

Bilfri bydel Møhlenpris - Medvirkning



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Bergen kommune
 Tittel på rapport: Bilfri bydel Møhlenpris - Medvirkning
 Oppdragsnavn: Mobilitets- og gatebruksanalyse for Møhlenpris
 Oppdragsnummer: 622854-12
 Utarbeidet av: Tekst: Marit Selberg Sigurdson, Kart: Inga Elen Årvoll Eidsvik
 Oppdragsleder: Anna Wathne
 Tilgjengelighet: Åpen

| | | | | |
|-----|---------------|---|-----------|-----|
| 05 | 10. jan. 2023 | Navn på rapport endret | | AW |
| 04 | 16.des.2022 | Sluttrapport - medvirkning | MSS | IÅE |
| 03 | 20.okt.2022 | Utkast til sluttrapport - medvirkning | MSS | |
| 02 | 02.sept.2022 | Underveisrapport - medvirkning | IÅE | MSS |
| 01 | 24. jun. 2022 | Utkast til underveisrapport - medvirkning | MSS | IÅE |
| Ver | Dato | Beskrivelse | Utarb. av | KS |

Forord

Asplan Viak er engasjert av Bergen kommune v/Bymiljøetaten for å utarbeide en mobilitets- og gatebruksanalyse for Møhlenpris. Oppdraget har sin bakgrunn i et bystyrevedtak fra 2016 som slår fast at Bergen kommune skal gjennomføre et pilotprosjekt med bilfri bydel på Møhlenpris. I 2018-2019 gjennomførte Bymiljøetaten (BME) fase 1, og gjennomførte en rekke tiltak i forbindelse med Graveklubbens arbeid med etablering av bossnett på Møhlenpris.

Mobilitets- og gatebruksanalysen er en del av fase 2 i Bilfri bydel Møhlenpris. Det ble lagt opp til en høy grad av innbyggermedvirkning i prosessen.

Denne underveisrapporten inneholder oppsummeringer og analyser av fem medvirkningsaktiviteter som ble gjennomført i 2022. Innspillene fra deltagerne i medvirkningsaktivitetene har blitt benyttet som en del av kunnskapsgrunnet for mobilitetsanalysen og gatebruksplanen.

Bergen, 10.01.2023

Anna Wathne

Oppdragsleder

Inga Elen Årvoll Eidsvik

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Innledning | 5 |
| 1.1. Mål for prosjektet «Bilfri bydel Møhlenpris» | 5 |
| 1.2. Mål for medvirkningsarbeidet | 6 |
| 1.3. Forarbeid | 6 |
| 1.4. Gjennomføring | 6 |
| 1.5. Resultat | 7 |
| | |
| 2. Barnetråkk | 8 |
| Hva er Barnetråkk? | 8 |
| Barnetråkk på Møhlenpris skole | 8 |
| Elevenes innspill | 9 |
| | |
| 3. Fokusgrupper | 17 |
| 3.1. Ungdommenes innspill | 19 |
| 3.2. Dagbrukeres innspill | 21 |
| 3.3. Møhlenpris gateforum | 25 |
| 3.4. Oppsummeringskart | 30 |
| | |
| 4. Informasjonsmøte/arbeidsverksted | 38 |
| 4.1. Positivt / nye muligheter med forslaget? | 40 |
| 4.2. Dilemmaer/utfordringer med forslaget? | 40 |
| 4.3. Behov for mer sykkelparkering i gatene? | 42 |
| 4.4. Hva trenger området i vest for å bli et inkluderende og attraktivt område for beboere og besøkende? | 43 |
| 4.5. Spørsmål og innspill i plenum | 44 |
| | |
| Sammendrag | 45 |

Innledning

Bergen bystyre vedtok i 2016 at Bergen kommune skal gjennomføre et forsøksprosjekt med bilfri bydel på Møhlenpris. «Bilfri bydel» innebærer ikke et totalforbud mot privatbil, men at man gradvis skal øke arealet til bærekraftig mobilitet, opphold og lek, på bekostning av areal til bil. Det skal fortsatt være mulig å kjøre på Møhlenpris.

I 2018-2019 gjennomførte Bymiljøetaten (BME) en rekke tiltak i forbindelse med Graveklubbens arbeid med etablering av bossnett på Møhlenpris. Dette blir sett på som fase 1 av Bilfri bydel Møhlenpris. Enkeltgater ble rustet opp, mobilitetstilbud som bysykler, sykkelhangarer og mobilpunkt ble etablert, og i underkant av 100 parkeringsplasser ble fjernet. Fase 1 av prosjektet ble avsluttet høsten 2020.

Som en fase 2 ønsket Bergen kommune å se på løsninger for Møhlenpris som helhet ved å gjennomføre en mobilitets- og gatebruksanalyse, som skal kartlegge og vurdere forholdene for alle trafikantgruppene i området, samt gi klare anbefalinger til hvilke gater som må ha trafikk og hvilke gater som kan omdisponeres.

Asplan Viak har fått oppdraget med å utarbeide mobilitets- og gatebruksanalysen, med situasjonsbeskrivelse og prinsippforslag for gatebruken på Møhlenpris. Mobilitets- og gatebruksanalysen ble overlevert til Bergen kommune v/Bymiljøetaten i september 2022. Steg 2 er å utarbeide en gatebruksplan, som skal konkretisere prinsipper, løsninger og tiltak som ble utarbeidet i mobilitets- og gatebruksanalysen. Gatebruksplanen blir levert til Bergen kommune v/Bymiljøetaten i desember 2022.

Bymiljøetaten har vært opptatt av å ha en bred medvirkningsprosess gjennom hele arbeidsprosessen med analysen og gatebruksplanen. Denne rapporten er en oppsummering av forarbeidet og gjennomføringen av medvirkningsprosessen som har funnet sted våren 2022 og høsten samme år. Rapporten sammenstiller også alle innspill som har kommet fra beboerne på Møhlenpris gjennom de ulike medvirkningsaktivitetene.

I det videre skal mobilitets- og gatebruksanalysen og gatebruksplanen løftes frem som en politisk sak til Bergen bystyre.

1.1. Mål for prosjektet «Bilfri bydel Møhlenpris»

Prosjektet «Bilfri bydel Møhlenpris» skal redusere antall biler og skape flere byrom for lek og opphold. Bydelen skal gjøres mer aktiv og attraktiv å bo i. Prosjektet har som mål å

redusere antall biler, både parkerte og kjørende, på Møhlenpris. Dette vil føre til at noe ledig areal kan omdisponeres til annet formål, med fokus på å transformere og redistribuere areal til bruk for mennesker. Kort fortalt handler det om en gradvis økning av areal til opphold og lek, på bekostning av areal til bil.

1.2. Mål for medvirkningsarbeidet

Medvirkning og samarbeid bidrar til bærekraftig utvikling. Sosialt bærekraftige samfunn handler om fellesskap preget av tillit, trygghet, tilhørighet og tilgjengelighet. En åpen og inkluderende prosess kan skape engasjement, eierskap og forutsigbarhet for alle involverte og berørte.

Gjennom prosessen med fase 2 i Bilfri bydel Møhlenpris ble det lagt til rette for en bred involvering som bygger oppunder den sosiale bærekraften i bydelen. Gjennom ulike medvirkningsaktiviteter ble det innhentet ulike meninger, ønsker og hensyn som har blitt vurdert gjennom hele prosessen.

1.3. Forarbeid

I mars 2022 utarbeidet Bymiljøetaten og Asplan Viak en medvirkningsstrategi for mobilitets- og gatebruksanalysen. I tillegg ble det gjennomført en aktørkartlegging for å få oversikt over nettverket av aktørgrupper og personer som har en interesse i prosjektet Bilfri bydel Møhlenpris. Videre ble det gjort en vurdering av hvordan de ulike aktørene/aktørgruppene skulle involveres gjennom prosessen.

Basert på prosjektets innhold, planområdets karakter, samt aktørkartleggingen, besluttet Bymiljøetaten at de to prioriterte gruppene for medvirkningsprosessen skulle være barn og unge, i tillegg til beboere i området.

1.4. Gjennomføring

Våren 22 ble det gjennomført følgende medvirkningsaktiviteter:

Målgruppe barn og unge:

- Barnetråkk
- Fokusgruppe 1: dialogmøte og tråkk/byvandring med en gruppe ungdommer

Målgruppe beboere i området:

- Fokusgruppe 2 og 3: dialogmøte og tråkk/byvandring med to beboergrupper

Høsten 22 ble det gjennomført følgende medvirkningsaktivitet:

- Informasjonsmøte/arbeidsverksted

Det siste møtet/arbeidsverkstedet var åpent for alle interesserte, og invitasjonen ble distribuert bredt på Møhlenpris. Første del av møtet besto av presentasjon av prosjektet og av mobilitets- og gatebruksanalysen, og andre del ble gjennomført som et arbeidsverksted, der det ble innhentet innspill ved hjelp av gruppearbeid.

1.5. Resultat

Innspillene som kom frem i de fem medvirkningsaktivitetene er oppsummert i den videre rapporten. Innspillene fra barnetråkk og dialogmøter/tråkk har blitt aktivt benyttet som kunnskapsgrunnlag inn i mobilitets- og gatebruksanalysen. Alle innspill fra informasjonsmøtet/arbeidsverkstedet har blitt vurdert i arbeidet med å utforme gatebruksplanen.

2. Barnetråkk

Hva er Barnetråkk?

Barn og unge bruker ofte nærmiljøet mest aktivt, og det er også disse gruppene som er mest sårbare dersom mulighetene til å drive aktivitet i nærmiljøet forsvinner. Barn og unges muligheter til å påvirke i plan- og høringsprosesser forutsetter tilrettelegging, og de er avhengig av at deres interesser ivaretas av voksne.

Barn og unge er eksperter på sitt eget nærmiljø, og de kan selv gi de beste svarene på hva som er viktig for dem, hvilke veier og områder de bruker og hva de savner og ønsker seg i nærmiljøet. Barn bruker ikke alltid omgivelsene slik voksne tror, og den beste måten å finne ut av deres behov, er å spørre dem selv.

Barnetråkk er en metode for medvirkning som gir barn og unge en stemme inn i formelle plan- og stedsutviklingsprosesser. Gjennom registreringene tegnes barnas kart over området, noe som gir planleggerne viktig informasjon om barn og unges bruk og opplevelser av området. Ved hjelp av denne kunnskapen, kan man i større grad ta hensyn til barns oppvekstmiljø i planleggingen.

Barnetråkk på Møhlenpris skole

For å innhente barnas erfaringer og meninger om eget nærmiljø og deres tanker om Bilfri bydel Møhlenpris, ble det gjennomført Barnetråkk ved Møhlenpris skole. Dette ble gjennomført 21. april 2022, sammen med 34 elever fra 7.trinn. Skolen satt av en hel skoledag mellom 8.30 og 11.30 til arbeidet. Vi vil rette en stor takk til rektor, avdelingsleder og lærere for god tilrettelegging både i forkant og underveis i arbeidsopplegget med elevene.

Det var to representanter fra Bymiljøetaten og to medvirkningskoordinatorer fra Asplan Viak som fasiliterte dagen.

I den første bolken ble klassen delt i to grupper, og det ble gjennomført et tråkk/byvandring på Møhlenpris. Elevene viste og forklarte hvilke gater, steder, områder og aktiviteter de liker/bruker, og hvilke gater, steder, områder og aktiviteter de ikke liker og

ikke bruker. De kom også med innspill til forbedringer. Kommentarer og innspill ble registrert og georeferert i appen ArcGIS Field Maps.

Etter tråkket jobbet elevene gruppevis i klasserommet med fysiske kart, der de diskuterte og svarte på følgende spørsmål:

- Hva er favorittstedene deres utendørs på Møhlenpris? Hvorfor? Hva gjør dere der?
- Hvilke gater eller steder på Møhlenpris liker dere ikke å være? Hvorfor?
- Når det blir mer plass til aktiviteter, sitteplasser osv. - hva ønsker dere at denne plassen skal bli brukt til?
- Hvilke gater mener dere burde være bilfrie (eller færre biler) slik at det blir plass til de aktivitetene dere savner / har lyst på?

Etter gruppearbeidet var intensjonen at elevene skulle jobbe individuelt i det digitale kartet på www.barnetrakk.no. Dessverre virket ikke kartløsningen, så dette ble erstattet med en plenumsdiskusjon om Bilfri bydel Møhlenpris.

Elevenes innspill

Innspillene som blir presentert under er hentet fra gruppearbeidene, plenumsdiskusjonen og registreringene fra tråkket.

Gode steder på Møhlenpris

Elevene ble spurt om å vise oss steder på Møhlenpris der de liker å være, og hvorfor de liker å være der. I gruppearbeidet ble de også spurt om hva som er favorittstedene deres og hva de gjør der.

Møhlenpris idrettsplass ble trukket frem av flest grupper som et favorittsted. Her spiller de både organisert og uorganisert fotball, de leker og de henger med venner. Fotballbanen er lun og solrik, og dette ble trukket frem som positivt. **Vitalitetssenteret** er også et populært favorittsted. Det ble trukket frem som en god møteplass med mange tilbud og aktiviteter. Mange liker også å være på **skoleplassen** etter skoletid. Elevene nevnte bordtennis, klatring, dissing og det å være med venner som aktiviteter de gjør på skoleplassen. Noen bruker også **lekeplassen til barnehagen**. Det ble sagt at det er et fint sted å disse mens man snakker sammen.

Videre ble **Nygårdsparken, skaterampen ved parken, stranden, Nobel Bopel, Joker og Bunnpris** trukket frem som favorittsteder. Fellesnevneren er at dette er steder der man kan

gjøre ulike aktiviteter. Flere av gruppene kommenterte at de beste stedene er der det er aktiviteter og ting å gjøre. **Basketkurven** og **Ping Pong-bordet i Zetlitz' gate** og **lekeapparatene** i flere gater ble også nevnt av noen av gruppene, men alltid med en kommentar om at de kunne vært mye bedre enn i dag.

Når det kommer til hvilke gater elevene liker ble **Zetlitz' gate** og **Welhavens gate rundt Nobel Bopel** oftest nevnt. De ulike årsakene elevene trakk frem er at det alltid er mye folk i disse gatene, de er koselige, de har aktivitetstilbud, sitteplasser, fin beplantning og at det føles trygt i disse gatene.

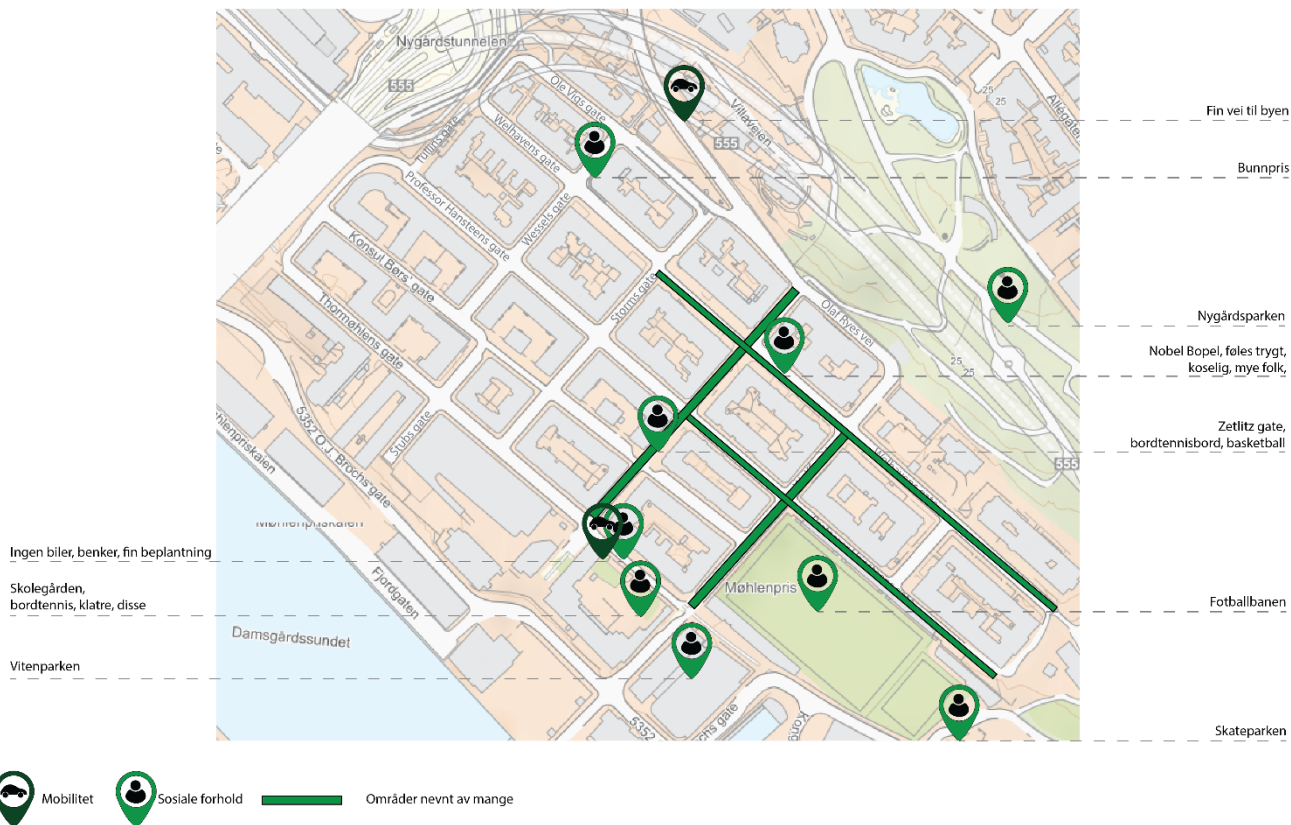
Thormøhlens gate foran skolen er også godt likt av elevene. Kommentarene her er at det er bilfritt, folk sitter på benkene og at gaten er koselig, med fin beplantning.

Andre gater som ble nevnt av et par av gruppene er **Wessels gate** (gøy å sykle her), **Wolffs gate** (solrik gate, folksomt uansett tidspunkt på dagen), samt **Olaf Ryes vei** (fin vei å gå til byen).

Mer generelt kommenterte elevene at de liker de koselige og grønne stedene, gater som har trær og blomster, lite søppel, sprøyter og tagging, og at det føles trygt der det er folksomt.

Elevenes positive registreringer i digitale og fysiske kart er oppsummert og visualisert i kartet under.

BARNETRÅKK - POSITIVT

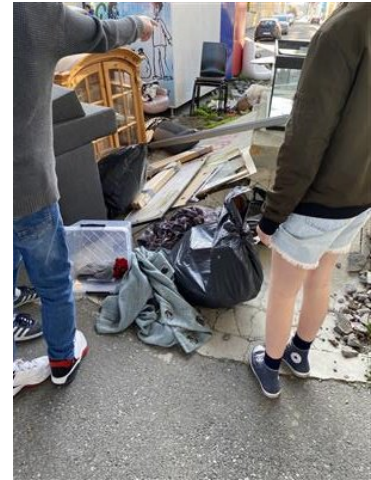


Figur 2-1: Elevenes positive registreringer; steder og gater de liker på Møhlenpris

Steder som blir opplevd negativt

Det er tre årsaker som går igjen som forklaringer på hvorfor elevene ikke liker enkelte områder og gater; der det oppleves kjedelig å være, der det er mye forsøpling -særlig sprøyter, og der det av ulike årsaker føles utrygt å være eller gå forbi. **Området nordvest for Storms gate mot Puddefjordsbroen** fikk klart flest negative registreringer og kommentarer. Disse er relatert til sosiale forhold og følelse av utrygghet, samt hvordan det ser ut og oppleves rent estetisk. **Området øst for Storms gate mot idrettsbanen** fikk flest negative registreringer knyttet til trafikale forhold og at lekeplassene og aktivitetstilbudene burde vært gøyere, bedre vedlikeholdt / oppgradert.

Innspillene som gikk igjen for området fra Storms gate til Puddefjordsbroen er at det er for mørke gater, for lite grønt, mye brukte sprøyter, boss og tagging, for mange biler og for lite folk i gatene. Flere nevnte at kommunen bør «oppgradere hele området». De to konkrete stedene elevene var mest opptatt av, er **området under broen** og **veiene og gangstiene opp til broen**. Under broen ligger en gammel, ødelagt skaterampe. Dette området er svært forsøpelt og elevene sa at det henger mange narkomane i området. Dette gjør at elevene aldri oppholder seg her og de synes også at det er skummelt å passere stedet.



Figur 1-2: Mye søppel i området under broen er en av årsakene til at det er et utrivelig sted å være, ifølge elevene

Når det kommer til **Tullins gate og gangstinettet opp til broen** gikk kommentarene mye på det samme; det er skummelt, mørkt, mange sprøyter og boss, folk som oppleves truende/skumle, og gangstiene oppleves utrygge og smale når de blir delt med elsparkesykler og syklist. Flere kommenterte at de ikke likte å gå her alene. Snarveien under broen blir veldig lite brukt av elevene, da denne oppleves som utrygg, lukter som et urinal og man har ikke oversikt over hvem man møter i den smale og svingete gangpassasjen.

Området øst for Storms gate mot idrettsbanen fikk også noen negative registreringer. Her gikk særlig **Thormøhlens gate ved skolen, Zetlitz' gate** og **Wolffs gate** igjen når det kommer til trafikale forhold. I Thormøhlens gate er det mange bilister som snur i krysset til Zetlitz' gate, eller rygger inn mot skoleporten og snur. Dette gjelder de som har stått parkert i Thormøhlens gate, som skal snu og kjøre vestover, og det gjelder bilister som ikke får med seg at dette er en blindvei, og derfor må snu for å kjøre tilbake. Mange elever fortalte at de hadde hatt skumle opplevelser i møte med bilene, og de etterspurte tiltak.

Zetlitz' gate mellom Thormøhlens gate og Konsul Børs' gate har kjøreforbud, men elevene var opptatt av at det likevel er en del som kjører der, og dette trakk flere frem som negativt.

Wolffs gate fikk særlig mange registreringer fra elevene om at bilene kjører for fort, og at det bør være fartsdempende tiltak eller tiltak som får ned biltrafikken i denne gaten. Elevene benytter ofte denne gaten, enten i skoletiden når de skal ha gym i Vitalitets-senteret eller idrettsbanen, i friminuttene eller på fritiden på vei til de samme målpunktene.

BARNETRÅKK - NEGATIVT



Figur 2-2: Elevenes negative registreringer i kart; steder de ikke liker på Møhlenpris

Innspill til mobilitetsplanen: bil- og parkeringsrestriksjoner

Elevene hadde delte meninger om innføring av bil- og parkeringsrestriksjoner. Noen synes dette er utelukkende positivt, og at man gjerne kan stenge flest mulig gater for biltrafikk. Andre mente det ikke burde innføres noen flere restriksjoner. De fleste elevene var likevel midt mellom disse ytterpunktene, og mente at noen gater godt kunne stenges for biltrafikk og at noen flere parkeringsplasser bør fjernes eller flyttes. Det kom likevel mange kommentarer på at de som har behov for å kjøre frem til egen bolig bør kunne gjøre det. Her ble eldre og bevegelsehemmede nevnt, samt når man har handlet store varer eller skal flytte.

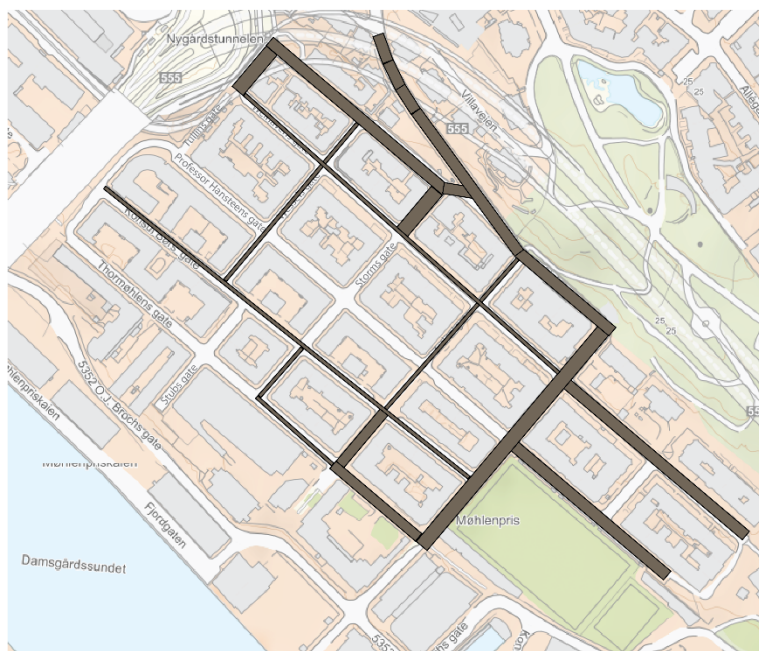
I gruppearbeidet mente flest grupper at **Ole Vigs gate** og **Wolffs gate** gjerne kan stenges for biltrafikk.

At **Welhavens gate fra Wolffs gate til Professor Hansteens gate** gjerne kan bli bilfri, ble også nevnt av mange grupper. Resten av innspillene til hvilke gater elevene mener kan bli bilfrie kan sees i kartet under. Disse er nevnt av et fåtall grupper.

Andre tiltak som ble nevnt var **fartsdempende tiltak i Wolffs gate**, **tiltak som hindrer unødvendig kjøring i Zetlitz' gate** og ikke minst var mange grupper opptatt av at den **resterende biltrafikken i Thormøhlens gate fra rundkjøringen til skolen må fjernes**. De etterspurte tiltak som hindrer kjøring, rygging og snuing i krysset mellom Thormøhlens gate og Zetlitz' gate, da dette oppleves utrygt. I tillegg til biltrafikk ved skolen ble det også kommentert at **syklister og elsparkesykler kjører på fortauet nærmest inngangsporten til skolen, og at dette skaper farlige/skumle situasjoner**. På denne siden er det best dekke for framkomst for hjul.

Når det kommer til parkeringsrestriksjoner ble **Welhavens gate**, **Professor Hansteens gate** og **Ole Vigs gate** trukket frem. Flere grupper nevnte også at det generelt bør bli færre parkeringsplasser på hele Møhlenpris, mens en gruppe ikke vil ha noen endringer i parkeringssituasjonen – det er bra slik det er.

BARNETRÅKK - OMRÅDER SOM ØNSKES BILFRIE



Figur 2-3: Elevenes innspill til bilfrie gater. De forslagene som ble nevnt flest ganger er vist med tykk strek. De som ble nevnt av én eller et fåtall grupper er vist med smalere strek.

Elevenes ønsker og behov

Elevene ble også spurt om hva de ønsker seg i gaterommene på Møhlenpris - når bilene får mindre tilgjengelig areal, hva vil barna at den ledige plassen skal bli brukt til? Her svarte elevene dette:

Natur/beplantning:

- Flere trær
- Blomstrer/planter
- Pallekarmer
- Bikuber
- Mer grønt i området rundt Bunnpris
- Bør ta bort buskene på veiene opp til Puddefjordsbroen. Få noen små, fine busker, trær, blomstrer og benker

Aktiviteter/lek:

- En fontene, det er gøy med vann

- Basseng
- Trampoline
- Bedre lekeplasser. De er dårlige/kjedelige.
- Disser
- Apparater å henge i
- Apparater å klatre i
- Humpedisser
- Sklie
- Voltabane (små fotballbaner)
- Større og basketbane enn i dag. Dårlig underlag for basket, og banen er liten og skeiv og ligger for nærme bilveien. Må helt opp til Danmarks plass for å spille basket. Fint om brosteinen ble fjernet, eller ny bane en annen plass
- Iskremkiosk/kiosk
- Skaterampen ved Thormøhlens gate burde vært større og bedre
- Trikkemuseet burde vært gratis og ute er det mye plass som kunne blitt brukt til noe gøy
- Stranden: Zipline, stupebrett, stupe-/hoppetårn, badstu, flytebrygge
- Nygårdsparken: ikke ødelegge akebakken i parken

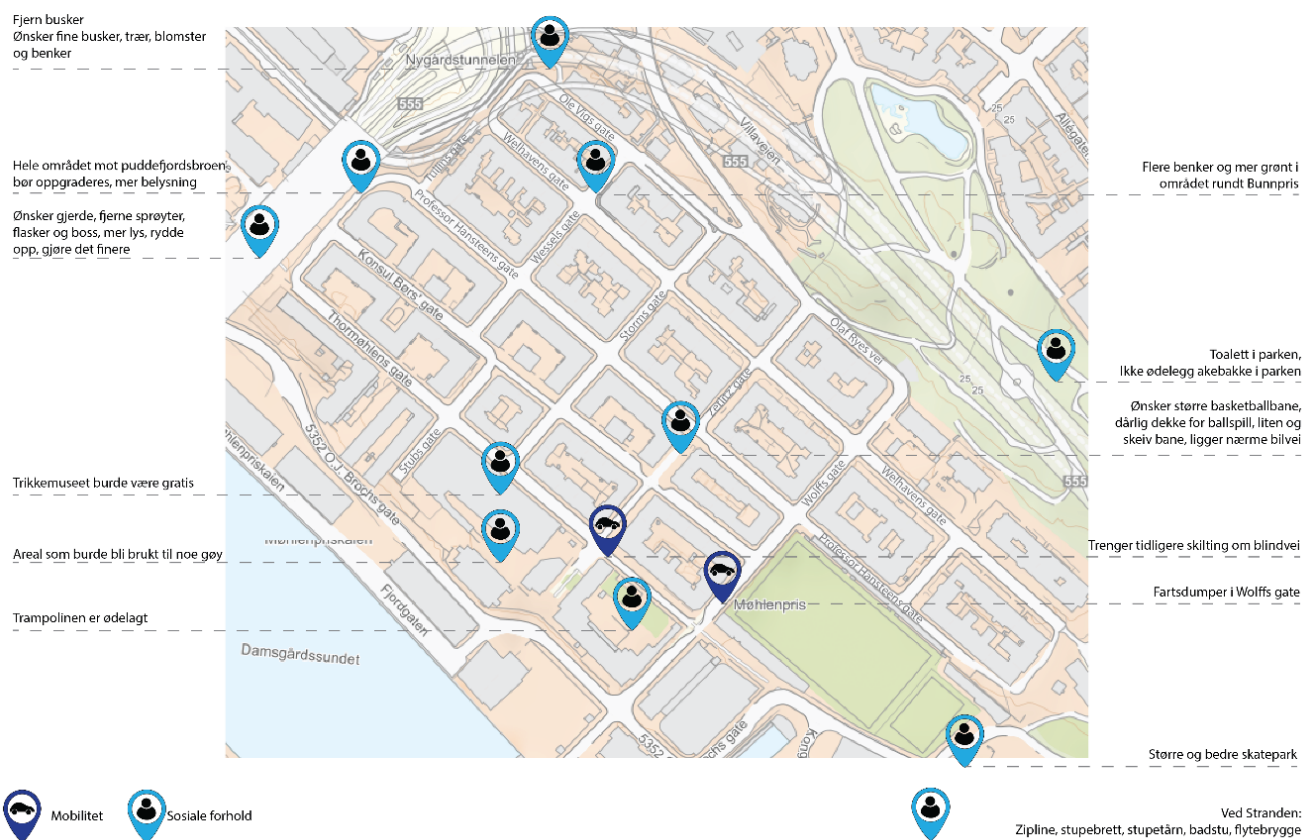
Sosiale møteplasser:

- Benker
- Flere benker i området rundt Bunnpris
- Et hengested
- Mangler steder for større barn/ungdommer

Annet:

- Trenger flere bussspann og avfallsstasjoner
- Elsparkesykkelparkering
- Nygårdsparken: toalett
- Trenger mest fokus på området nær Puddefjordsbroen. Oppgradere hele området.
- Mer lys i mørke områder mot Puddefjordsbroen
- Under Puddefjordsbroen: Rydde opp og gjøre det finere under broen. Få opp gjerde og fjerne sprøyter, flasker og buss, mer lys

BARNETRÅKK - ØNSKER



Figur 2-4: Elevenes registreringer av konkrete steder og gater der de ønsker seg ulike ting i uterommene

3. Fokusgrupper







Den innledende delen av medvirkningsprosessen handlet om å kartlegge dagens opplevelser av Møhlenpris; hva fungerer og hvilke gater/steder liker folk, hva fungerer ikke og hvor kunne man tenkt seg hvilke endringer? I tillegg handlet det om å kartlegge innbyggernes meninger om hvilke gater som kan eller bør bli bilfrie eller ha tiltak som begrenser biltrafikk og parkering.

Det ble innhentet innspill fra tre definerte fokusgrupper; ungdommer, «dagbrukere» og Møhlenpris gateforum.

Det ble gjennomført dialogmøte med arbeidsverksted og tråkk/vandring i bydelen med hver gruppe.

Alle de tre gruppene har diskutert og svart på spørsmålene som er gjengitt under. De fikk utdelt et stort papirkart i A1-format over Møhlenpris og klistrelapper som representerte ulike aspekter ved Møhlenpris. Plasseringen av klistrelappene skulle kommenteres i margin eller på et tilhørende svarark. Gruppen måtte ikke bli enig, og de kunne sette prikker i flere farger på samme sted, så lenge plasseringene ble begrunnet.

Forklaring klistremerker

-  Dette er bra i dag - og hvorfor
-  Opplevs utrygt/skummelt i dag - og hvorfor
-  Må endres / problem i dag - og hvorfor
-  Annet
-  «Jeg ønsker meg...» - hva vil du ha her?
-  Prioriterte gater/byrom - dette bør endres først

Etter arbeidsverkstedet gjennomførte alle gruppene en vandring i bydelen sammen med representantene fra Asplan Viak og Bymiljøetaten. Målet med dette var at informantene fikk vise frem gode steder/gater og mer utfordrende steder/gater, samt vise konkret lokalisering for de ulike innspillene. Innspill og kommentarer som kom frem under vandringene ble registrert i kartappen ArcGis Field Maps.

Alle gruppene har jobbet med temaene for spørsmålene under, men Møhlenpris gateforum fikk ikke spørsmål 2. Dette er fordi de har arbeidet med løsninger for å minimere trafikk og parkering på Møhlenpris i flere år. Styret i Møhlenpris gateforum har utarbeidet et forslag til nytt kjøremønster som ble presentert og diskutert i medvirkningsmøtet. Det var derfor unødvendig at denne gruppen arbeidet med spørsmål om trafikk og parkering på selve møtet.

Spørsmål til diskusjon:

1. Trafikale og sosiale forhold i dag: Innspill til hvilke gater/steder på Møhlenpris som oppleves bra i dag og hvilke gater/steder som, av ulike årsaker, ikke fungerer så bra i dag, gater/steder som oppleves utrygge etc.

2. Trafikk og parkering:

- a. Hvilke gater mener dere burde være bilfrie eller ha redusert parkering og trafikk, slik at det blir mer plass til aktiviteter for mennesker?
- b. Hvorfor bør disse gatene være bilfrie/reduksjon?
- c. Hva tenker dere kan bli utfordrende, eller være negativt, ved at disse gatene blir bilfrie/reduksjon - og for hvem?

3. Byrom og sosiale funksjoner:

- a. Når det blir mer plass til aktiviteter, sitteplasser og andre sosiale funksjoner - hva ønsker dere at denne plassen skal bli brukt til?
- b. Hvilke av disse gatene og funksjonene bør bli prioritert først?
- c. Har dere forslag til mindre tiltak som kan settes i gang raskt og som ikke har særlig høy kostnad? Dette kan også være tiltak som er midlertidige, i påvente av en større endring.

Fokusgruppenes besvarelser på disse diskusjonsspørsmålene er oppsummert under. Skriftlige og muntlige kommentarer fra gruppediskusjonene er oppsummert i tekst og det er vist hvilken fokusgruppe som mente hva. Kartreferansene fra de ulike fokusgruppene er derimot samlet i syv temakart, der det ikke blir vist til hvilken gruppe som sa hva.

3.1. Ungdommenes innspill

Som vist innledningsvis var det utfordrende å få tak i ungdommer som hadde lyst til å drøfte og komme med innspill til Bilfri bydel Møhlenpris. To meldte også avbud rett før gjennomføring. Det endte opp med fire ungdommer i alderen 15-16 år. Medvirkningsaktiviteten foregikk på Møllaren café 19.mai mellom klokka 16-18. Det var én representant fra Asplan Viak og én fra Bymiljøetaten som fasiliterte og gjennomførte møtet.

Etter en kort innledning der deltagerne fikk informasjon om prosjektet Bilfri bydel Møhlenpris, arbeidet de med fysiske kart og drøftet og svarte på oppgaver. Til slutt ble det avsluttet med 20 minutters vandring i gatene på Møhlenpris.

Svarene og innspillene fra arbeidsverkstedet og vandringen er oppsummert under.

1. Trafikale og sosiale forhold i dag

Positive sider ved Møhlenpris:

Ungdommene trakk frem noen spesifikke gater som de trives godt i. De liker **Welhavens gate** fra Wolffs gate til Storms gate, fordi den er åpen, grønn og har mye plass til at folk kan bevege seg rundt og være sosiale. De liker også **Zetlitz' gate** av samme årsaker, samt **Thormøhlens gate** forbi skolen. Det at disse gatene er tilnærmet bilfri ble også sett på som en forklaring på hvorfor de setter ekstra pris på disse gatene. Det ble kommentert at det er koseligere og føles tryggere uten biler i gatene.

Negative sider ved Møhlenpris:

De få tingene ungdommene trakk frem som negativt knyttet til ulike sosiale forhold var at **området nær og under broen oppleves skummelt**, samt at **dekket under basketballkurvene** i Welhavens gate og Zetlitz' gate fungerer dårlig for basketball. De var heller ikke begeistret for de store turkise sittemøblene/trafikksperrene som er plassert i krysset mellom **Zetlitz' gate** og **Welhavens gate**. Disse er hule og gir fra seg mye støy når folk eksempelvis slår på eller hopper på dem.

Ungdommene reiser mye ut fra Møhlenpris både til ungdomsskolen (Rothaugen) og på fritiden. Ofte blir elsparkesykkel benyttet som transportmiddel. De hadde derfor flere innspill knyttet til mobilitet, vei og trafikk og trakk



Figur 3-1: Sittemøblene/trafikksperrene i krysset mellom Zetlitz' gate og Welhavens gate

blant annet frem den ulovlige bilkjøringen i **Olaf Ryes veg** som problematisk. Videre kommenterte de at **Ole Vigs gate fra Storms gate til Wessels gate** er smal, og bør være fri for parkering. De opplever også brosteinsdekket i **Welhavens gate og Zetlitz' gate** som vanskelig å sykle/sparkesykle på.

De var også opptatt av at mange kryss oppleves utrygge som myk trafikant:

- Krysset mellom **Wolffs gate og Welhavens gate** oppleves farlig og uoversiktlig
- Det samme gjelder krysset mellom **Wolffs gate og Thormøhlens gate**
- Krysset mellom **O.J. Brochs gate og Wolffs gate** har ikke overgangsfelt, og dette oppleves utrygt
- Mange bilsjåførere rygger ut i **Welhavens gate** fra Bergen indremisjons aldershjem, dette føles utrygt
- Krysset mellom **Zetlitz' gate og Olaf Ryes vei** blir også opplevd uoversiktlig, her kommer en gangvei ned fra Nygårdsparken og krysset oppleves som uoversiktlig når sykler kommer i høy fart
- I krysset mellom **Zetlitz' gate og Professor Hansteens gate** er det få biler som stopper for fotgjengere. Dette føles kanskje mer utrygt fordi man da kommer gående i en gate som har sterke bilrestriksjoner og følgelig svært lite biltrafikk.
- I avkjørselen fra **Thormøhlens gate** inn mot skateparken ved inngangen til Nygårdsparken er det få bilister som blinker, og dette skaper utrygge situasjoner. Her er det også for smalt fortau, ifølge informantene.

Informantene kommenterte også tre veier utenfor prosjektområdet som har for smalt fortau: **O.J. Brochs gate** spesielt forbi nedsiden av Trikkebyen og forbi Vitalitetssenteret, **Bredalsmarken** mot Dokken og forbi kaffebrenneriet i **Thormøhlens gate**.

2. Trafikk og parkering

Ungdommene ønsker å gjøre følgende gater bilfri:

- **Ole Vigs gate fra Storms gate til Wessels gate**, denne gaten har ofte mange parkerte biler, og gaten er veldig smal
- **Professor Hansteens gate og Welhavens gate** fra Wolffs gate mot Nygårdsparken

Fjerne parkering i følgende gater:

- **Ole Vigs gate fra Storms gate til Wessels gate**, fordi den er veldig smal

3. Byrom og sosiale funksjoner:

Når det blir mer plass til aktiviteter, sitteplasser og andre sosiale funksjoner - hva ønsker dere at denne plassen skal bli brukt til?

Ungdommene benytter seg lite av Møhlenpris på fritiden og hadde derfor få innspill som ikke omhandlet trafikale forhold. De sier selv at de føler de mangler et sted å henge og de drar ofte ut av Møhlenpris for å komme til et sted de kan være for seg selv. Når vi spurte om det var noe de ønsket seg på Møhlenpris sa de først at det ikke var det fordi de «uansett ikke henger der». Etter hvert kom det fram at det var noen ønsker knyttet til Møhlenpris. Ettersom **BI-stranden** brukes mye av barnefamilier og **flytebryggen til Heit** er privat drar de ofte til Verftet for å bade og sole seg. De kunne tenke seg en flytebrygge og stupebrett de kan bruke ved **Marineholmen**. De ønsker seg også lengre badestiger ved **BI-stranden** og **Marineholmen**. De stigen som er der i dag er så korte at ved fjære er det vanskelig å komme seg opp av vannet. Dette ligger utenfor området vårt, men vi har valgt å inkludere det i rapporten allikevel ettersom det var et av de få ønskene ungdommene hadde.

De ønsker seg også en **tryggere skolevei** og synes det blir **koselig uten bil i gatene**. De bruker **benkene utenfor Nobel Bopel** i dag og kunne tenke seg **flere benker** på Møhlenpris. **Skateparken øst for fotballbanen** blir mye brukt og kunne vært større.

Ønsker oppsummert:

- Offentlig flytebrygge
- Flere benker
- Bedre dekke under basketballkurvene
- Tryggere og koseligere skolevei med færre biler
- Lengre badestiger ved BI-stranden og Marineholmen
- Skateparken kunne vært større

Ungdommene hadde mange ønsker om forbedring av trafikale forhold, dette er de samme som kommentert under «Negative sider ved Møhlenpris».

3.2. Dagbrukeres innspill

Med «dagbrukere» er det ment beboere på Møhlenpris som av ulike årsaker har anledning til å benytte Møhlenpris på dagtid. Som vist innledningsvis ble det gjort et grundig arbeid for å rekruttere bredt, men det var utfordrende å få fatt i folk som var interessert i å delta. En person som takket ja møtte likevel ikke opp, så gruppen som

gjennomførte besto av en student, en i foreldrepermisjon, en turnusarbeider og to personer som ikke er i fulltidsstillinger.

Medvirkningsaktiviteten ble avholdt på Nobel Bopel, 13. mai 2022. Gruppen gjennomførte et dialogmøte med arbeidsverksted, samt vandring i gatene. Opplegget varte i litt over to timer. Det var to fra Asplan Viak og en fra Bymiljøetaten som var til stede og fasiliterte opplegget. Etter en kort innledning der deltagerne fikk informasjon om prosjektet Bilfri bydel Møhlenpris, ble de delt inn i to grupper. De arbeidet med fysiske kart og drøftet og svarte på oppgaver, før det ble avsluttet med 30 minutters vandring i gatene på Møhlenpris.

Svarene og innspillene fra arbeidsverkstedet og vandringen er oppsummert under.

1. Trafikale og sosiale forhold i dag

Positive sider ved Møhlenpris:

Gater:

Olaf Ryes vei ble nevnt som en fin gate å gå, sykle og sparkesykle i. Gaten er åpen, bred med fin vegetasjon og fargerike bygg. **Welhavens gate** fra parken til Zetliz' gate og **Thormøhlens gate** ble også nevnt som gater med god atmosfære, fine bygg og hager. Flere informanter nevnte også **Zetliz' gate** som en godt fungerende gate som tilfører bydelen særpreg og muligheter for sosialt liv utendørs.

For første gang ble **området under broen** nevnt av en informant som et område med noen kvaliteter. Informanten så på det som et sted å gjemme seg litt bort, og mente at slike steder mangler i en stor by som Bergen. Informanten likte å sitte der i ly for regnet, og mente at taggingen tilfører stedet et urbant storbypreg, noe som ble opplevd positivt.

Tilbud, aktiviteter og sosialt liv:

Her ble følgende trukket frem av informantene:

- **Møhlenpris generelt:** sosiale nabolag for barn og voksne, sentralt, korte avstander, gode bussforbindelser. Folk trives her.
- **Skolen og barnehagen** er lokalisert nært og fungerer bra. Lekeområdene her er flittig brukt på ettermiddager.
- **Idrettsbanen** er Møhlenpris sitt hjerte. Barna spiller fotball og leker fritt uten å måtte passe seg for biler og annen trafikk. Godt sted for barn, ungdommer og voksne.
- **Vitalitetssenteret** gir gode tilbud til barn og ungdom

- **Møllaren aktivitetshus** gir et godt tilbud til flerkulturelle, fra barn til voksne
- **Matbutikkene:** praktisk med nærbutikker
- **Mobil gjenvinningsstasjon** ved Vitalitetssenteret er praktisk

Negative sider ved Møhlenpris:

Det er for få steder å gjemme seg bort litt, sitte alene og føle at man får privatliv utendørs. Det er også få steder man kan sitte ute når det regner.

Mørke områder og gater som informantene mener at trenger bedre belysning er: **Storms gate, Ole Vigs gate og gangstiene mot broen**, i tillegg til **Thormøhlens gate** fra Zetlitz' gate og vestover mot broen. Informantene sa at det er så mørkt i disse gatene at det oppleves skummelt og utrygt i de mørke årstidene.

2. Trafikk og parkering

Hvilke gater bør være bilfrie eller ha redusert parkering og trafikk, og hvorfor?

To informanter mente at det ikke bør legges flere restriksjoner på bilkjøring og parkering på Møhlenpris. Den ene informantene mente at det ikke er behov for dette, og den andre var opptatt av at folk må få kjøre helt frem til egen adresse, samt ha mulighet til å parkere nær egen bolig. Dette var spesielt med tanke på storhandling, store/tunge varer og folk med ulike mobilitetsutfordringer. Parkeringsavgifter er en stor kostnad for mange familier, og de en informant mente at dersom parkeringstilbudet ble dårligere (færre plasser, lengre vei å gå til parkeringsplass), så bør også prisen gå ned.

De tre andre informantene var positive til mer restriksjoner på bilkjøring og parkering. De argumenterte med at det vil skape tryggere forhold for barna, mulighet til mer liv i gatene, at solrike steder kan bli brukt av beboerne, ikke bilene. Også disse informantene var opptatt av at man likevel må kunne kjøre frem til egen bolig, når man har særlig behov for det.

Biltrafikk

Alle informantene var enige om at fart er et problem - bilene kjører for fort i trange, uoversiktlige gater. De mente også at enkelte gater godt kunne være enveiskjørt

Gruppen som var positive til bilrestriksjoner hadde en særlig hjertesak; få ned biltrafikken rundt skolen og idrettsbanen til et minimum. For å oppnå dette foreslo gruppen å:

- Sperre **Wolffs gate** fra krysset til Thormøhlens gate til krysset til Professor Hansteens gate for det meste av biltrafikk (men ivareta varelevering til Joker Spilde)
- Sperre **Professor Hansteens gate** fra krysset til Wolffs gate til krysset til Bjerregårds gate for biltrafikk
- Sperre siste del av **Konsul Børs' gate** mot Wolffs gate for biltrafikk
- Flytte hovedgaten for inn- og utkjørsel til Møhlenpris til østsiden av Møhlenpris, med nye koblinger fra O.J. Brochs gate til Konsul Børs' gate og Bredalsmarken til Professor Hansteens gate

Dersom Wolffs gate ikke stenges for gjennomkjøring ønsket gruppen fartsdempende tiltak og en ny fotgjengerovergang over Wolffs gate nær krysset til Professor Hansteens gate.

Parkering

Parkeringsløsningen i enden av **Professor Hansteens gate** ble nevnt som en god løsning. Her står bilene parkert side om side som på en parkeringsplass, og ikke på langs slik som gateparkering vanligvis er løst. Informantene mente at det er mulig å utvide dette området med flere parkeringsplasser etter samme prinsipp, og fjerne parkeringsmulighetene i Professor Hansteens gate langs fotballbanen. Det kom også innspill på at det er viktig med tilgang på gjesteparkering og parkering nær bolig for dem som har særlig behov for det.

Gruppene foreslo å anlegge beboerparkering under broen, og den ene gruppen foreslo også å anlegge parkeringshus under Nygårdshøyden - tilsvarende Klostergarasjen, med inn- og utkjøring ved inngangen til Hulen. De mente at dette ville dekke parkeringsbehovet til beboere, bedrifter og besøkende, både på Møhlenpris, Høyden og Dokken, samt sikre kommunen trygg inntektskilde i all framtid.

3. Byrom og sosiale funksjoner:

Når det blir mer plass til aktiviteter, sitteplasser og andre sosiale funksjoner - hva ønsker dere at denne plassen skal bli brukt til?

Som vist over ønsket enkelte av informantene å stenge deler av **Wolffs gate**, **Professor Hansteens gate** og **Konsul Børs' gate** for biltrafikk. Da oppnår man et stort areal som kan benyttes til uteareal/aktivitetsområde for store og små. Her ble det foreslått å anlegge ny basketbane og en sandvolleyballbane.

Professor Hansteens gate langs fotballbanen er en solrik gate. Den ene gruppen ønsket å fjerne biltrafikk og parkering og skape et sosialt område med plass for grilling, spisegrupper og lekeplass.

Hele området øst for Storms gate trenger en opprustning og bedre tilrettelegging for aktiviteter og sosialt liv. Gruppene ønsket flere benker, bedre/flere lekeplasser, mer gatebelysning og mer beplantning. Andre mindre tiltak og funksjoner som ble nevnt var:

- Flere benker med bord på hele Møhlenpris (men prioritere gatene som ligger nær broen)
- Flere plantekasser, mer beplantning i gater med bare asfalt
- Flere og bedre lekeplasser og aktiviteter for ungene
- Gjenvinningspunkt for glass og metall flere steder
- Flere butikker/tilbud
- Gårdsplassen/hagene i kommunale bygg trenger mer beplantning og benker som kan stå ute hele året
- Trenger en asfaltert stripe i gater med brostein for sykler, elsparkesykler, folk i rullestol/krykker – eller bare dårlig til bens.
- Flere parkeringsplasser for bysykler

Når det kom til hvilke gater/områder som bør prioriteres først var gruppene klare på at dette bør være trafikale tiltak og sosiale møteplasser i området rundt skole/idrettsbane, og opprustning av gatene øst for Storms gate.

3.3. Møhlenpris gateforum

Mange beboere og organisasjoner på Møhlenpris har vist stor interesse for gatebruken i området, og flere av disse har organisert seg i et felles forum; Møhlenpris gateforum. Møhlenpris gateforum har som mål å fremme dialog og samarbeid om bruk av gater og plasser på Møhlenpris, og ønsker å påvirke kommunen til å drive en politikk for gater og plasser som er gjennomtenkt, langsiktig og som har bred støtte blant bydelens innbyggere.

Tilsluttede organisasjoner er:

- Møhlenpris velforening
- Sportsklubben Djerv

- Aksjonsgruppa for bedre utemiljø på Møhlenpris
- Foreldreutvalget (FAU) ved Møhlenpris oppvekststun skole
- Foreldreutvalget (FAU) ved Møhlenpris oppvekststun barnehage
- Den somaliske kvinneforening i Hordaland
- Eldre Sydnæsgutteres forening
- Bryggesjauerne

Alle organisasjonene har en representant i styret i Møhlenpris gateforum. Styret i gateforumet ble invitert til å delta som fokusgruppe i oppstarten av denne medvirkningsprosessen. Medvirkningsaktiviteten for denne gruppen ble delt i to; først ble det gjennomført et to timers langt dialogmøte 12. mai, der styret i Møhlenpris gateforum presenterte sitt samlede forslag til nytt kjøremønster på Møhlenpris. Det ble også gjennomført en vandring med kartregistreringer. Til dette møtet stilte tre representanter fra Bymiljøetaten og tre representanter fra Asplan Viak. Neste del var en times langt arbeidsverksted, 30. mai. Her fikk Møhlenpris gateforum arbeide med spørsmålene om opplevelser av dagens trafikale og sosiale forhold, samt byrom og sosiale funksjoner. Til dette møtet stilte én representant fra Bymiljøetaten og to fra Asplan Viak.

Svarene og innspillene fra styret i Møhlenpris gateforum er oppsummert under.

1. Trafikale og sosiale forhold i dag

Positive sider ved Møhlenpris:

Også i denne gruppen er det **Thormøhlens gate foran skolen**, **Zetlitz' gate** og de opparbeidede gatetunene i **Welhavens gate** som blir opplevd som de gode gatene på Møhlenpris. Det ble kommentert at disse gatene er utformet på fotgjengernes premisser, og at elementer som

beplantning, plantekasser, sosiale områder med benker og bord, ulike aktivitetstilbud som ping-pong bord og basketkurver til sammen skaper gode uterom å være i og å bevege seg i. Skolens uteplass er også et godt samlingssted for folk i ulik alder, og det blir mye brukt på ettermiddager og helger.

Gatekunsten i Ole Vigs gate ble trukket frem som en fin velkomst til Møhlenpris og en identitetsmarkør i området.



Gatekunst i Ole Vigs gate

Sykkelparkeringen innomhus i Konsul Børs' gate ble også nevnt som positivt, og det samme gjelder nærbutikken Joker Spilde.

Negative sider ved Møhlenpris:

Sosialt

Her ble det nevnt at uteområdet ved Bergen Tekniske Museum gjerne kunne blitt bedre benyttet for lokalbefolkningen. Lagerområdet bak museet er solrikt, med utsikt over Puddefjorden, men det er stengt for opphold.

Som de andre informantene var også denne gruppen opptatt av området vest på Møhlenpris, lang, under og opp mot Puddefjordsbroen. Igjen er det følelsen av utrygghet, som blir forsterket av sprøyter, boss, støy og tett og ustelt vegetasjon, som ble trukket frem.

Trafikale forhold

I den nordvestlige delen av Møhlenpris ble det kommentert at fortauene i denne delen av **Welhavens gate** er for smale, at **gang- og sykkelstiene opp til Puddefjordsbroen** er for smale og uoversiktlige og at syklister holder for høy fart her. Bilstene som kjører ulovlig i **Olaf Ryes vei** holder altfor høy fart, og det ble referert til flere potensielt trafikkfarlige situasjoner i **Wessels gate**, der det er mange barn som sykler etter skoletid og i helgene.

Om området rundt skole og idrettsbane ble det sagt at Drop-sonen øst i Konsul Børs' gate ikke blir brukt, og at det er mange foreldre som bruker krysset mellom **Zetlitz' gate** og **Thormøhlens gate** som drop-sone for barna. I **Thormøhlens gate foran skolen** er det rullevennlige dekket lagt tett opp mot skolegården, noe som fører til potensielt farlige situasjoner mellom syklister og elever som kommer raskt ut gjennom skoleporten. Krysset mellom **Wolffs gate** og **Thormøhlens gate** blir opplevd som et farlig og uoversiktlig kryss, noe som blir forsterket av at transportbilene som leverer varer til Joker Spilde rygger inn i gaten opp mot skolen.

2. Trafikk og parkering

Møhlenpris gateforum har utarbeidet et eget forslag til nytt kjøremønster på Møhlenpris, som styret i gateforum la frem på medvirkningsmøtet. Nedenfor er det vist et utdrag fra dette forslaget.

Prinsippene som gateforumet legger til grunn for dette endringsforslaget er:

1. Målsetning er å minimere biltrafikk og mengde areal reservert til bilen i gatene på Møhlenpris
2. Gategrunnen man vinner blir hovedsakelig uteoppholdsareal
3. Folk skal kunne dekke sine reelle transportbehov i hverdagen
4. Det skal være mulig å kjøre til alle eiendommer
5. Vareleveringen til dagligvarebutikkene og annet næringsliv skal opprettholdes eller forbedres
6. Kjøremønsteret organiseres lignende «superblocks»-kvartaler med ytre hovednett (30km/t) og indre gatetun (15 km/t)
7. Kjørebane innsnevres til én kjørebane i alle gater unntatt toveiskjorte gater
8. Fortau utvides der mulig, særlig i gater med mye gangtrafikk
9. Kjørebane i gatetunene blir sambruksfelt både for bil, syklende og gående. Gir gode muligheter for møblering og oppholdssoner inn mot fasadene
10. Hovedmålsetningen med enveiskjorte gater er at man da kan smalne inn kjørebane, og minimere arealet til bilen. Det blir også mer oversiktlig for barn og andre om trafikken kun kommer fra én retning.
11. Ved å innføre «superblocks», med redusert kjøring internt i gatetunene, vinner man mer trafiksikkert areal til barns lek og rolige oppholdssoner
12. Gateparkeringen skal gradvis erstattes med parkering utenfor området
13. Gateparkeringen fjernes først fra fremtidige gatetunene, deretter fra kjøregatene
14. Gateparkering fjernes først fra solsiden av gaten

- Gateparkering fjernes først der det i størst grad trengs utvidet uteoppholdsareal; f.eks. der bygårdene ikke har forhager, der det bor mange barn, og der det er ekstra behov for et løft.

Figur 3-2: Møhlenpris gateforums forslag til endring i kjøremønster

Forslag til prioriterte områder

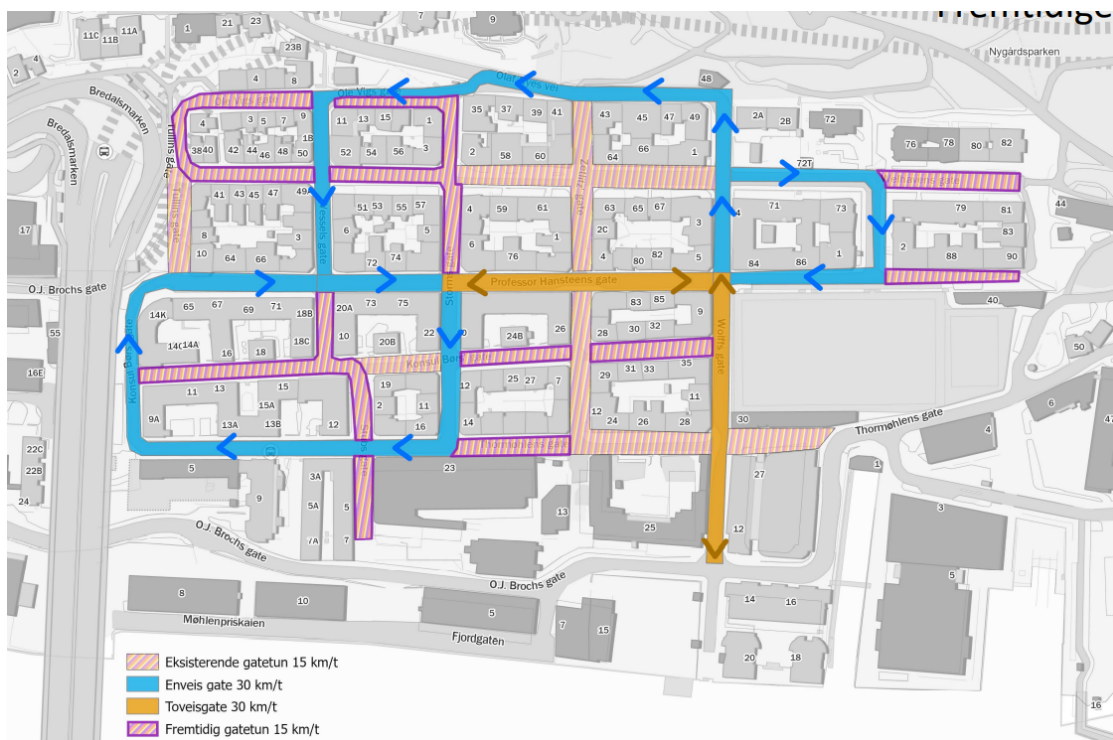
- Thormøhlens gate og hjertesonen rundt skolen
- Wolffs gate ved fotballbanen
- Etablere utvidet gatetun ved nordvestre del av Konsul Børs' gate
- Allé og gateinnsnevring i Professor Hanssteens gate

3. Byrom og sosiale funksjoner:

Når det blir mer plass til aktiviteter, sitteplasser og andre sosiale funksjoner - hva ønsker dere at denne plassen skal bli brukt til?

Overordnet ønsker Møhlenpris gateforum disse tiltakene i uterommene:

- Dagens fortau (særlig på solsiden) kan benyttes til utstrakt beplantning og oppholdssoner



- Treplanting/alléer. Etablering av grønne soner der mulig.
- Nye benker på punkt med særlig gode solforhold, f.eks. i kryss
- Legge til rette for at beboere kan utforme arealet utenfor sin bygård
- Lag og organisasjoner kan muligens bidra til utforming av avgrensede områder
- Kunst, fontene/vannleke

De understreker også at det er viktig at man har en plan for hva som skal erstatte parkeringsplasser, slik at dette kan skje samtidig.

Av andre, konkrete innspill til sosiale funksjoner så trakk gruppen blant annet frem at gaten foran Vitalitetssenteret bør oppgraderes, med benker, kunst, beplantning, nytt dekke, samt aktivitetstilbud, som en buldrevegg. De ønsker også en bom ved innkjøring til Thormøhlens gate foran Vitalitetssenteret, og bedre hinder for gjennomkjøring i Zetlitz' gate. Videre ble det spilt inn ønsker om sitteplasser foran de to nærbutikkene, og bedre belysning, særlig vest i området, mot broen. De ønsker også å stenge Stubs gate mellom Trikkebyen og Bergen tekniske museum, samt at det blir opparbeidet trappeforbindelse mellom Stubs gate og O.J. Brochs gate. På lagerplassen bak Bergen tekniske museum er det ønskelig at denne blir åpnet for opphold, og opparbeidet som en sosial samlingsplass.

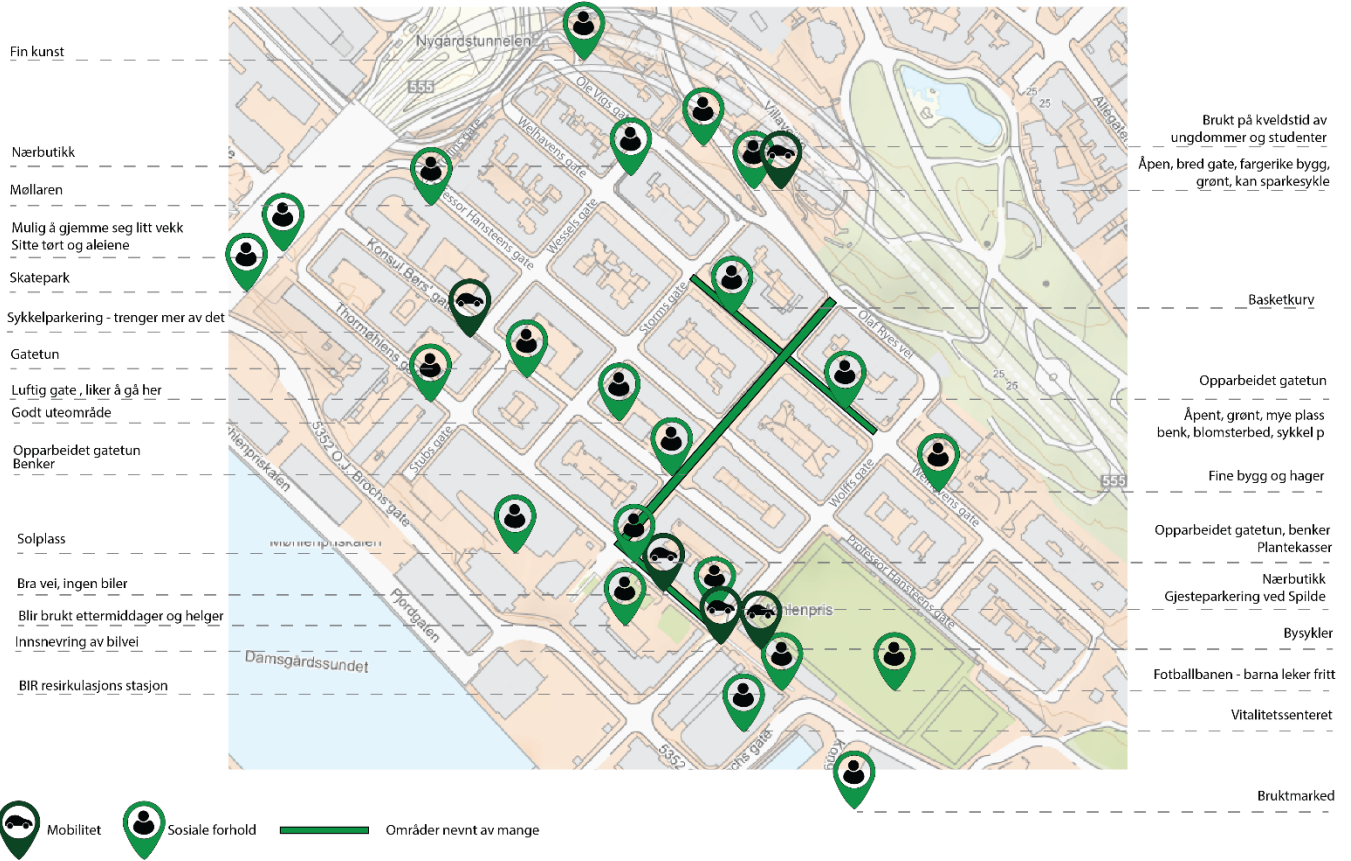
3.4. Oppsummeringskart

Under er kartregistreringene fra de tre fokusgruppene vist i syv temakart:

- Positive registreringer
- Negativt/utrygt - sosiale forhold
- Negativt/utrygt - mobilitet
- Ønsker - sosialt
- Ønsker - mobilitet
- Områder som ønskes prioritert
- Områder som ønskes bilfrie

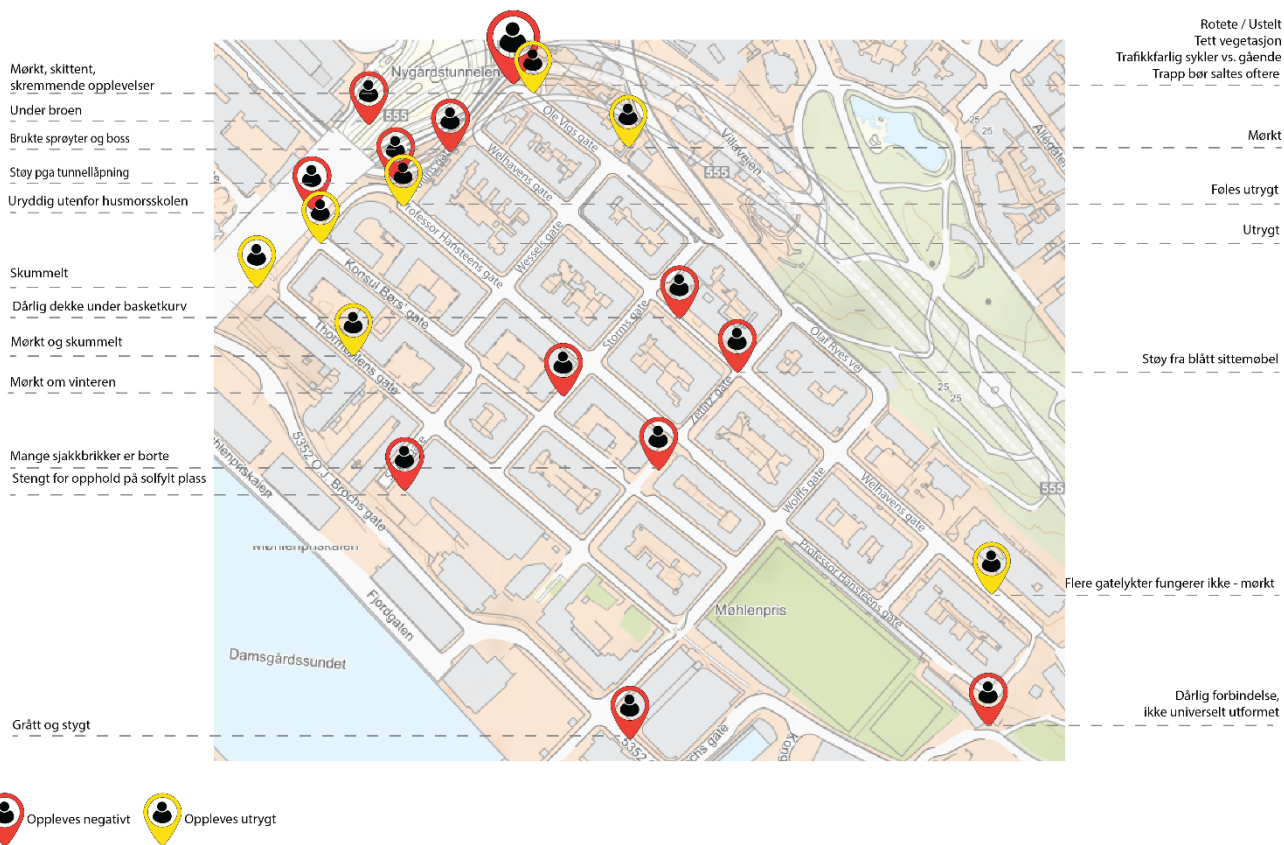
Oppsummeringskartene er basert på informantenes registreringer på fysiske papirkart, samt de digitale kartregistreringene som ble gjort under vandringene med de tre fokusgruppene. Kartene viser ikke hvilke grupper som hadde hvilket innspill.

POSITIVT



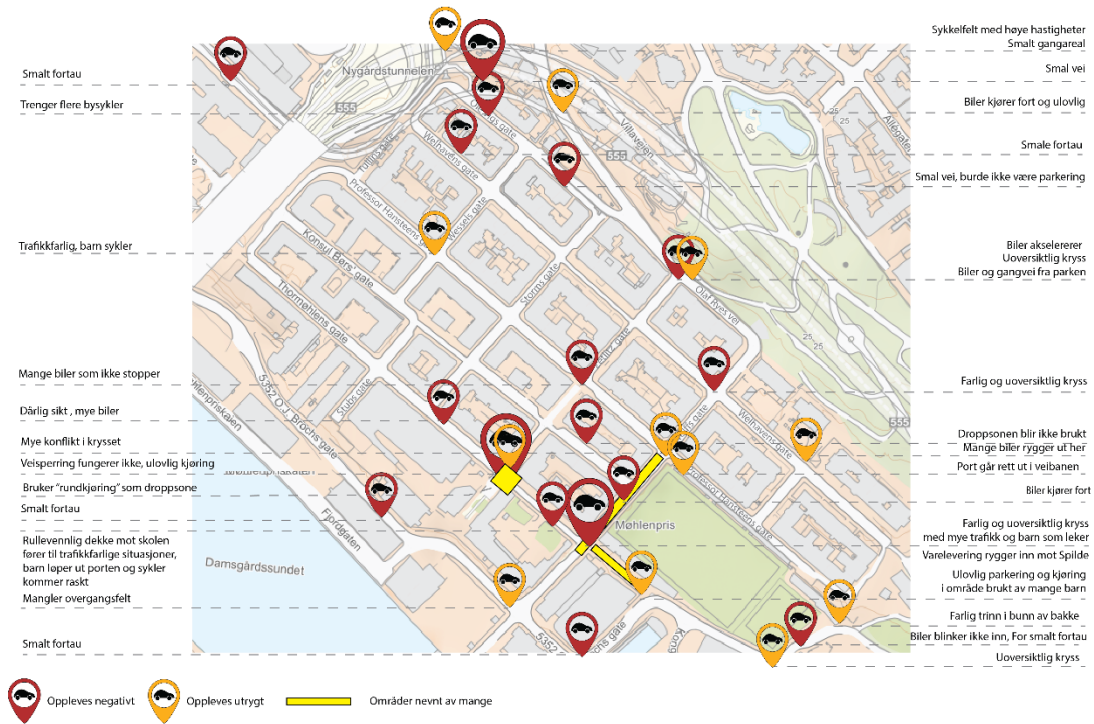
Figur 3-3: Fokusgruppenes registreringer av steder og gater de liker på Møhlenpris, og hvorfor de liker dette

NEGATIVT OG UTRYGT - SOSIALT



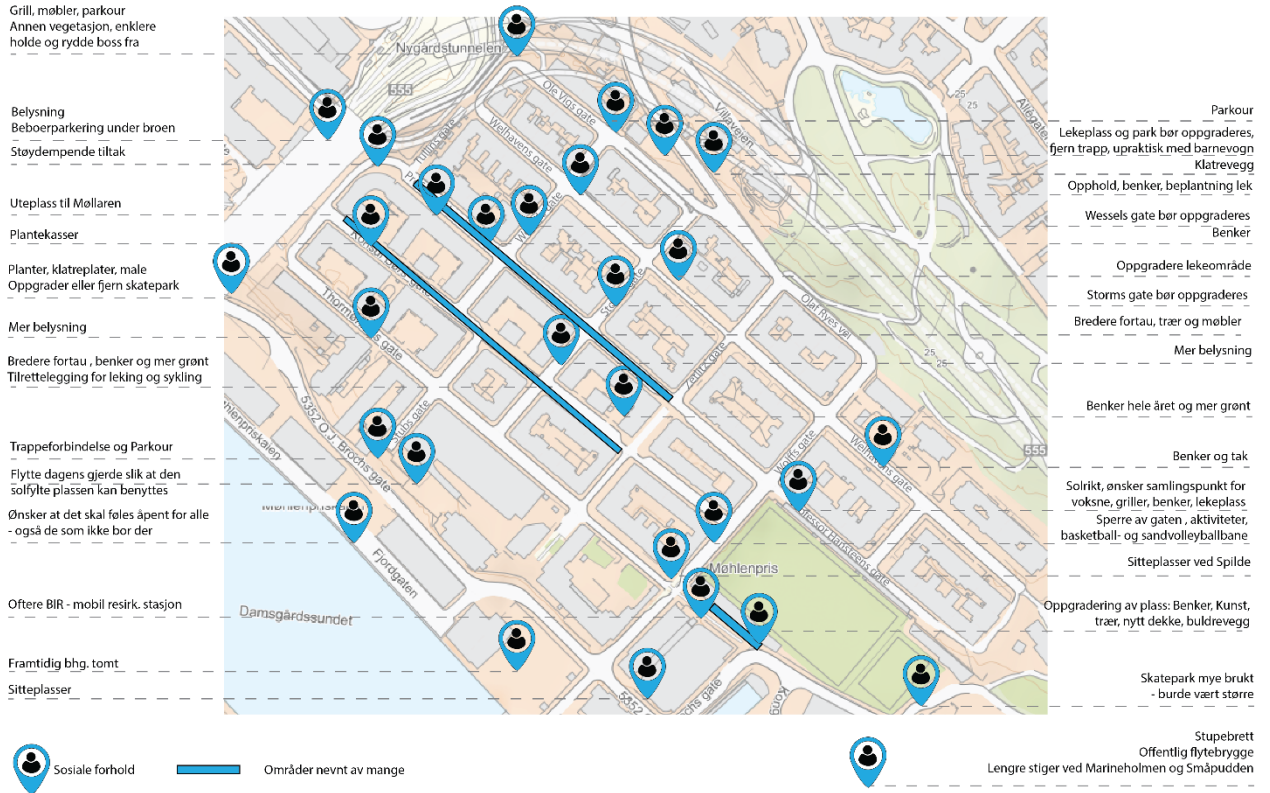
Figur 3-4: Fokusgruppens registreringer av steder og gater som oppleves negativt eller utrygt på Møhlenpris, knyttet til ulike sosiale forhold

NEGATIVT OG UTRYGT - MOBILITET



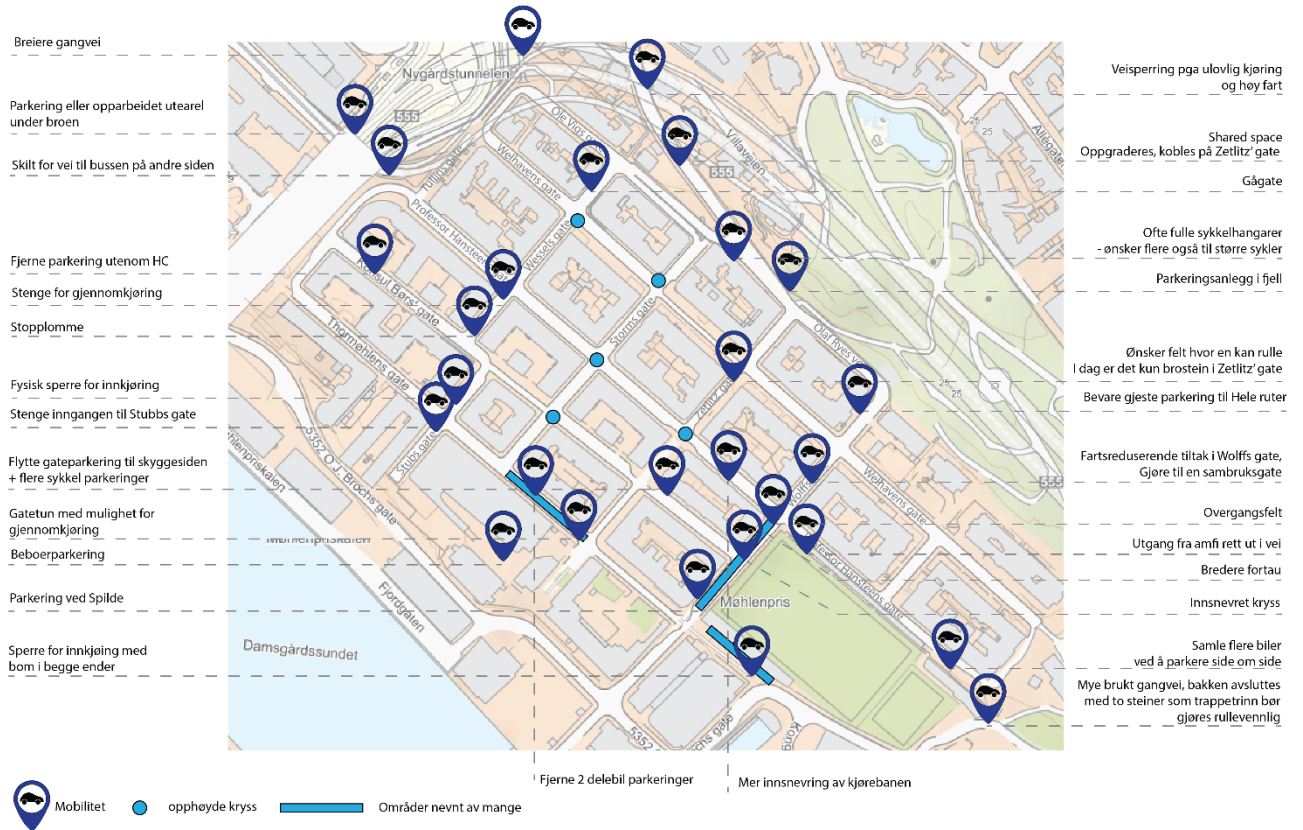
Figur 3-5: Fokusgruppens registreringer av steder og gater som oppleves negativt eller utrygt på Møhlenpris, knyttet til ulike trafikale forhold

ØNSKER - SOSIALE FORHOLD



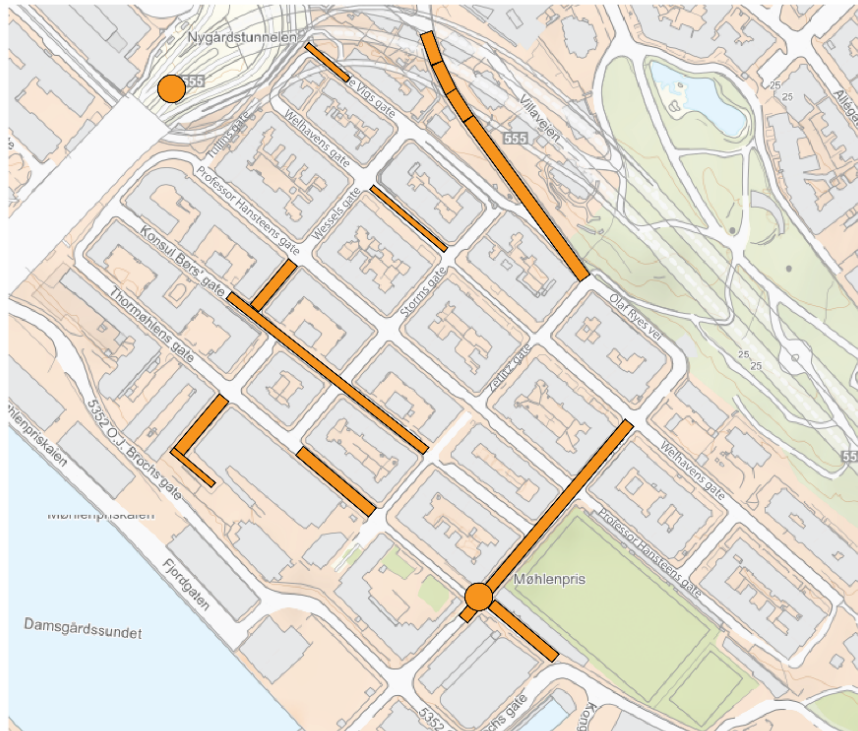
Figur 3-6: Fokusgruppens registreringer av ønsker, knyttet til ulike sosiale forhold

ØNSKER - MOBILITET



Figur 3-7: Fokusgruppens registreringer av ønsker, knyttet til ulike trafikale forhold

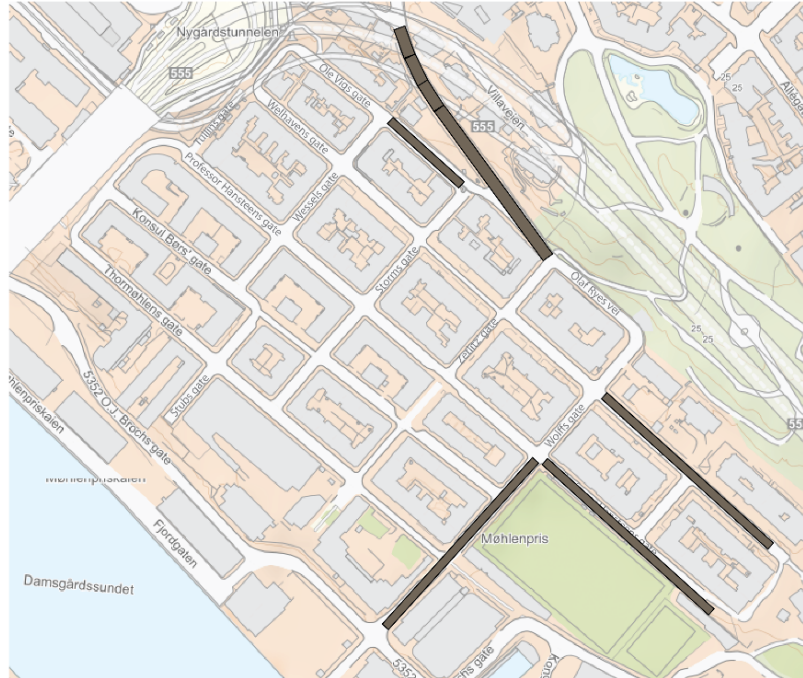
OMRÅDER SOM ØNSKES PRIORITERT



Figur 3-8: Fokusgruppens registreringer av områder og gater som ønskes prioritert

OMRÅDER SOM ØNSKES BILFRIE

Kun basert på dagbrukernes og ungdommenes ønsker, gateforum har eget forslag



Figur 3-9: Registreringer av gater som ønskes bilfrie (dagbrukere og ungdommer, Møhlenpris gateforums ønsker er i eget kart)

4. Informasjonsmøte/arbeidsverksted

I september 2022 leverte Asplan Viak en Mobilitets- og gatebruksanalyse for Møhlenpris til Bergen kommune. Analysen tar utgangspunkt i forholdene for alle trafikantgruppene i området og gir anbefalinger til hvilke gater som bør ha trafikk, og hvilke gater som kan omdisponeres. Mobilitets- og gatebruksanalysen danner grunnlag for utvikling av en mer detaljert gatebruksplan for prosjektområdet.

04. oktober 2022 ble det arrangert et åpent infomøte med arbeidsverksted, der mobilitets- og gatebruksanalysen ble presentert og lagt frem for diskusjon. Innspillene fra de fremmøtte deltagerne skal bidra som en del av kunnskapsgrunnlaget til den kommende gatebruksplanen.

Verkstedet ble holdt i Autogården fra klokken 18 til 20. Det ble gjort et omfattende markedsføringsarbeid i forkant av arrangementet, med e-poster til privatpersoner, lag og organisasjoner og bedrifter på Møhlenpris. Det ble lagt ut flyers i postkasser, og distribuert en digital invitasjon i sosiale medier. Det kom 38 beboere på Møhlenpris til medvirkningsarrangementet.

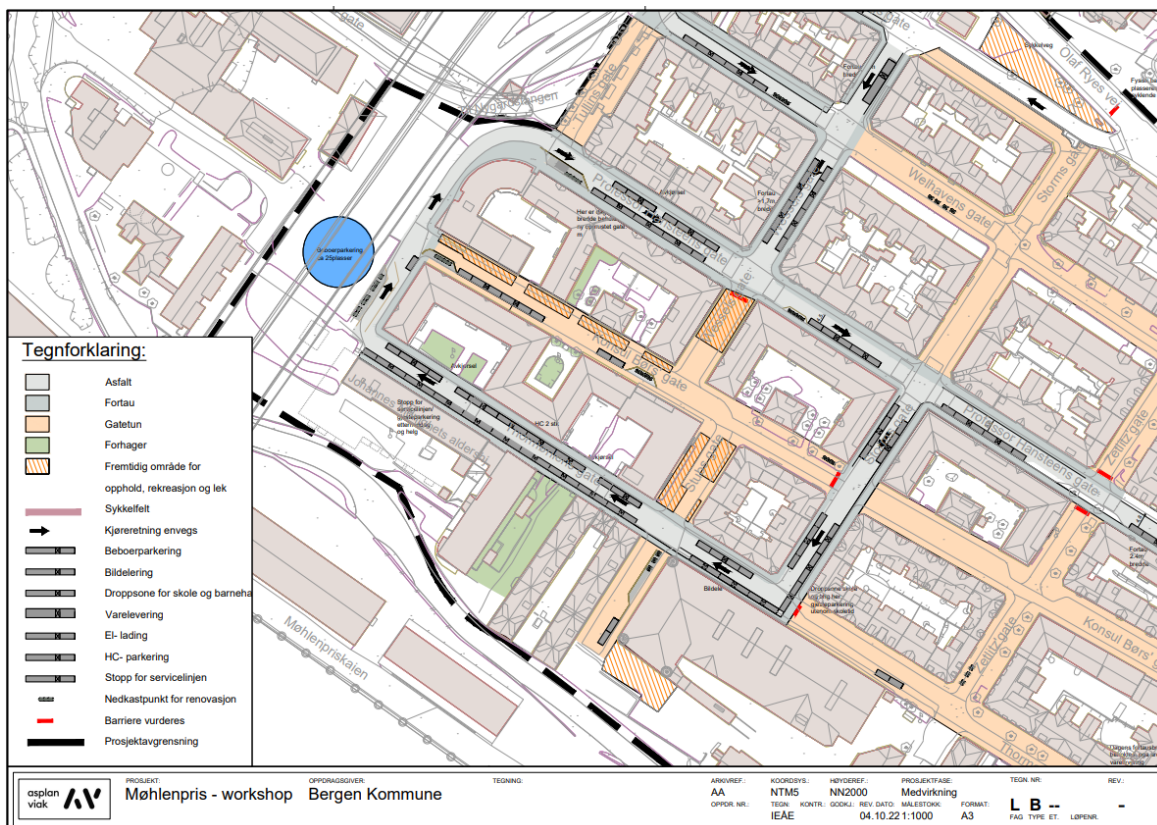
Arrangementet ble planlagt og gjennomført av Asplan Viak og Bergen kommune. Det var tre representanter fra Bymiljøetaten, en representant fra Plan- og bygningsetaten og tre representanter fra Asplan Viak til stedes.

Programmet for kvelden ble startet med en innledende presentasjon fra Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten. Her ble det informert om historikken bak Bilfri bydel Møhlenpris, prosessen så langt og videre fremdriftsplan. Deretter presenterte Asplan Viak situasjonsbeskrivelsen og prinsippforslagene som er utarbeidet i Mobilitets- og gatebruksanalysen. Noen av punktene som ble presentert var:

- Dagens kjøremønster
- Forslag til fremtidig kjøremønster
- Hvilke gater som er tenkt som gatetun
- Parkeringsplasser i før- og ettersituasjon
- Eksempler på opparbeidede byrom andre steder i Bergen, for å synliggjøre hvilke kvaliteter man kan få i gatetunene
- Forslag til utbyggingsetapper

Så fordelte deltagerne seg i grupper, og diskuterte fire spørsmål:

1. Hva mener dere er positivt/ gir nye muligheter med forslaget til nytt kjøremønster og parkering?
2. Hva ser dere som eventuelle dilemmaer og utfordringer med forslaget til nytt kjøremønster og parkering?
3. Er det behov for mer sykkelparkering (stativ/hangarer) i gatene enn i dag? Hvor er det eventuelt behov?
4. Dere har fått utdelt kart over gatene som foreløpig inngår i foreslått «etappe 1». Vi ønsker innspill til hvordan disse nye arealene kan brukes. Hva tenker dere at dette området trenger for å bli et inkluderende og attraktivt område for beboere og besøkende?



Figur 4-1: Kart over området som er foreslått som «Etappe 1» (byggetrinn 1).

Oppsummeringen under viser en sammenstilling av det som kom frem under gruppearbeidet. Tall i parentes viser hvor mange grupper som kom med samme innspill.

4.1. Hva mener dere er positivt/ gir nye muligheter med forslaget til nytt kjøremønster og parkering?

- Positivt med enveiskjøring
- Positivt med færre parkeringsplasser
- Positivt med gatetun og areal til opphold, gange og lek (3)
- Positivt med nye møteplasser i byrommene (2)
- Positivt at det blir mulig med vareleveranse til alle bygg
- Kan øke samhold i bydelen, bedre sosiale forhold (for eksempel kan eldre ha møteplasser i umiddelbar nærhet)
- Gatetun gir ro fra biltrafikk, økt trygghet for barn å ferdes og leke
- Attraktivt for familier (2)
- Urbant og hipt
- Bedre for næringsliv, kanskje
- Mulig økning i boligenes verdi
- Mer attraktivt for de som ikke vil ha bil
- Bildeling er god økonomi
- Ved innkjøring kan det være «kart» med ledige plasser, slik at alle kan kjøre rett til ledig parkeringsplass. Sensorsystem i gaten, tilsvarende i parkeringshus (men uten lys)
- Ingenting! Ingenting positivt!
- Usikker

4.2. Hva ser dere som eventuelle dilemmaer og utfordringer med forslaget til nytt kjøremønster og parkering?

Generelt:

- Innskrenker personlig frihet
- Hvis dette går bra så blir det sånn over hele Bergen

- Tilpasse seg deleløsninger kan være utfordrende
- Det må kommuniseres tydelig hva som er tillatt av kjøring i gatetunene

Bekymringer rundt kjøremønsteret:

- Enveiskjørte gater fører til mer bilkjøring (6)
 - Hvorfor ikke ha innkjøring i Wolffs gate og utkjøring under Puddefjordbroen (eller omvendt)? Da vil man starte ved garasjelegget.
 - Risikerer «økt trafikk» fordi man må kjøre i ring for å finne ledig parkeringsplass.
 - Dette skaper større press på de få gatene som har bilkjøring.

Bekymringer rundt parkering:

- Er det nok parkeringsplasser? (3)
- Mangler besøkparkering (4)
 - Er det tatt med i beregningen?
 - Kan beboerne få avtale med G.C. Rieber/Marineholmen om billig besøkparkering?
- Ønske om å beholde alle eksisterende parkeringsplasser (2)
- Viktig at de parkeringsplassene som skal forbli, ligger mer spredt
- Viktig med parkeringsplasser ved butikker og bedrifter
- Ønske om etablerte parkeringsplasser for firmabiler
- Oppfordrer til å se på forslag til parkeringshus under broen, utarbeidet rundt 2006. (2)
- Burde anlegge parkeringsanlegg under industrihuset, den gamle tunnelen

Bekymringer rundt Møhlenpris som boligområde:

- Hyblifisering?
- Forringelse av boligenes verdi?
- Vanskeligere for folk å ha bil, fast bil og å bo på Møhlenpris
- Frykter at flere vil flytte fra Møhlenpris pga. mangel på parkeringsplasser

Om gatetun og områder til opphold og lek:

- Mye beplantning gjør det uoversiktlig når barn leker
- Tar ikke nok hensyn til solforhold
- Er det tatt høyde for vedlikeholdsbehov (2)
- Er dagens gatetun nok brukt?
- Når skal Nygårdsparken brukes, redd for at det blir gjengrodd og totalt bortkastet penger
- Alt ser så «flott ut» på papirene/tegningene, men i praksis så funker det ikke

Ønsker om kollektivtilbud:

- Trenger kollektivtilbud i området (2)
- Servicelinjen må opprettholdes og få gode stopp

4.3. Er det behov for mer sykkelparkering (stativ/hangarer) i gatene enn i dag? Hvor er det eventuelt behov?

- Ja (4)
- Nei (2)

Hvor:

- Låsbare og tørre sykkelparkeringsplasser/garasjer (3).
 - Men ikke på bekostning av oppholdsrom. Legge de til skyggefulle plasser.
 - Gamle bygårder har dårlig plass til sykkel innendørs.
- Sykkelparkering sammen med bilparkering under broen
- Sykkelstativ og hangarer i Konsul Børs gate 30-32
- Sykkelhangar eller lignende for elsykler etc. i Ole Vigs gate
- Behov for fast parkering/soner for sparkeykler (3).

4.4. Dere har fått utdelt kart over gatene som foreløpig inngår i foreslått «etappe 1». Vi ønsker innspill til hvordan disse nye arealene kan brukes. Hva tenker dere at dette området trenger for å bli et inkluderende og attraktivt område for beboere og besøkende?

Gatetun:

- Gatetun i hele Welhavensgate og Tullingsgate
- Gatetun med generasjonsmøtepunkt utenfor aldershjem i Thormøhlens gate
- Bedre tilrettelegging for at eldre kan møtes ute
- Områder som Dokkeveien
- Dynamisk bruk
- Uten støy
- Ønsker å beholde og tilføre flere fargeklatter i hele området
- Bedre utnyttelse av arealet på nedsiden av Trikkehallen, ved å åpne opp og lage grøntareal/lekeområder
- Universell utforming må være godt ivaretatt

Møblement og aktiviteter:

- Benker (5)
 - Bli kjent-benk
 - Benker i Stubs gate
 - Sittegrupper med tak og fastmontert grill
- Bord (2)
- Små fontener (2)
- Klatrestativ med sklie
- Basketkurver

Vegetasjon:

- Parseller (2)
 - for nyttevekster og frukttrær
- Trær langs alle fortau/gatetun

- Flere plantekasser i hele området (2)
- Mer grønt og vegetasjon (2)

Tekniske funksjoner:

- Område for parkometre / gjesteparkering (2)
- Sykkelparkering
- Servicelinjen må ha stopp i området

Annet:

- Ønsker skilt om historiske bygninger etc.

4.5. Spørsmål og innspill i plenum

I etterkant av presentasjonene og etter gruppearbeidet kom det en del spørsmål fra deltagerne. Tema som gikk igjen er bekymringen for at mangel på parkeringsplasser fører til fraflytting, særlig for barnefamilier, samt bekymringer for praktiske utfordringer i hverdagen for folk som er avhengig av bil til jobb og fritid. I tillegg ble mangel på gjesteparkering og parkeringsplasser for de næringsdrivende trukket frem. Bekymringer for om kjøremønsteret med flere enveiskjørte gater vil skape mer trafikk ble også gjentatt.

Deltagerne hadde ulike meninger om flere av temaene og bekymringene som ble trukket frem i plenum, der noen var positive og andre negative til framtidige konsekvenser av Bilfri bydel Møhlenpris.

Spørsmålene ble besvart av representanter fra Bymiljøetaten og Asplan Viak.

Sammendrag

Folk er forskjellige, med ulike behov og ulike syn på samfunns- og byutviklingen. Når man går bredt ut og spør mange ulike mennesker i ulike livsfaser, alder, yrkesstatus og med ulike behov og ønsker, så får man naturligvis mange ulike svar. I dette kapitlet er det hentet frem noen hovedtrekk fra innspillene. Dette er tema og konkrete innspill som har gått igjen fra mange ulike deltagere i medvirkningsprosessen.

Trafikkmønster

- Konflikt mellom rullende, gående og kjørende i Thormøhlens gate foran skolen.
- Hjertesonen blir opplevd utrygg for barna. Fjerne muligheten til å slippe av barna ved Thormøhlens gate og Zetlitz' gate (brukes som drop-soner)
- Ønskelig å få ned biltrafikken forbi skolen i Wolffs gate
- Ønskelig med fartsreducerende tiltak i Wolffs gate og Olaf Ryes vei
- Ønskelig å redusere bilkjøring i Zetlitz' gate
- Bekymring for at plan for framtidig kjøremønster vil skape mer trafikk, på bakgrunn av flere enveiskjørtede gater og at bilistene må lete etter parkeringsplasser
- Ønskelig at alle skal ha mulighet til å kunne kjøre bil helt frem til egen bolig ved behov. Spesielt fokus på bevegelseshemmede, eldre og i situasjoner der man har særlig behov (storhandel etc.).

Parkering

- Bekymring for konsekvenser av framtidig parkeringsdekning, særlig med tanke på:
 - o Næringsdrivende
 - o Barnefamilier
 - o Besøksparkering
- Ønskelig å fjerne parkering i smale gater
- Ønskelig å fjerne parkering fra solsiden i gatene
- Ønskelig at det kommer erstatningsplasser når man fjerner eksisterende parkeringsplasser
- Ønskelig at lokalsamfunnet får mye tilbake i form av gode og sosiale uterom, for å veie opp for ulempen med lav parkeringsdekning
- Ønskelig med mer sykkelparkering og parkering for el-sparkesyklene

Nærmiljø

- Området øst på Møhlenpris benyttes i langt større grad enn vest
- Større tetthet av positive punkt/steder i øst
- Større tetthet av negative og utrygge sosiale punkt i vest
- Ønskelig med en oppgradering av gater og uterom på vestsiden
- Området rundt Idrettsbanen er ikke optimalt utnyttet. Ønskelig med flere sitteplasser og sosiale funksjoner her, hvor det er åpent og solrikt
- Ønskelig at beboerne i større grad får benytte arealene rundt Trikkehallen som rekreasjonsområde

Universell utforming og aldersvennlighet

- Viktig å ha god universell utforming i gatetunene, fortauene og overgangsfeltene
- Viktig å også tenke aldersvennlig utforming av gatetunene og sosiale soner i byrommene
- Brostein er særlig upraktisk for rullende og eldre

Ønsker for byrom, fortau og gatetun:

- Flere benker, benker med bord, andre typer sitteplasser - over hele Møhlenpris
- Flere sosiale møteplasser med mer møblering
- Grillplass
- Mer beplantning; trær, pallekasser, blomster, tilrettelegge for parsellhager
- Flere og bedre lekeplasser
- Flere aktiviteter i byrommene
- En skikkelig basketbane
- Fontene
- Bedre vedlikehold av utearealene; opprydding og vedlikehold av eksisterende grønne områder - særlig i vest

Innspillene fra medvirkningsprosessen er benyttet som en del av kunnskapsgrunnlaget for mobilitetsanalysen og gatebruksplanen.



asplan viak