevelser. I dette knutepunktet vil man kunne oppholde seg mens man venter på bussen til Hardanger eller toget til Oslo. Samtidig vil det være et sted der Indre Arna sin befolkning har mulighet til å møtes, stoppe opp for en prat eller oppholde seg på et mer uformmelt nivå. Et byrom i forbindelse med kollektivpunktet vil definere det nye Indre Arna. Et sted som viser hvordan Indre Arna er, og alltid har vært, et knytpunkt for samferdsel.

Bussterminalen ligger i dag plassert i dalbunnen i vest. Konseptplanen legger opp til at man flytter bussterminalen mot øst og knytter denne sterkere sammen med jernbanestasjonen, innfartsparkeringen, et nytt nettverk av gang og sykkelstier, samt nye forbindelser mot det gamle sentrum. Ved å etablere et urbant rom i dette området vil man naturlig bevege seg gjennom dette når man beveger seg mellom togstasjonen og arnavågen og mellom togsatsjoen og dalsiden i vest.

### PRINSIPPER FOR UTFORMING

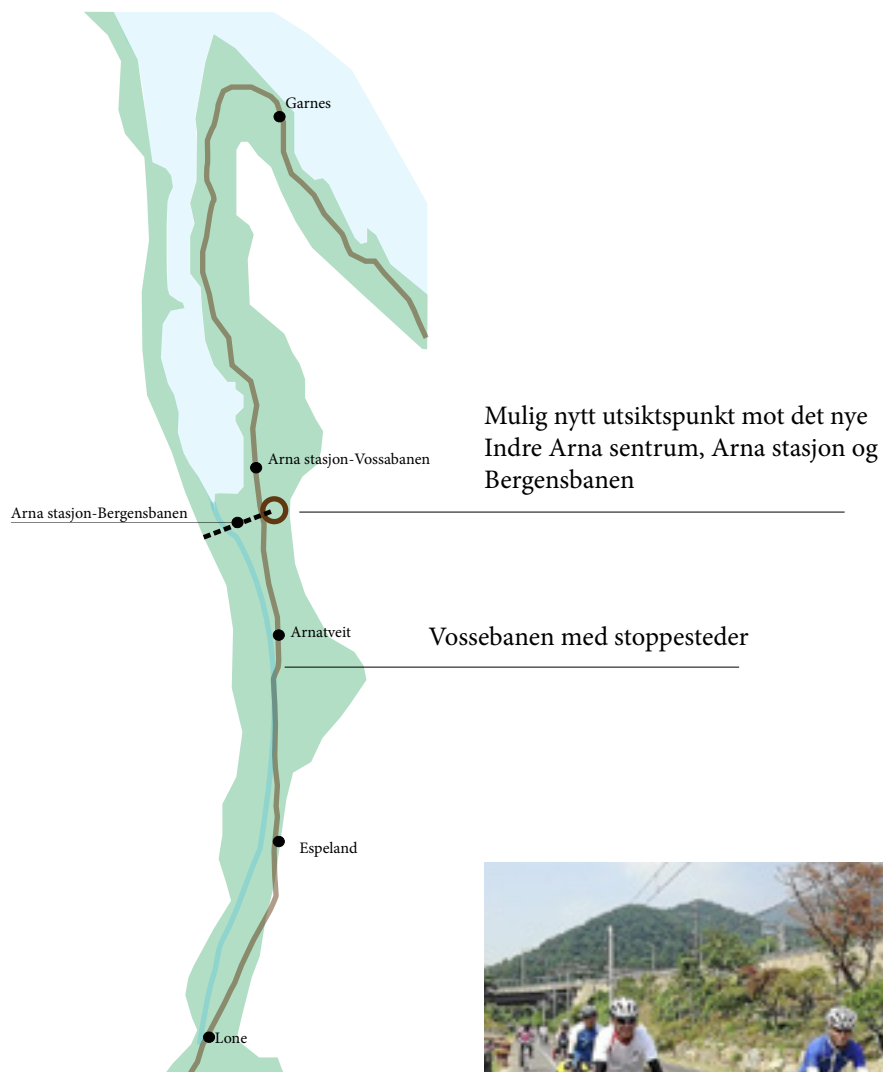
- Vekke besøkendes interesse ved å ha god visuell sikt og gangbaner mot Arnanipa, Arnavågen og andre landemerker i bebyggelse som kan vise de kvalitetene som Indre Arna har i natur og kulturhistorie.
- Skape tydelige siktlinjer mot Arna Stasjon
- Et byrom som er tilrettelagt for variert bruk med en utforming som gir mulighet for å både opphold og bevegelse.
- Omringet av aktive fasader som gir liv til byrommet på gateplan.



Kilde: Jernbanverket

Bilde 76: Et kollektivknutepunkt kan også ha rolle som byrom. Fremtidsskisse av utvikling rundt Ski stasjon.

### 3: VISE FREM KULTURHISTORIE OG KNYTTE BYDELEN SAMMEN



Vossebanen ligger som en flat trasse langs dalsiden. Tidligere var dette hovetrasportåren gjennom Arna som knytter tettstedene sammen. Selv om Vossebanen fortsatt brukes som museumsjernbane, ligger er trassen skjult i landskapet og skaper lite stedstilknytning og opplevelse.

Med en gang og sykkelst langs Vossebanen kan dette kulturhistoriske elementet blir løftet frem i landskapet og gjenoppstå som en akse som kobler tettstedene i Arna sammen. Vossebanens blir et sterkt identitetsmerke, som sammen med Bergensbanen forsterker Indre Arna sin rolle som stasjonssted. Gang og sykkelstien vil enkelte steder kunne kobles sammen med gang og sykkelstien langs Storelva ( se s.88)



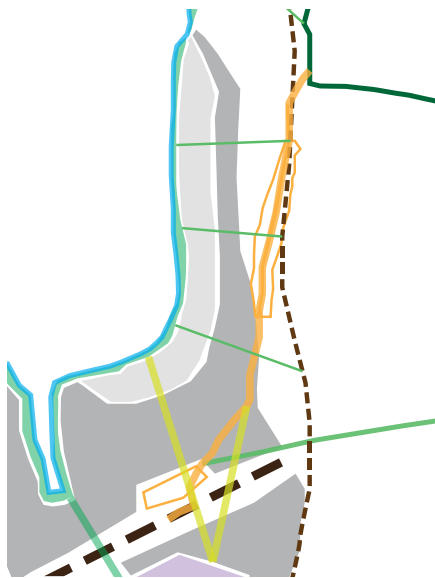
Bilde 77: Sykling langs togtrase



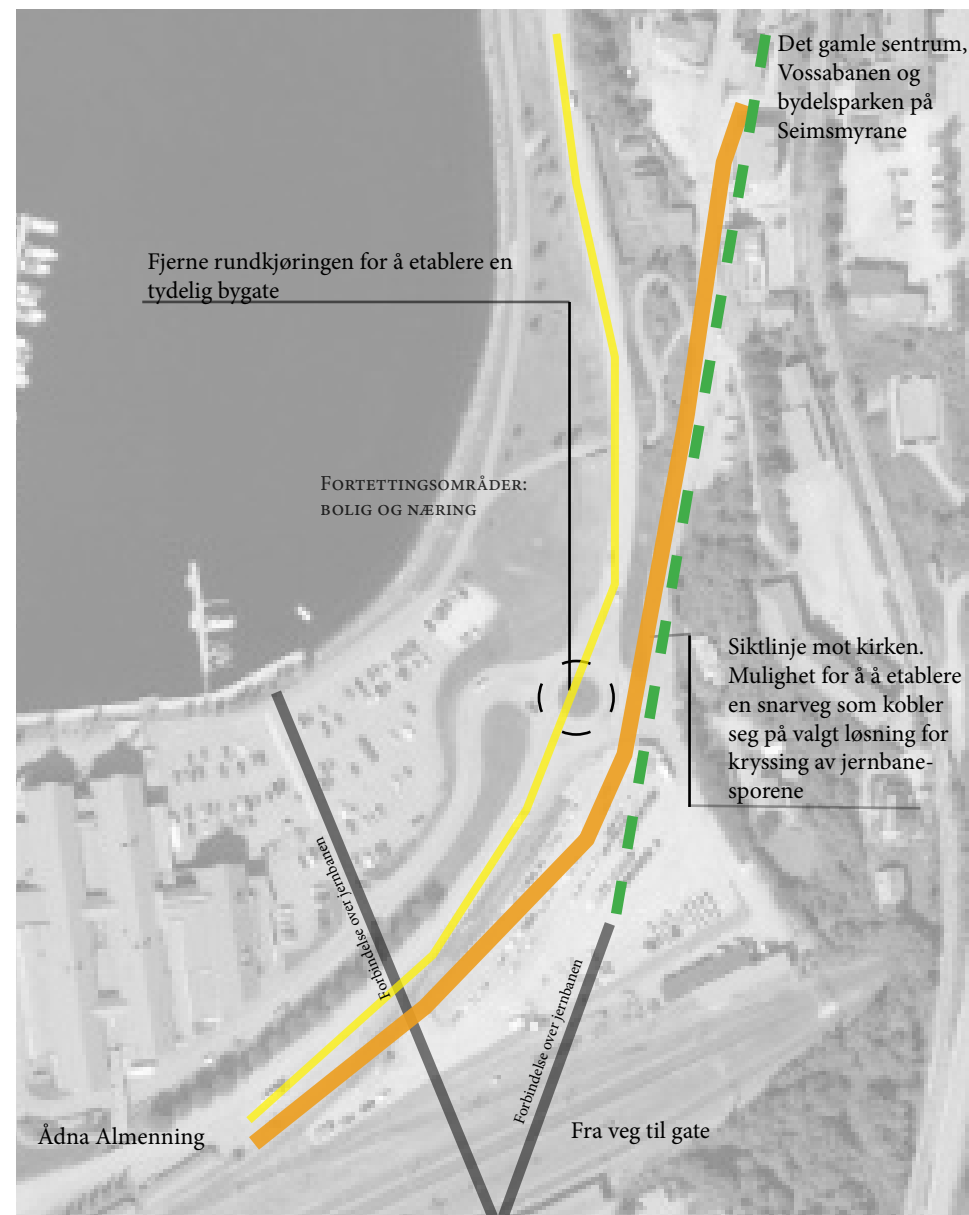
Bilde 78: Veterantoget på gamle vossabanen

Kilde: Norsk jernbaneklubb

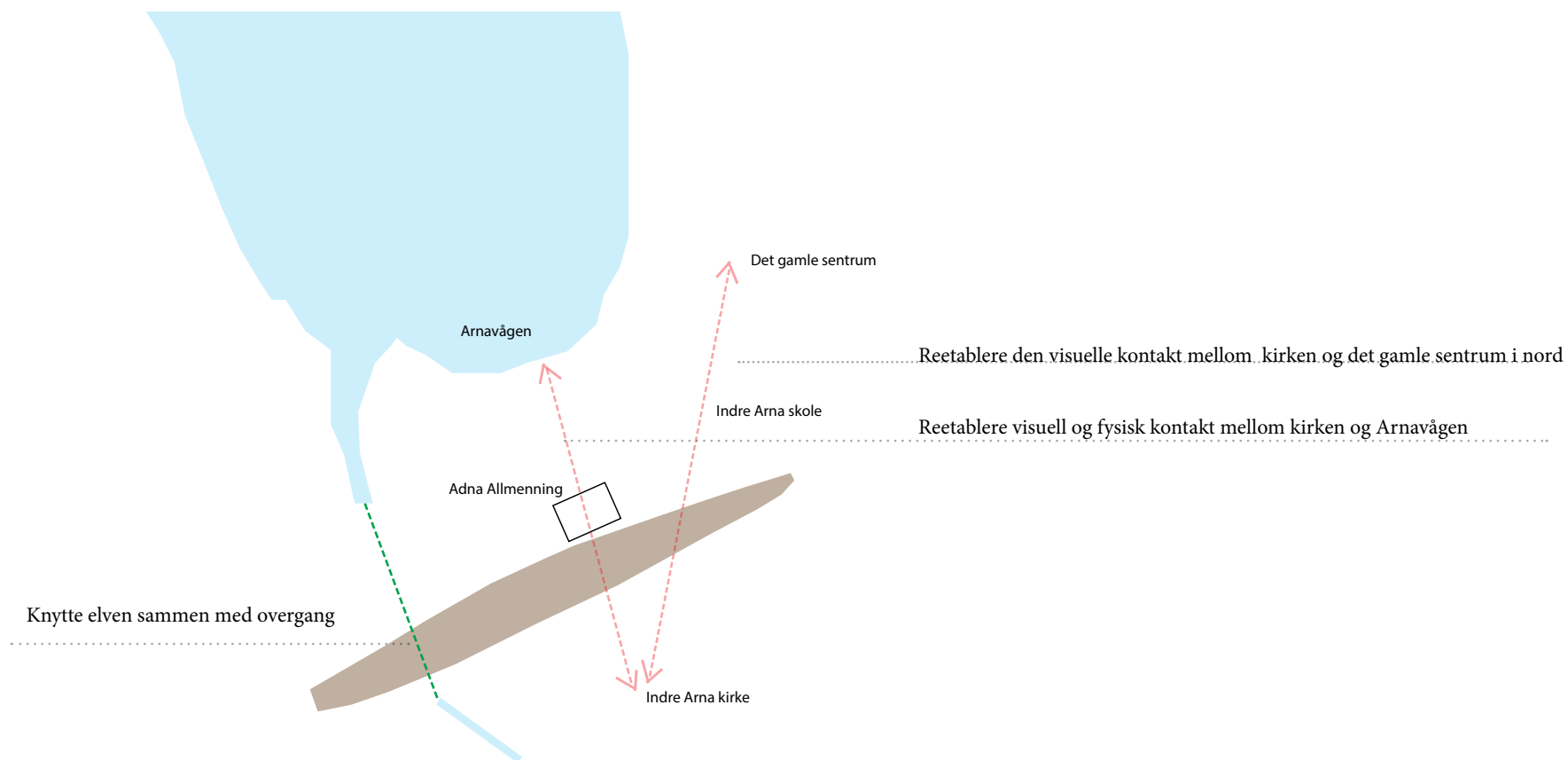
## 6: DEFINERE GAMLE FERDSLSVEGER- KNYTTE TO SENTRUM SAMMEN



Konseptplanen legger opp til at man reetablerer den tidligere gangbanen mellom det gamle sentrumet og dalbunnen. Ved å gjøre dette knytter man sammen det gamle sentrum, med det nye sentrumet og tydeliggjør en gammel siktlinje mot kirken. I den nye aksen mellom det gamle og det nye sentrumet vil gående og syklende har førsteprioritet. Aksen går fra "Ådna Almenning" ved togsatsjonen, opp mot bydelsparken og boligområder i dalsiden. På veien mellom disse to punktene går man gjennom det gamle sentrum. Dette vil kunne generere trafikk mer gangtrafikk i det gamle sentrumet og føre til at dette vil fremstå som attraktivt for ny virksomhet med handel og kafeer.

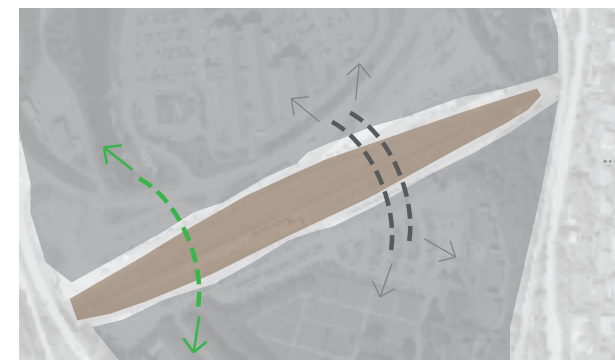
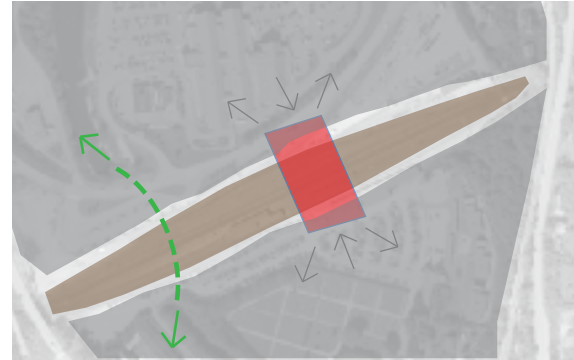


### 3: KOBLE SENTRUM SØR OG SENRUM NORD- KOBLER GAMLE FERDSLSVEGER SAMMEN IGJEN OG SKAPER ET GANGBART STED



Jernbanen deler i dag Arnadalen på tvers og fører til at det er to isolerte øyer mot sør og nord. Konseptplanen legger opp til å bryte denne barriæren og koble disse områdene sammen igjen. Koblingen må skape kontakt i flere retninger slik at området ved kirken i sør reetablerer kontakt og siktlinjer med både sjøen og det gamle sentrumsområdet.

MULIGHETER



Et lokk over jernbanen kan gi stor muligheter for nytt areal som kan beyttes til både bygningssmasse og grønne områder. Et lokk gir også store muligheter for binde sammen og spkape kontak med områder i ulike retninger. Ulempen med en slik løsning er at det vil forandre det oprinnelige terrenget i Indre Arna som kjennetegnes med en falt dalbunn og bratte fjellsider og føre til at en uheldig høydeforskjell på tvers i den flate dalbunnen. Et lokk vil også føre til at kirken og stasjonsbygningen vil opprettholde sin eksisterende situasjon som skulte landemerker i landskapet.

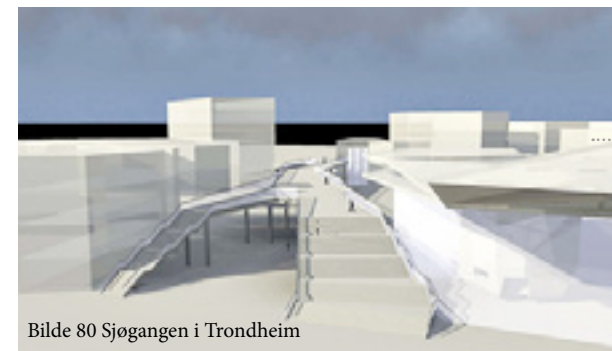
En utvidelse og forbedring av eksisterende undergang vil kunne gi gode forbindelser i flere retninger. En slik løsning vil ikke ødelegge de landskapssmessige trekkene som finnes i Indre Arna og vil kunne danne muligheter for nye byrom på gateplan. Ulempen med en slik løsning er at en undergang fort kan føles som utrgg og lite synlig. For at den skal kunne fungere optimalt må den være bred og lys slik at den føles trygg.

En bro over jernbanen vil kunne gi gode forbindelser i flere retninger. En slik løsning vil være et synlig element som gir oversikt over sentrum i Indre Arna. Det vil også kunne utformes på en måte som vil også kunne gi området rundt stajsjoen et estetisk løft og vær et nytt idetitesskapende element.

En løsning med bro eller undergang viser seg som særlig aktuelle for en fremtidig kryssing av jernbanen i Indre Arna.



Bilde 79 Skisser for undergang ved Jessheim



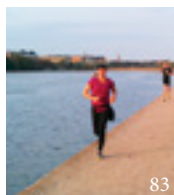
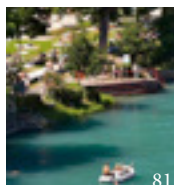
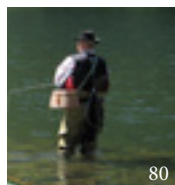
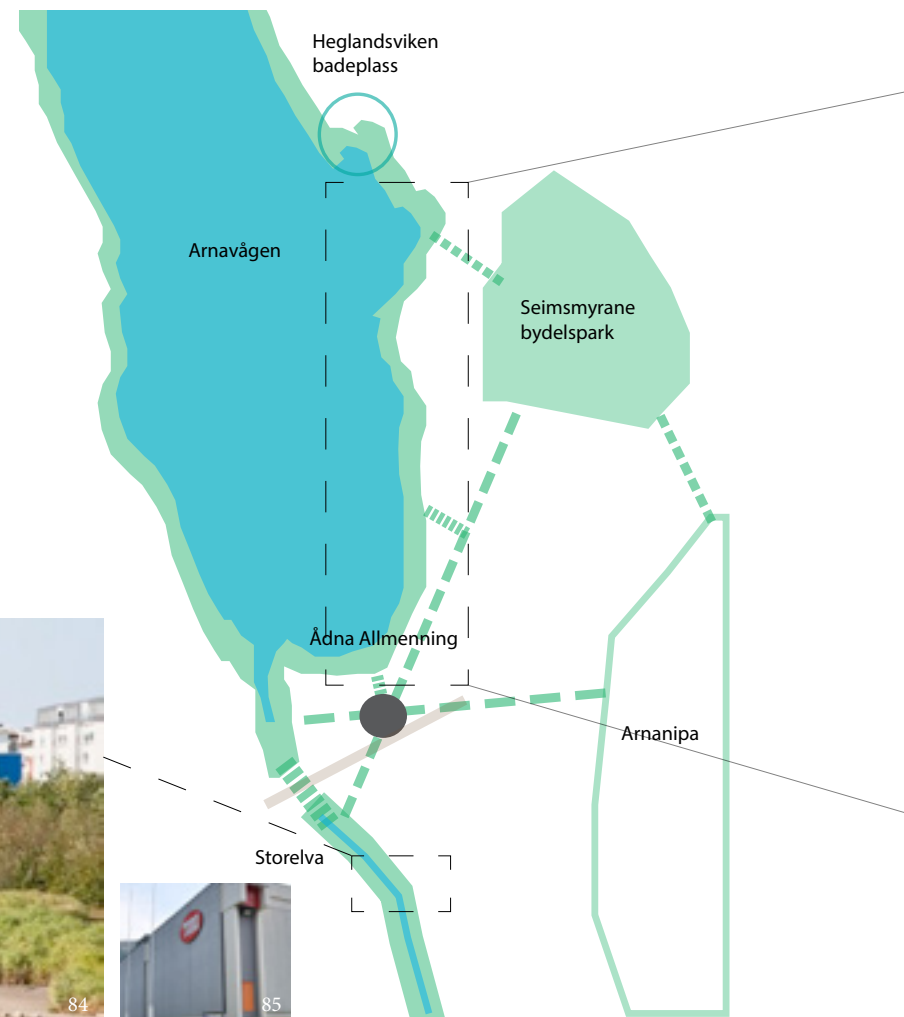
Bilde 80 Sjøgangen i Trondheim

#### 4: TILGJENGELIGGJØRE INDRE ARNAS KARATERISTISKE LANDSKAPSELEMENTER OG LANDSKAPSRUM

Storelva, Arnavågen, Arnanipa og Seimsmyrane er landskapselementer som skaper stedsidentitet i Indre Arna. Konseptplanen legger til at man kobler de grønne naturelementene sammen slik at man får en sammenhengende grønne akser som viser veg mot disse særtrekkene som er med på å skape idetitet.

En gang og sykkelsit langs Storelva og Arnavågen vil gjøre elven og fjorden mer tilgjengelig og gjøre det mulig å ta i bruk vannelementene på nye måter med ny aktivitet. Ved å rydde vegetasjon langs storelva og gjøre elven mer visuelt og funksjoellt tilgjengelig vil det være store muligheter for å drive med fiske, padling eller bading og båtliv. Industibedrifter i Arna sitt ligger plassert langs elven og ved å knytte disse per i dag isolerte øynene i et gang og sykkelnettverk vil man kunne fremheve industri og arbeidsplasser og fremheve Indre Arna som et spennende sted for næringsvirksomhet.

Ved å legge opp til koblinger og grønne fingre fra sentrum mot fjellet, fjorden og elven kan man knytte sammen Indre Arna i et nettverk av grønne koblinger og gjøre verdiene i Indre Arnas omliggende landskap mer synlig.

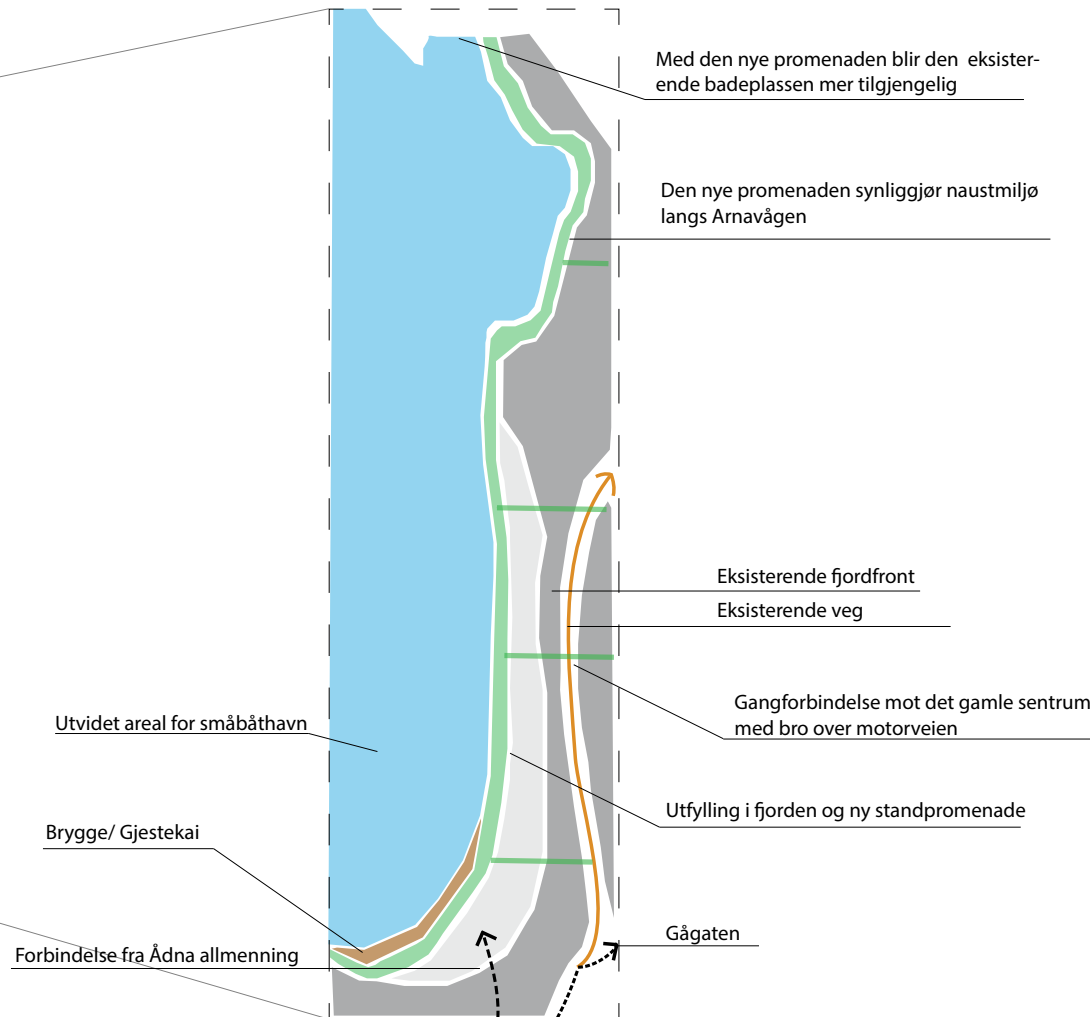


MULIGE AKTIVITETERR

Bildekilder:  
Bilde 80: alt om sportfiske.com, Bilde 81: bern.com  
Bilde 82: oregonlive.com, Bilde 83: joggingroutes.com  
Bilde 84: dotoday.no, Bilde 85: nrk.no



#### 4: TILGJENGELIGGJØRE INDRE ARNAS KARATERISTISKE LANDSKAPSELEMENTER OG LANDSKAPSRØM

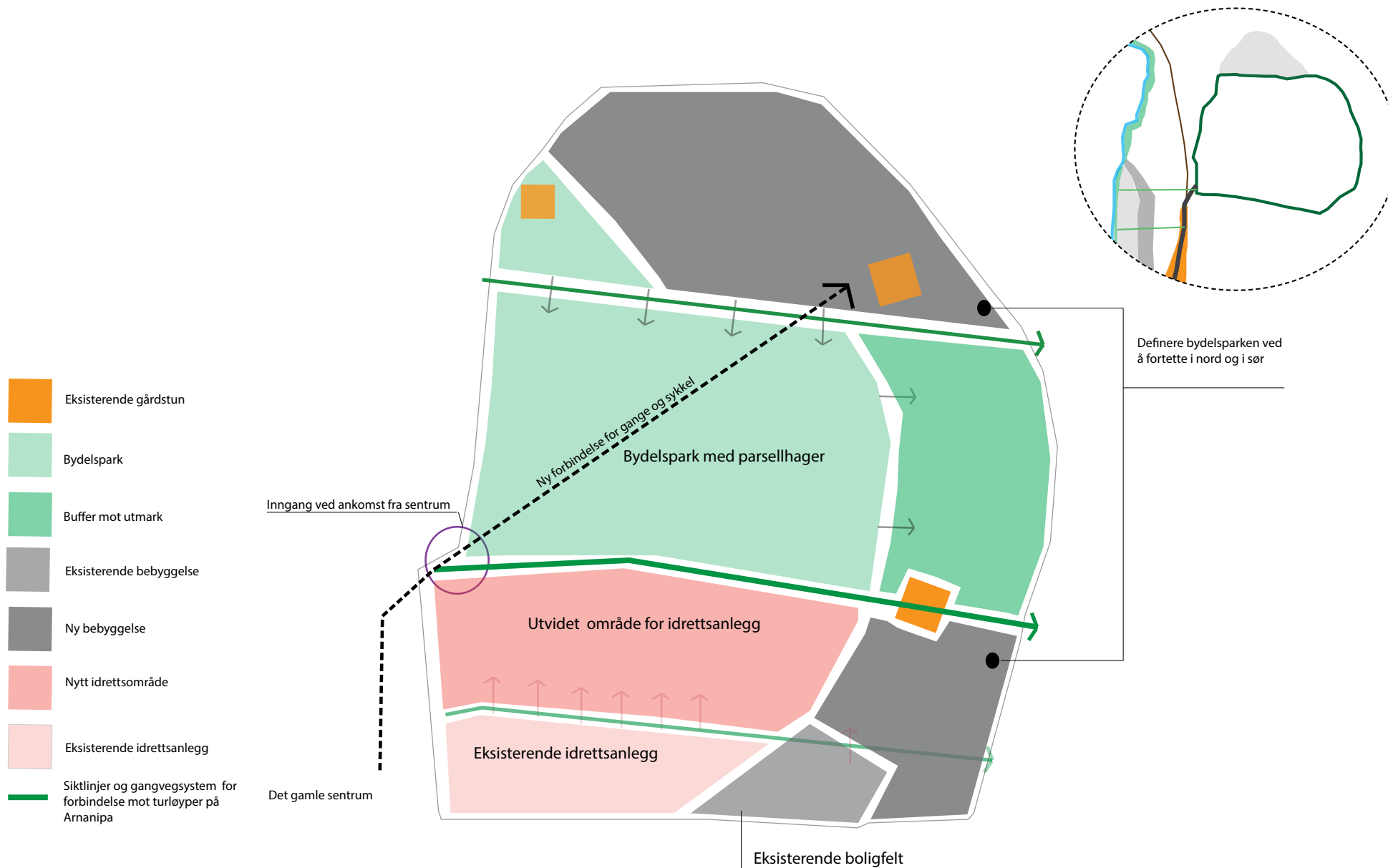


En utfylling av Arnavågens vestsida vil gjøre det mulig å etablere både nye boliger, og gang og sykkelsti langs sjøen.

Ved at den nye gang og sykkelstien passerer forbi både nye leilighetskompleks langs sjøen og gamle naustområder vil promenaden vise frem både det nye Indre Arna, og gamle naustområder. Stedet vil reetablere blikket om fjorden. Badestranden Hegglandsviken mot nord vil kobles opp mot gangstien og vil bli et viktig målpunkt langs promenaden.



## 5: DEFINERE BYROM OG TA IBRUK KULTURLANDSKAPET



Jordbruksområdet på Seimsmyrane er det siste sentrale jordbruksarealet i nær tilknytning til sentrum i Indre Arna og viser hvordan Indre Arna tidligere var en jordbruksbygd. Konseptplanen legger opp til at Seimsmyrane skal være en felles møteplass for innbyggerne i Indre Arna. Det er den grønne bydelsparken som gjør at Indre Arna fortsetter å vise sin rolle som jordbrukssted, men i en ny og urban utgave med blant annet parsellhager.

Arealet er stort og det vil også være mulighet for å disponere deler av området til dyrehold. Ved å gjøre dette vil man kunne videreføre kunnskap om kulturlandskap, gårdsbruk og jordbruk slik at dette videreføres til yngre generasjoner. Seimsmyrane er et viktig landskapsrom og ved å bevare dette skaper bevarer man et stort og særegent felles landskapsrom for fremtiden.

Parsellhager kan skape fellesskap og knytte sosiale bånd mellom mennesker ved at man jobber og skaper noe sammen. Bydelsparken og parsellhagene vil dermed være med på å øke en sosial tilhørighet til stedet samtidig som det er med på å øke folkehelse og skape visuelt attraktive og rekreative arealer i bylandskapet.

Bydelsparken også bli det naturlige samlingspunktet når man skal spille frisbee, samles for å tenne bål på st. hans eller vil legge seg i gresset en varm sommerdag. Fra sentrum vil man kunne gå gjennom bydelsparken opp mot sitsystem ved Arnanipa.

Seimsmyrane er i dag utflytende uten tydelige grenser. For at seimsmyrane skal kunne bli en attraktiv bydelspark må man gjøre den lettere tilgjengelig og mer definert i landskapet. Konseptplanen derfor opp til opp til at man fortetter i randsonene mot nord og sør. I nord gjøres dette ved å trekke bebyggelsen nærmere bydelsparken. I sør gjøres dette ved å lage nye arealer for aktivitet og idrett i tilknytning til eksisterende idrettsanlegg. Sammen med nye gangveger mot Arnanipa og forsterking av eksisterende gårdsbruk vil dette være med på å vise frem et areal som tidligere har vært i aktiv bruk.

Kilder: Bilde 88:wppc.com , Bilde 89: ui.ggimngs.net



87

JORDBRUK



88

AKTIVITETER



89

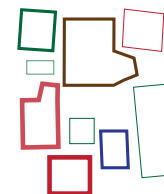
SAMHOLD OG  
TILHØRINGHET

## 6: TILFØRE NY TYPOLOGI OG BYSTRUKTUR, BEHOLDE STEDETS FARGER

Konseptplanen vil endre det sonerte og ensformige utrygget i den skeisterende bebyggelsen i INDre Arna. Ved å fortette Indre Arna med bladede funksjoer får man en god sammensetning mellom bolig og næring som skaper byliv og skaper aktivitet gjennom hele døgnet. Indre Arna trenger også nye funksjoner. Stedet trenger et samlingspunkt for bydelens innbyggere, kulturhus kontorarbeidsplasser og en blanding mellom offentlige og private funksjoner.

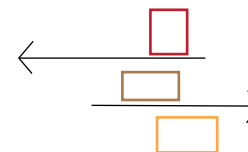
Konseptplanen legger opp til ulike strukturer i bebyggelse. Det vil være viktig at strukturene kan skape store og små rom med ulik grad av offentlighet.

Bebyggelse som skaper varierte mellomrom

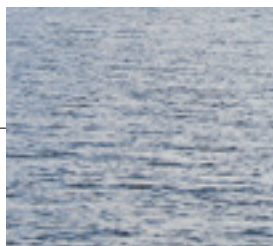


Varierte typologier, ulike vinkler og god fargehamoni

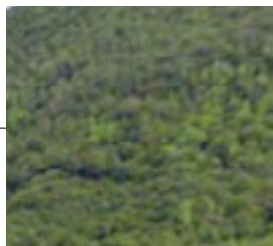
Bebyggelse som skaper kontakt med fjord, fjell og elv



### FARGEKART FOR INDRE ARNA



FJORDEN



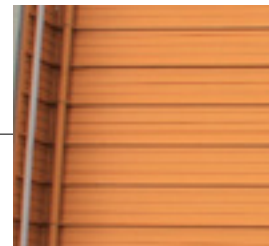
FJELLET



ARNA STASJON



GÅRDSHUS



ØYRANE TORG

Hvordan kan man utvikle forstaden Indre Arna til å bli et attraktivt bydelssenter med særtrekk og stedsidentitet?

## STASJONSBY(del)EN MELLOM FJORD OG FJELL



Ved å....

- forsterke Indre Arna sin rolle som knutepunkt
- tilføre byrom og funksjoner
- tilgjengeliggjøre naturlandskapet
- gjøre Indre Arna gangbar
- fremheve kulturelementer og kulturlandskap
- bygge videre på stedets farger og vinkler

.....kan man skape et attraktivt sted med særtrekk og stedsidentitet

### Bøker

- Agnew, John A. *Place and Politics: The Geographical Mediation of State and Society*. 1987. Boston: Allen & Unwin.
- Angell, Svein I. 2004. *Arna bygdebok, bind 2: bygd nær byen 1840-1972*. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS.
- Askheim, Ola G, Grenness, Tor. 2008. *Kvalitative metoder for markedsføring og organisasjonsfag*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Augé, Marc, 1995. *Non- Places: Introduction to an anthropology of Supermodernity*. London: Verso.
- Burns, Carol J og Kahn, Andrea. 2005. *Site Matters: Design concepts, Histories, and strategies*. New York og London: Routledge.
- Carmona, Matthew, Steve Tiesdell, Tim Heath, Taner Oc. 2010. *Public Places- Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Elsevier.
- Caves, Roger W. 2005. *Encyclopedia of the city*. London and New York: Routledge.
- Dirckinck-Holmfeld, Kim, Svend Erik Rolandsen, Jens Kvorning, Jan Albrechtsen, Nicolai Carlberg, Claus Beck-Danielsen, Petter Maskell, Signe Kongebro, Annemarie Lund, Niels Helberg. 2013. *Fremtidens forstæder*. Nykjbing Sjælland: Bogværket og Realdania.
- Førde, Anniken, Britt Kramvig, Nina Gunnerud Berg, Britt Dale, 2013. *Å finne sted: metodiske perspektiver i stedsanalyser*. Trondheim: Akademika forlag.
- Gehl, Jan. 2010. *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Hall, Peter. 2002. *Cities of Tomorrow: Third Edition*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Helle, Knut, Finn-Einar Eliassen, Jan Eivind Myhre, Ola Svein Stugu. 2006. *Norsk Byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax Forlag A/S.
- Holloway, Lewis, og Hobbard, Phil. 2001. *People and place- The extraordinary geographies of everyday life*. New York and London: Routledge.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New york: Random House.
- Lynch, Kevin. 1960. *The Image of the City*. Cambridge: The MIT Press.
- Massay, Doreen. 1994. *Space, Place and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Norberg- Schultz, Christian. *Mellom jord og himmel: en bok om steder og hus*. 1992. Oslo: Pax Forlag A/S.
- Relph, Edward, 1976. *Place and Placelessness*. London: Pion.

### Artikler fra tidsskrifter

- Cresswell, T. 2009. "Place". *The Professional Geographer* 58: 492–493.
- Pølger, John. 2000. "Den diffuse forstad. Planlegging for og med en kompleks virkelighet," *Byplan* 52 (1) :19-24.
- Røe, Per G. 2002. "Sosiokulturelle stedsanalyser- et supplement til de tradisjonelle stedsanalysene" *Plan* 4:14-24.

### Planer, stortingsmeldinger og utredninger

- Bergen kommune. 2009. *Fremtidig bybanenett i Bergensområdet*.
- Bergen kommune. 2013. *Forslag til planprogram: områdeplan Indre Arna*.
- Bergen kommune. 2013. *Kommuneplanens arealdel 2010-2021*.
- Bergen kommune. 2014. *Kulturminnegrunnlag: områdeplan Indre Arna*.
- Bergensprogrammet. 2013. *Konsekvensutredning: Bybanen Bergen sentrum- Åsane*.
- Jernbaneverket. 2006. *Dobbeltspor Arna-Fløyen: Konsekvensutredning: sluttokument*.
- Jernbaneverket. 2006. *Nasjonal vernaplan for kulturminner- liste over vernede og verneverdige objekter og miljøer*.
- NIBR. 2007. *Sosiokulturelle stedsanalyser: veileder*.
- Malmö Stad. 2013. *Västra Hamnen 2031: Et hållbart och gott liv för alla*.
- Miljøverndepartementet. 2007. *T-1466 Byutvikling og miljøsoner i Groruddalen: tiltak og virkemiddel for et bedre miljø*.
- Statens Vegvesen. 2011. *Nasjonal gåstrategi- Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet*.

---

St.meld. nr. 31 (1992-93) *Den regionale planleggingen og arealpolitikken*. Oslo: Miljøverndepartementet.  
St.meld. nr. 24 (2000-2001). *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand*. Oslo: Klima og Miljødepartementet.

#### **Nettsider**

Bergen kommune. 2013. *Om bydelene*. Hentet 14. Februar 2014 fra <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/bydelene>

De nasjonale forskningsetikse komiteene. 2011. *Forskerrollen* <https://www.etikkom.no/Forskningsetikk/Etiske-retningslinjer/Medisin-og-helse/Kvalitativ-forskning/5-Forskerrollen/>

Kommunal og moderniseringsdepartementet. 2007. *Europeisk landskapskonvensjon*. Hentet 9. Mars 2014. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/kmd/tema>

Regjeringen. 2013. *Omdømmebygging*. Hentet 12. Februar 2014. <http://www.regjeringen.no/nb/sub/stedsutvikling>

SSB. 2014. *Folketall Indre Arna*. Hentet 13. Mai 2014 fra <http://ssb.no>

Store Norske Leksikon (SNL). 2012. *Forstad*. Hentet 14. Mars 2014. <http://snl.no/forstad>

Store Norske Leksikon (SNL). 2012. *Identitet*. Hentet 13. mai 2014 fra <http://snl.no/identitet>.

Store Norske Leksikon (SNL). 2012. *Metode*. Hentet 13. mai 2014 fra <http://snl.no/metode>

Store Norske Leksikon (SNL). 2012. *Casestudie*. Hentet 13. mai 2014 fra <http://snl.no/casestudie>

## BILDEKILDER:

### Bilder:

Bilde 1: Utklipp fra Bergens Tidene. Hentet fra <http://www.asplanviak.no/novus/upload/article/Nyheter/BT-leder.pdf> og <http://www.asplanviak.no/novus/upload/article/Nyheter/BT-Kronikk.pdf>

Bilde 2: Sebastian Guerrini – City. Hentet fra <http://fineartamerica.com/profiles/sebastian-guerrini.html>

Bilde 3: Diagram av Hageby. Hentet fra <http://www.planetizen.com/node/50957>

Bilde 4: Drabantby I Las Vegas. Hentet fra <http://ngm.nationalgeographic.com/2011/01/seven-billion/olson-photography>

Bilde 5: Virtuell verden.

Hentet fra <http://www.dagbladet.no/2010/09/08/kultur/spill/kunst/utstilling/pc-spill/13310137/>

Bilde 6: Frihetsgudinnen.

Hentet fra <http://www.dagbladet.no/2011/01/27/tema/reise/kina/ferie/frankrike/15216166/>

Bilde 7: Bilde fra times square.

Hentet fra <http://reise.aftenposten.no/reise/Na-henger-Norge-pa-Times-Square--66399.html#.VIXlzUv8uAA>

Bilde 8: Logo elvebyen og kystbyen

Hentet fra: <http://www.sotrakystby.no/profile.php> og <http://www.drammen.no>

Bilde 9: Bilde fra Drammen. Hentet fra <http://www.drammen.no/nb-NO/Bilder.aspx>

Bilde 11-16: Gamle bilder fra Arna/ Bergen. Hentet fra <https://marcus.app.uib.no/billedsamlingen/?p=325:1>:

Bilde 17: Forslag til generalplan for Bergenshalvøya og Askøy 1957. <http://www.bergenskart.no/braplan/>

Bilde 18: Ortoforo fra 1951 og 1980. Hentet fra [1881.no](http://www.1881.no)

Bilde 20: IKEA. <http://www.ba.no/jobbmagasinet/article6184071.ece>

Bilde 22: Befolkningsanalyse for hordaland. Hentet fra <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/bergensområdet/Nyhetsarkiv/kvu-for-transportsystemet-i-bergensområdet-offentlig-horing>

Bilde 23: Kart med fremtidig bybanenett i Bergen kommune. Hentet fra [http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/ra5011567\\_bybanenett\\_sluttrapport\\_11\\_18-12-09\\_normal.pdf](http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/ra5011567_bybanenett_sluttrapport_11_18-12-09_normal.pdf)

Bilde 73: Bilde av parkeringshus. hentet fra <http://openbuildings.com/buildings/les-yeux-verts-profile-3203>

Bilde 74: Bilde av klostergarasjen.

Hentet fra <http://www.bt.no/nyheter/Hele-Klostergarasjen-tas-i-bruk-1939451.html#.U2yN0tx95yQ>

Bilde 76: Bilde fra fremtidig utvikling av Ski stasjon. Hentet fra

[http://www.jernbaneverket.no/Documents/Prosjekter/Follobanen/Brosjyre\\_Follobanen\\_NOR\\_desember%202013.pdf?epslanguage=no](http://www.jernbaneverket.no/Documents/Prosjekter/Follobanen/Brosjyre_Follobanen_NOR_desember%202013.pdf?epslanguage=no)

Bilde 77: Bilde av syklist langs jernbanespor. Hentet fra: <http://www.thestar.com.my/Lifestyle/Features/2013/12/21/Biking-through-Korea/>

Bilde 78: Bilde av veterantoget. Hentet fra: <http://www.njk.no/gamle-vossebanen-tog-i-vesterled>

Bilde 79: Fremtidsbilde fra Jessheim Stasjon. Hentet fra

<https://www.ullensaker.kommune.no/no/Virksomheter/Planer-og-utvikling/Arkitektkonkurranse-Tverrforbindelse-pa-Jessheim-stasjon-Jessheim/>

Bilde 80: Sjøgangen Trondheim. Hentet fra <http://byavisa.no/2012/08/21/brua-blir-et-fantastisk-innslag-i-bybildet/image004-copy1-copy/>

Bilde 81: Mann som fisker. Hentet fra <http://www.altomsportsfiske.no/2011/01/fluesfikse-for-nybegynneren.html>

Bilde 82: Bading i Aare. Hentet fra: <http://www.bern.com/de/aktivitaeten/adventure-fun/flusschwimmen-aare>

Bilde 83: Løping langs elvebredde. Hentet fra: <http://www.joggingroutes.org/2012/09/copenhagen-lakes-serne-running-route.html>

Bilde 84: Boliger langs elv. Hentet fra: <http://www.dotoday.se/sv/malmo/vastra-hammen/96218-a>

Bilde 85: Torofabrikken. Hentet fra: [http://www.nrk.no/hordaland/toro-kuttar-40\\_60-arsverk-1.11911576](http://www.nrk.no/hordaland/toro-kuttar-40_60-arsverk-1.11911576)

Bilde 86: Bilde fra vestre Hamnen.

Hentet fra: <http://www.worldculturepictorial.com/blog/category/tags/economy?page=2>

Bilde 87: Fresbee. Hentet fra <http://www.wpcc.org.uk/sport.html>

Bilde 88: Jenter som jobber i hage. Hentet fra: <http://ui.ggimgs.net/categories/297.jpg>



VEDLEGG

---



## Vedlegg 3

### Hvordan kan man utvikle forstaden Indre Arna til å bli et attraktivt bydelssenter med særtrekk og stedsidentitet?

#### Arbeidsspørsmål

Hva er en forstad og hva er kjennetegnene på denne byformen?

Metode: Litteraturstudie

Fagfelt: Arkitekturhistorie

Sentrale kilder: Caves (2005), Helle m.fl. ( 2006)

Mål: Kunnskap om det historiske grunnlaget for forstaden og hva som er kjennetegnene for denne typen områder. Få kjennskap til ideologiene bak hagebyen og den modernistiske byen samt følgene disse teoriene hadde for byutvikling.

#### Arbeidsspørsmål:

Hva er særtrekk og stedsidentitet, og hvorfor er dette viktig i byutvikling?

Hvordan kan man skape steder der mennesker føler tilknytning?

Hva skaper eller hemmer steder fra å ha særtrekk og stedsidentitet?

Metode: Litteraturstudie

Fagfelt: Miljøpsykologi, arkitektur, byutvikling

Sentrale kilder: Kevin Lynch (1960), Doreen Massay (1964) , Christian Nornberg-Shultz (1992) og Edward Relph (1976), Holloway (2012), Gehl ( 2010)

Mål: Få kunnskap om hva stedsidentitet er, ulike perspektiver på hvordan dette kan tolkes og perspektiver for hvordan dette skapes/ hemmes. Få kunnskap om hvorfor det er viktig med stedsidentitet i steds/ byutvikling. Få innsikt i referanseprosjekter der man har jobbet med tilsvarende problemstillinger.

#### Arbeidsspørsmål:

Hva er særtrekkene til Indre Arna regionalt, lokalt, fysisk, funksjonelt og opplevelsesmessig?

Metode: Sosiokulturelle analyser:

Dokumentstudier, registreringer og observasjon

Fysisk-funksjonelle analyser:

Spørreundersøkelse og dybdeintervju

Sentrale kilder: Litteraturstudie som gir innsikt i metodebruk, bl.a Førde (2013) og Askheim og Grenness (2008).

Mål: Få kunnskap om caseområdet og analysere stedet for å få informasjon om de særtrekkene og den identiteten som finnes ved stedet i dag.

#### Arbeidsspørsmål:

Hva slags identitet og positive særtrekk er det viktig å ta vare på i fremtiden og hvilke særtrekk bør tones ned?

Mål: Drøfte og komme frem potensielle kvaliteter og ulemper som finnes i stedet

#### Arbeidsspørsmål:

Hvilke fysiske grep kan være med på å bygge opp og forsterke Indre Arna sine positive særtrekk og føre til at nye innbyggere føler seg tilknyttet stedet?

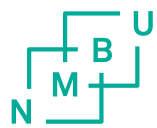
Mål: Svare på problemstillingen ved å anvende resultatene i diskusjonsdelen til å foreslå noen fysiske grep som kan være med på å fremme stedet som et attraktivt sted med stedsidentitet i fremtiden.

Vedlegg 4

	Arna	Bergenhus	Årstad	Fyllingsdalen	Laksevåg	Fana	Åsane	Ytrebygda
Arna		8	34	44	34	38	29	44
Bergenhus	8		12	17	19	29	28	30
Årstad	34	12		30	36	29	39	47
Fyllingsdalen	44	17	30		14	30	32	14
Laksevåg	34	19	36	14		44	39	45
Fana	38	29	13	30	44		45	25
Åsane	29	28	39	32	39	45		57
Ytrebygda	44	30	47	14	45	25	57	

Tabell som viser kollektivreisetid mellom bydeler. i Bergen Database: skyss.no.





Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
67 23 00 00  
[www.nmbu.no](http://www.nmbu.no)