

Folkestemme Kystveien: en casestudie på sosial bærekraft, medvirkning og borgerinitiativ i planlegging

ODA NÆS SKOGLUND

VEILEDER

Mikaela Vasstrøm

Universitetet i Agder, 2022

Fakultet for samfunnsvitenskap

Institutt for global utvikling og samfunnsplanlegging

Master

Forord

To år med engasjerende studier er forbi, og markeres med innleveringen av denne masteroppgaven. Det har vært en utrolig krevende, interessant og gøy prosess. Jeg sitter igjen med et enormt inntrykk av flere sider ved planlegging, jeg ikke ville vært foruten.

Kanskje vil denne studien være av betydning for noe eller noen, utover meg selv som skal avslutte et masterløp. Jeg håper den kan være et bidrag til folk som bruker tid, energi og ressurser på å kjempe for saker som omgår andre enn seg selv. Det er også et bidrag til de som jobber med, og møter disse engasjerte folkene. Om bidraget så kun er for å belyse nettopp hvor kompliserte slike møter kan være, så er det likevel et bidrag. Takk til alle informanter, særlig Folkestemme Kystveien, for å ha sluppet meg inn på innsiden av engasjementet deres.

Denne studien legger til i et kunnskapsfelt som har interessert meg siden jeg påbegynte min bachelorgrad i 2015 og som ble tema for bacheloroppgave – medvirkning - som jeg anser som et teknisk ladet begrep som inneholder menneskelige forhold og dimensjoner. Et begrep som stadig overrasker og lokker meg inn med sine mange perspektiv, og som på ingen måte er ferdig utforsket.

Masteroppgaven er også et produkt av fantastisk inspirasjon, veiledning og støtte. Takk for alt du har bidratt med, Mikaela, ikke bare i forbindelse med oppgaven, men gjennom hele studiet. Dette fagfeltet trenger flere som deg, og jeg vil ta med meg all inspirasjon, videre i jobben som arealplanlegger.

Tusen takk til deg, Jonas, som har holdt ut med mine tidvise merkelige refleksjoner og frustrerte øyeblikk, og som har støttet meg hele veien og gitt motiverende ord.

Oda Næs Skoglund, 10. juni, 2022.

Sammendrag

Denne masteroppgaven har som formål å undersøke ulike perspektiver ved et borgerinitiativ. Herunder perspektiver om sosial bærekraft, medvirkning og hva slike borgerinitiativ kan bidra med. Det er gjort en casestudie på et borgerinitiativ lokalisert i Arendal kommune. Dette borgerinitiativet heter Folkestemme Kystveien.

Det er en kvalitativ studie som baserer seg på data innhentet gjennom deltakelse i møte, en workshop, semi-strukturerte intervju og dokumentstudier. Totalt er 5 personer intervjuet. Ildsjelen og styreleder i Folkestemme Kystveien, to planleggere i Arendal kommune og to politikere i Arendal kommune.

De empiriske funnene gir en god indikasjon på lokale utfordringer med sosial bærekraft i planlegging. Arendal kommune i seg selv er et godt eksempel på en by so har vært preget av fortetningsstrategier, transport- og vegplanlegging. Dette har preget særlig et bomiljø i Arendal, hvor man i dag opplever store fysiske og psykiske helseplager. Funnene viser og problemer knyttet til ressursfordeling, forholdet mellom private utbyggere og demokratiske perspektiver som innbyggerinvolvering.

Funnene i studien tyder og på at det er utfordringer med ressurser til medvirkningsarbeid i kommunen, og det ofte er en skjevfordeling av representasjon og mangfold knyttet til innspill og innsendte planforslag. Det er i stor grad utbyggerne og strategier om økonomisk utvikling som styrer dagens planpraksis. Det peker på kompetansekrav som kan påvirke i hvilken grad innbyggere kan medvirke og påvirke kommunens byutvikling.

Det er mye som tyder på at Folkestemme Kystveien er en form for «activist planning», som Sager (2016) skriver om, herunder et kritisk-alternativt initiativ.

Abstract

The purpose of this master's thesis is to examine different perspectives on a citizens' initiative. Including perspectives on social sustainability, participation in planning and what such civic initiatives can contribute. A case study has been carried out on a citizens' initiative located in Arendal municipality. This citizens' initiative is called Folkestemme Kystveien.

It is a qualitative study based on data obtained through participation in meetings, a workshop, semi-structured interviews and document studies. A total of 5 people were interviewed. The driving force and chairman of the board of Folkestemme Kystveien, two planners in Arendal municipality and two politicians in Arendal municipality.

The empirical findings provide a good indication of local challenges with social sustainability in planning. Arendal municipality itself is a good example of a city that has been characterized by densification strategies, transport, and road planning. This has particularly affected a living environment in Arendal, where people today experience major physical and mental health problems. The findings also show problems related to resource distribution, the relationship between private developers and democratic perspectives such as citizen involvement.

The findings of the study also indicate that there are challenges with resources for participatory work in the municipality, and there is often a skewed distribution of representation and diversity related to input and submitted plan proposals. It is largely the developers and strategies for economic development that currently govern planning practice. It also points to competence requirements that can affect the extent to which residents can participate and influence the municipality's urban development.

There is much to suggest that Folkestemme Kystveien is a form of «activist planning» and a critical-alternative initiative.

Innhold

Forord	2
Sammendrag	3
Abstract	4
1. Introduksjon.....	8
1.1. Globale og lokale utfordringer.....	8
1.2. Planlegging som verktøy.....	9
1.3. Hva så?	11
1.4. Problemfelt og problemstilling.....	11
2. Kontekstuell ramme	12
2.1. Lovverk, rammer og føringer	12
2.1.1. Plan- og bygningsloven	12
2.1.2. Kommuneloven	13
2.1.3. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	13
2.2. Stedskontekst	13
2.2.1. Aktuelle samfunnsutviklingsprosjekter og satsinger i Arendal.....	15
3. Metode	17
3.1. Førrende prinsipper for studien	17
3.2. Forskningsstrategi.....	18
3.2.1. Kvalitativ casestudie	18
3.2.2. Induktiv og abduktiv tilnærming	19
3.2.3. Epistemologiske og ontologiske hensyn	19
3.3. Datainnsamling.....	20
3.3.1. Formøte og workshop	20
3.3.2. Semi-strukturerte intervju	21
3.3.3. Utvalg og rekruttering av informanter	22
3.3.4. Intervjuguide.....	23
3.3.5. Gjennomføring av intervju	24
3.3.6. Transkribering.....	25
3.3.7. Dokumentstudier.....	27
3.4. Analyse av data.....	27
3.5. Begrensninger i studien	28
3.6. Ethiske hensyn	28

3.7.	Kvalitetsvurderinger	29
4.	Teoretisk ramme	30
4.1.	Sosial bærekraft i planlegging	30
4.2.	Medvirkning i planlegging	31
4.2.1.	Nye former for medvirkning	33
5.	Borgerrollen i planlegging	33
5.1.	Activist planning	34
5.2.	Kritisk-alternative initiativ	36
6.	Presentasjon av funn	37
6.1.	Hva sier kommuneplanen?	37
6.2.	Folkestemme Kystveien sitt perspektiv	38
6.2.1.	Vi tar det fra starten	40
6.2.2.	Hva prøver initiativet å oppnå?	44
6.2.3.	Hvordan planlegger initiativet?	45
6.2.4.	Hvem samarbeider initiativet med og hvordan?	47
6.2.5.	Hvilke opplevelser har Folkestemme Kystveien med «systemet»?	48
6.2.6.	Hvilke perspektiv opplever Folkestemme Kystveien at andre har på dem?	51
6.2.7.	Hvilke muligheter opplever Folkestemme Kystveien at de har?	53
6.2.8.	Hva er utfordringene for veien videre?	55
6.3.	Det kommunale perspektivet	57
6.3.1.	Samarbeid med Folkestemme Kystveien	58
6.3.2.	Perspektiver på hvordan Folkestemme Kystveien jobber opp mot kommunen og politikere i Arendal	58
6.3.3.	Hva anser de som målet til Folkestemme Kystveien?	59
6.3.4.	Rollen til borgerinitiativ og muligheter og utfordringer i møte med planlegging	60
6.3.5.	Erfaringer fra medvirkningsarbeid i Arendal kommune	61
6.3.6.	Hvilken rolle burde planlegging spille i møte med komplekse samfunnsutfordringer? 63	
6.3.7.	Er det rom for alternativ planlegging i dagens planpraksis i Arendal kommune?	63
6.3.8.	Hva er det mest utfordrende med å jobbe som planlegger?	64
6.4.	Det politiske perspektivet	66
6.4.1.	Politiske perspektiv på medvirkning i Arendal kommune	66
6.4.2.	Perspektiver på Folkestemme Kystveien	68
6.4.3.	Erfaringer med borgerinitiativ	70

7. Analyse og drøfting	72
7.1. Det sosiale bærekraftperspektivet, hvordan kommer det til uttrykk?	72
7.2. Medvirkning i praksis	74
7.2.1. Private forhold og offentlig planlegging	74
7.2.2. Muligheter for medvirkning	75
7.2.3. Kompetansekrav i medvirkning	77
7.3. Erfaringer fra et borgerinitiativ	78
7.3.1. Er Folkestemme Kystveien et eksempel på «activist planning», herunder et kritisk-alternativ initiativ?	79
8. Konklusjon	81
Litteraturliste	82

Figuroversikt

Figur 1. FNs bærekraftsmål, 2021, av FN-sambandet. (https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-ned-grafikk).	15
Figur 2. Områdeoversikt over utvidelsen av Eyde Energipark (i gult), til Eyde Material Park (i grått), 2022, av Arendal kommune/montasje fra Agderposten. (https://www.agderposten.no/nyheter/kan-bli-en-av-landets-storste-naeringsparker/).....	16
Figur 3. Unconcealed and recognized modes of activist planning (Sager, 2016, s. 1266).....	36
Figur 4. Oversikt over det geografisk avgrensede området fra Barbudalen til Krøgenes, langs Kystveien.	41

1. Introduksjon

1.1. Globale og lokale utfordringer

Byer og lokalsamfunn i en lokal og global kontekst, preges av krevende utfordringsbilder, som tap av natur, klimautfordringer, flyktningkriser, krig og energikriser. For å nevne noe. Deriblant også utfordringer som er knyttet til hvordan man skal oppnå en bærekraftig utvikling. FNs bærekraftsmål 11 legger spesiell vekt på betydningen av byer og lokalsamfunn i måloppnåelsen, fordi «mer enn halvparten av verdens befolkning [i dag] bor i byer, og andelen kommer trolig til å øke til 60 prosent i 2030» (FN-sambandet, 2022a). I Norge tilsvarer det 80 prosent som bor i byer og tettsteder. I en større sammenheng, og sammenlignet med mange andre medlemsland, ligger Norge godt an, men det er likevel noen ting vi må bli bedre på, som bedre infrastruktur, utjevning av sosiale forskjeller i boligmarkedet, bedring av luftkvalitet, investeringer i kollektivtransport og å ta bedre vare på naturen (FN-sambandet, 2022a). FN-sambandet oppfordrer enkeltmennesket til å bidra og være en aktiv medborger, ved blant annet å; «ta vare på de grønne lungene rundt deg», «engasjer deg i lokalsamfunnet», «gå, sykle eller ta kollektiv transport», «spis, dyrk og handle lokalt», «vær en god nabo» og «organiser deg». De 17 bærekraftsmålene har blitt gjenkjennbare i flere sammenhenger, og brukes som et aktivt verktøy og «det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer» i Norge (Meld. St. 40 (2020-2021), s. 9).

Slike utfordringer er komplekse, også kalt «wicked problems», og er nettopp «vriene» fordi det kan være ulike forståelser av en utfordring, ulike interesse- og verdimotsetninger involvert, eller vanskeligheter med å avgrense målsettinger (Rittel & Webber, 1973). Rittel & Webber (1973) peker på at slike komplekse problemer ikke kan møtes med tradisjonelle tilnærminger, da det til tross er «vriene» problemer i kontrast til «tamme» problemer, og at det oftest ikke er mulig å løse for én enkelt aktør. Noe FNs bærekraftsmål 17 «samarbeid for å nå målene» også tilsier.

Disse globale utfordringene gir også en indikasjon om ulikhet, da det naturligvis vil ramme ulike steder på ulike måter, og dermed også mennesker ulikt. Økte forskjeller preger mennesker og setter tematikk som rettferdighet, styring og demokrati på dagsorden, også i Norge. Transparency International Norge har undersøkt i hvilken grad vi nordmenn har tillit til myndighetene. Rapporten sier vi kommer godt ut i en europeisk sammenheng med høy tillit. Likevel peker rapporten på interne konflikter. Blant annet at «hver fjerde innbygger mener at norske

myndigheter ikke tar hensyn til folks synspunkter når de fatter beslutninger» (Transparency International Norge, 2021, s. 3).

1.2. Planlegging som verktøy

Planlegging beskrives som det viktigste verktøyet i verktøykassa, gjennom Nasjonale Forventninger til regional og kommunal planlegging. Her beskrives særlig fire utfordringer, «å skape et bærekraftig velferdssamfunn», «å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning», «å skape et sosialt bærekraftig samfunn» og «å skape et trygt samfunn for alle» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019, s. 3). Planlegging beskrives som det viktigste verktøy for å håndtere utfordringene, særlig i kommunene, og «uavhengig av størrelse og kompetanse» (Kmd, 2019). At planlegging er det viktigste verktøyet i møte med disse utfordringene, innebærer blant annet en vektlegging på viktigheten av å involvere et bredt spekter av innbyggere og sivilsamfunn i planprosessene (Kmd, 2019, s. 9). Dette fordi en bred involvering vil bidra til å danne et «bedre grunnlag for interesseavveining» og «styrke planleggingen som demokratisk arena», som dermed vil «bidra til å redusere konfliktnivå, og heve kvaliteten på planene» (Kmd, 2019, s. 9).

Planleggingsteori omtaler svekket tillit til myndighetene som problematisk. Aarsæther et al. (2019, s. 195) viser til at Den europeiske organisasjonen for arealplanleggere vedtok «en resolusjon for å styrke direkte deltakelse i arealplanprosessene i alle europeiske land», da tillit til planprosesser og lokalpolitiske beslutningsprosesser synker. Hanssen og Millstein (2021) viser til flere studier i sin introduksjon til boken «Demokratiske byrom» som peker på utfordringer i spennet mellom utvikling av byrom og ivaretagelse av demokratiske funksjoner. I dette tilfellet problematiseres bl.a. funksjonen offentlige rom har for representasjon og meningsytring. Det poengteres også at byrom er viktig for å oppleve og erkjenne mangfoldet i et samfunn – «her utfoldes kulturelle og sosiale praksiser som er viktige for oss, og som skaper byliv og et potensielt solidarisk «vi» på tvers av forskjellighet.» (Hanssen & Millstein, 2021, s. 15). De legger til at byrom dermed har en viktig funksjon for å bygge «felles grunn» og for å «trene medborgerrollen».

Disse betraktningene er med på å poengtere hvor viktig det er å involvere borgere i by- og stedsutvikling for å oppnå mer demokratisk byutvikling. Det er likevel ikke «bare» å involvere, medvirke og påvirke byutvikling.

Et perspektiv handler om hvem som har *rett* og *tilgang* til å medvirke, påvirke og involveres i by- og stedsutvikling. I dette tilfellet trekker både Aarsæther et al. (2018) og Hanssen og Millstein (2021) frem perspektivene til den kjente franske sosiologen Henri Lefebvre, som introduserte konseptet om «retten til byen». Hans bidrag problematiserte «hvem som skal definere retten til medborgerskap og tilgang til offentlig sfære», og hvordan man kan unngå at enkelte «klasser med bestemte økonomiske interesser» dominerer utvikling (Aarsæther et al., 2018, s. 197). Byen med sitt mangfold av mennesker skulle være et kollektivt prosjekt, hvor «retten til deltakelse betyr at innbyggerne skal ha en sentral og direkte rolle i beslutninger som påvirker produksjonen av det urbane rom» (Aarsæther et al., 2018, s. 197). Om by- og stedsutvikling i Norge i dag anses som et kollektivt prosjekt, kan det sås noe tvil rundt. Aarsæther et al. (2018, s. 201) viser bl.a. til at «i 2008 var det private forslag bak 80% av vedtatte reguleringsplaner», og Hanssen og Millstein (2021) viser til data fra Statistisk Sentralbyrå fra 2017 som forteller at «så mye som 70-80 prosent av detaljreguleringene i de store byene kommer inn som innsendte planforslag», herunder fra «private forslagsstillere (utbyggingsaktører)» (Hanssen & Millstein, 2021, s. 69).

I offentlig debatt er det gjerne forholdet mellom kommune og politikere, utbygger og borger, hvorav borgere opplever maktesløshet og at prosesser gjerne er forutbestemt (Cruickshank & Krzyzowski, 2022). Opplevelsen av å ikke bli hørt og bli marginalisert til å ikke ha en reell stemme påvirker tilliten til myndighetene, og skaper dermed en utfordring for demokratiet.

Ulike teoretikere har derfor skrevet om behovet for å se «utover horisonten», når det gjelder medvirkning. Jean Hillier (2007) oppfordrer til å strekke seg utover, og benytte en «multiplanar»-tilnærming, som er en mer åpen og fleksibel tilnærming. Dovey (2005) skriver om en «fluid city», hvor man lar andre faktorer enn selve stedet, være med på å bestemme utviklingen. Nyseth et al. (2010) tar utgangspunkt i begge de teoretiske utgangspunktene, og har sett på hvordan et byplanleggingseksperiment i Tromsø, kan være et eksempel på å «planlegge utover horisonten». Pløger (2021) problematiserer hvorvidt medvirkning i dagens planpraksis har

blitt «temmet», ved at det er blitt for systematisert og rigid, og ikke inviterer til «reell» medvirkning.

1.3.Hva så?

Tillit er avgjørende for et demokrati, og selv i Norge har vi sett eksempler på hvordan manglende tillit har ført til at noen velger å ta saken i egne hender. I noen tilfeller viser det seg gjennom såkalte «ensakspartier» som «Folkeaksjonen nei til mer bompenger», «Byluftlisten» og «Nei til naturødeleggende vindkraft i Norge». I andre tilfeller kan det vise seg gjennom borgerinitierte aksjoner og dugnad som for eksempel på Undheim i Time kommune, der grunneiere, lokalbefolkning og kommunen gikk sammen i dugnadsånd om å lage en tursti for lokalsamfunnet. Fylkeskommunen verken likte eller hadde anledning til å prioritere prosjektet på «flere år, gjerne tiår», men både lokalbefolkning og grunneiere mente deres løsning var bedre enn den originale planen til fylkeskommunen (Høyland & Hauland, 2021).

I Arendal har en gruppe mennesker dannet et borgerinitiativ da de opplever å ikke bli hørt, eller tatt på alvor for saken de kjemper for. De ønsker bærekraftige levekår langs bomiljøet sitt, og opplever at bilen og transportbehov trumfer over deres egen livskvalitet. Dette case ble for meg kjent høsten 2021. Det slo meg som interessant da det i utgangspunktet virket som en åpenbar sak, der demokratiet i dette tilfellet, ikke har fungert som det burde. Derfor ble jeg nysgjerrig på å vite mer om case. Drivende spørsmål for studien har handlet om å forstå ulike perspektiv av et borgerinitiativ, som hvordan de planlegger, hvilke erfaringer gjør de seg med «systemet», hvem samarbeider de med og hvilke muligheter og utfordringer møter de langs veien. I tillegg har jeg ønsket å se på hvordan kommunen og politikere i kommunen oppfatter det samme initiativet. Dette har så vært interessant å se opp mot teori om sosial bærekraft og medvirkning, og særlig noen mer eksperimentelle perspektiver som «activist planning», og «kritisk-alternative initiativ».

1.4.Problemfelt og problemstilling

Denne studien søker å belyse følgende hovedspørsmål:

Hvordan representerer Folkestemme Kystveien utfordringer med lokal sosial bærekraft og medvirkning i Arendal kommune? Hvilke erfaringer og perspektiv kan et lokalt borgerinitiativ bidra med?

Herunder medfølger noen forskningsspørsmål:

Kan initiativet Folkestemme Kystveien identifiseres som «activist planning»?

Kan initiativet Folkestemme Kystveien identifiseres som et kritisk-alternativt initiativ?

2. Kontekstuell ramme

For å kunne forstå og analysere både caset og den teoretiske rammen er det viktig å sette det i kontekst. I dette tilfellet vil jeg først presentere hvilket lovverk, rammer og føringer som ligger til grunn og som er aktuelt. Deretter vil jeg presentere Arendal som sted og kommune for hvor case brukt i studien utspiller seg.

2.1.Lovverk, rammer og føringer

2.1.1. Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven (Pbl) av 2008 er naturlig å nevne i dette tilfellet, som er bestemmende for arealbruk og regulering på lokalt og regionalt plan. Loven deles i to deler hvor den ene delen kalles «plandel» og omhandler regler knyttet til «statlige arealplaner, regionale planer, kommuneplaner og reguleringsplaner» (Pbl, 2008). Den andre delen heter «byggesaksdel» som beskriver hvilke regler som er gjeldende ved behandling av byggesøknader, hvilke plikter en har og hvem som har ansvarsrett (Pbl, 2008). Plandelen skiller mellom nasjonale planoppgaver, regional og kommunal planlegging. Plandelen forteller også om hvilke krav som stilles i en planprosess, som for eksempel til medvirkning i planlegging. Dette er en del av de innledende bestemmelsene og gjelder dermed for både regional og kommunal planlegging (Pbl, 2008). Prinsippet og bestemmelsen om medvirkning handler om at enkeltmennesker og grupper har rett til å delta i samfunnsutviklingen, og det legges særlig vekt på viktigheten av å inkludere sårbare grupper som trenger spesiell tilrettelegging, som barn og unge (Pbl, 2008).

Som del av en videreføring av bestemmelsen om medvirkning i planlegging er det også utarbeidet en veileder av tidligere Kommunal- og moderniseringsdepartementet, i dag navngitt Kommunal- og distriktsdepartementet. Den har som formål «å formidle prinsipper og gode eksempler for medvirkning i planprosessene etter plan- og bygningsloven av 2008», og «viser medvirkningens rolle i planprosesser med fokus på hvordan det kan legges til rette for privat deltakelse» (Kmd, 2014, s. 4). Veilederen peker blant annet på fire forhold som er forklarende for viktigheten av medvirkning i planlegging; (1) «kvalitet i plan- og beslutningsgrunnlaget», (2)

«mangfold i samfunnet», (3) «eierskap og stedsidentitet» og (4) «gjensidig læring og demokratiutvikling» (Kmd, 2014, s. 12).

2.1.2. Kommuneloven

I formålsparagrafen til kommuneloven står det at den skal fremme lokalt selvstyre, og legge til rette for et «representativt lokaldemokrati med aktiv innbyggerdeltakelse» (Kommuneloven, 2018, § 1-1). Lovens tredje del handler spesifikt om innbyggerdeltakelse som gir hjemmel til det som kalles innbyggerforslag. Den stadfester en rettighet til innbyggere i en kommune eller et fylke, til å fremme et forslag til politisk behandling. Det medfølger ikke automatisk behandlingsplikt av forslaget, av et kommunestyre eller fylkesting (Kommuneloven, 2018, § 12-1). På Regjeringen sine hjemmesider finnes en veileder, utarbeidet av på den tiden, kommunal- og moderniseringsdepartementet. I veilederen omtales bakgrunnen for innføringen av innbyggerforslag, hvor det betegnes som en viktig demokratisk rettighet; «i et demokratisk perspektiv er det viktig at innbyggerne aktiviseres og trekkes med i beslutningsprosesser» (Kmd, 2015, s. 7).

2.1.3. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Planlegging i norsk kontekst, uansett om det foregår i kommune eller fylkeskommune, styres av noen statlige føringer gjennom dokumentet Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging som legges frem hvert fjerde år av den sittende regjeringen (Kmd, 2019). Det er ikke et juridisk bindende dokument som sådan, men det forteller noe om hvilke utfordringer som preger og vil prege samfunnsutviklingen, og dermed hvilke forventninger som legges til grunn for lokal og regional planlegging for å løse utfordringene. Planlegging som verktøy er viktig for å sikre en bærekraftig samfunnsutvikling og arealbruk, og dermed er FN's bærekraftsmål lagt til grunn for arbeidet med de nasjonale forventningene.

2.2. Stedskontekst

Stedskontekst for denne studien er Agder, og Arendal kommune. Først og fremst er det tilfellet, fordi case er et borgerinitiativ som befinner seg i Arendal kommune, som ligger i Agder fylke. Det er også fordi jeg ønsket å skrive en masteroppgave med tematikk som er relevant for fylket jeg bor i, og ganske snart også skal jobbe i. Jeg ble også godt kjent med Arendal kommune gjennom arbeid med et samskapingsprosjekt i høst, hvor jeg fikk inntrykk av at kommunen er en satsende og fremoverlent kommune.

Agder fylke skiller seg ut ved å score lavest på flere levekårsindikatorer. Det viser seg å være en trend som har pågått i flere tiår og som har vært på agendaen siden rapporten «Surt liv på det blide Sørland» ble publisert i 1993 (Agder fylkeskommune, u.å.). Like aktuelt er det altså i dag, da selv Fylkeskommunedirektøren kaller situasjonen for «elendig» - på 30 år har lite endret seg (Ihme, 2021). Derfor er bedre levekår på Agder, hovedsatsningen i Regionplan Agder 2030, som er et overordnet styringsdokument for Agder fylkeskommune.

Arendal kommune har også vært preget av levekårsutfordringer over tid (Guribye, 2016, s. 19). I Guribye (2016) sin FoU-rapport, «Mot Kommune 3.0?», presenteres et komplekst utfordringsbilde for kommunen, deriblant;

«lavere utdanningsnivå enn gjennomsnittet for resten av landet, høyere arbeidsledighet, høyere andel unge uføre, høyere andel enslige forsørgere, høyere andel barn i lavinntektshusholdninger, lavere forventet levealder, høyere andel personer som dør på grunn av kols, større forekomst av nye tilfeller av lungekreft og høyere skår innenfor alle indikatorer av psykisk helse». (Guribye, 2016, s. 19)

Andre faktorer som har påvirket byens renommé negativt har vært knyttet til et synlig og utfordrende vold- og rusmiljø. I tillegg til, og parallelt, med disse utfordringene har kommuneøkonomien vært under press og på randen av ROBEK-oppføring (Guribye, 2016). ROBEK er et kontrollerende virkemiddel staten bruker i de tilfeller kommuner eller fylkeskommuner havner i økonomisk ubalanse, for å gjenopprette balanse gjennom ulike tiltak og planer (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022).

Denne problematikken er bakgrunnen for at kommunen initierte til å opprette og satse på samskaping som sivilsamfunnsstrategi (Guribye, 2016). Samskaping er et «buzz-word» (Lund, 2018), og i offentlig sektor virker det til å være en mulig løsning på mange av de komplekse problemstillingene som byer og lokalsamfunn står over. Flere viser til samskaping som et paradigmeskifte i offentlig sektor, og trekker linjer mellom en overgang fra styringsprinsipper fra New Public Management mot New Public Governance. Det forklares som en overgang for offentlig sektor, fra å være et maktutøvende myndighetsorgan, til å finne tjenesteytende løsninger sammen med innbyggere, næringsliv, frivillige organisasjoner, o.l. (Torfing et al, 2016; Guribye, 2016; Lund, 2018). 20

Kommuneplanens samfunnsdel peker på at det fremdeles er utfordringer i kommunen med levekår. Utfordringene er beskrevet gjennom ti utvalgte bærekraftsmål, som representerer disse (Arendal kommune, 2020). Bærekraftsmålene de har valgt å fokusere på er: god helse (3), god utdanning (4), likestilling mellom kjønnene (5), anstendig arbeid og økonomisk vekst (8), mindre ulikhet (10), bærekraftige byer og samfunn (11), stoppe klimaendringene (13), liv under vann (14), fred og rettferdighet (16) og samarbeid for å nå målene (17) (Arendal kommune, 2020).

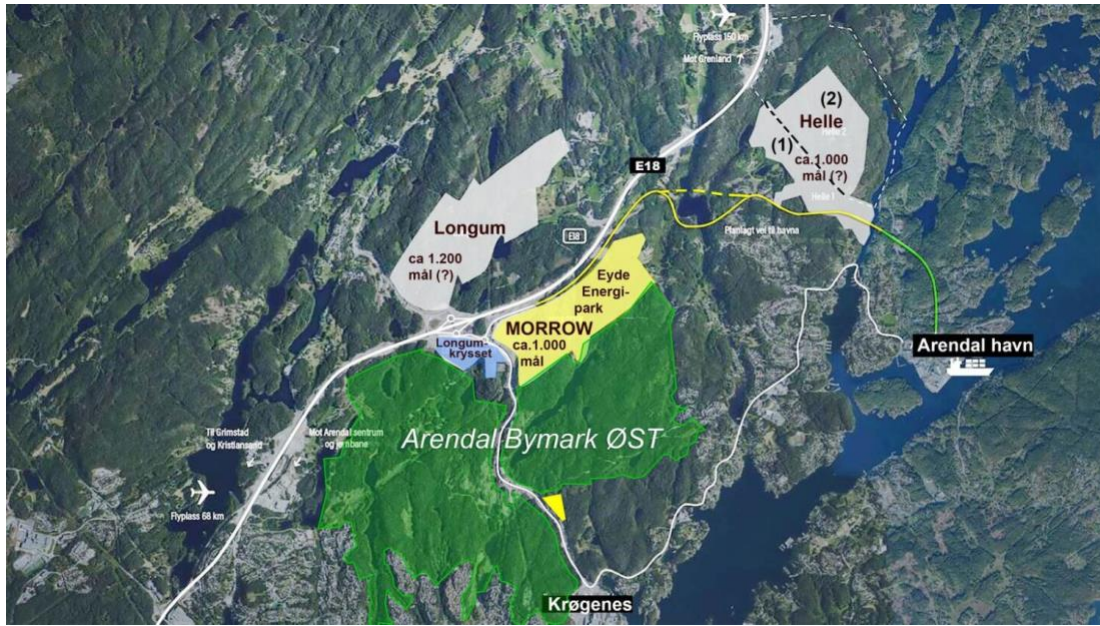


Figur 1. FNs bærekraftsmål, 2021, av FN-sambandet. (<https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-ned-grafikk>).

2.2.1. Aktuelle samfunnsutviklingsprosjekter og satsinger i Arendal

Arendal kommune har på mange måter posisjonert seg som en satsende kommune på klima, miljø og bærekraftige tiltak. Blant annet gjennom satstinger som «landets første klimanøytrale kommune», «sykkelbyen Arendal», deres nylige inngåtte samarbeid i et ZERO-prosjekt om klimaledelse, og satsingen på utbygging av Eyde Energipark og etablering av Morrow Batteries. Særlig ambisiøst og aktuelt er sistnevnte. Arendal kommune blir et knutepunkt for satsning på batteriutvinning til bilindustri og skip, og Morrow har som ambisjon om å produsere «verdens grønneste batteri» (Ditlefsen et al., 2020). Etableringen er et resultat av Morrow Batteries sitt ønske om å etablere seg på Sørlandet, hvor flere alternativer har vært i spill; Støleheia i Kristiansand, Grovane i Vennesla og Lista i Farsund (Ditlefsen et al., 2020). Fabrikken vil bidra med mellom 2000-2500 arbeidsplasser, og størrelsen på området er om lag 940 mål. En artikkel i Agderposten fra januar i år forteller om kommunedirektørens administrasjon som ønsker å utrede

for enda en utvidelse av arealet til hele 3400 mål. Det er for å legge til rette for en stor næringspark som skal høste av ringvirkningene som batterifabrikken medbringer (Fløde, 2022). Artikkelen peker på at etableringen av «giga-næringsparken» er viktig for arbeidet med ny revidert arealdel til kommuneplanen til Arendal kommune (Fløde, 2022).



Figur 2. Områdeoversikt over utvidelsen av Eyde Energipark (i gult), til Eyde Material Park (i grått), 2022, av Arendal kommune/montasje fra Agderposten. (<https://www.agderposten.no/nyheter/kan-bli-en-av-landets-storste-naeringsparker/>).

3. Metode

Denne delen av oppgaven redegjør for hvilke metodiske valg som er gjort. Som en del av en studie kan man som forsker velge ulike måter å forske på som vil ha betydning for hvordan studien vil ta form underveis og for det endelige resultatet. I de tilfeller hvor det forskes på fenomen som utspiller seg mellom mennesker og i sosiale forhold, kalles det samfunnsforskning. Samfunnsforskning er viktig for å utvikle ny forståelse og kunnskap, og for å utfordre det vi allerede vet (Bryman et al., 2021).

3.1.Førende prinsipper for studien

I begynnelsen av en studie er det noen aspekter det er viktig å tenke gjennom. Bryman et al. (2021, s. 6) peker på noen kontekstuelle faktorer det er særlig viktig å klargjøre på forhånd, da samfunnsvitenskap og samfunnsforskning «ikke skjer i et vakuum». Den første faktoren er hvilken rolle teori har for forskning i den forstand at forskning baseres på etablerte «ideer og intellektuelle tradisjoner» som har som mål om å forklare *noe* (Bryman et al., 2021, s. 6). Hvordan man som forsker tar i bruk og analyserer teorien, eksempelvis om man ønsker å teste en hypotese som er vanlig innen kvantitativ forskning eller om man forholder seg til en problemstilling som er mest vanlig i kvalitativ forskning (Bryman et al., 2021). Sistnevnte er utgangspunktet for denne studien, en kvalitativ studie, hvor en problemstilling har ført meg mot hvilken teori som har vært nødvendig for å kunne besvare de forskningsspørsmålene jeg har, også kalt en induktiv tilnærming. Teorien legger grunnlaget for hva vi allerede vet om feltet, og selv om problemstillingen stadig har vært under arbeid, har konsepter om medvirkning og bærekraft vært førende og hjulpet med å kunne spisse enda mer inn og gjøre et dypdykk i hva som rører seg. Teori er et verktøy for å unngå å repetere og kopiere forskning og virker dermed som et kart hvor målet er å finne uutforskede områder eller supplere med ny kunnskap (Bryman et al., 2021).

Jeg har særlig vært inspirert av aksjonsforskning i form av hvilken rolle jeg som samfunnsforsker skal ha, og hva mitt bidrag til kunnskapsfeltet skal være. Haarstad et al. (2018) skriver om rollen til samfunnsforskere i innen bærekraftige energiomstillingsprosesser, og viser til noen typiske roller en samfunnsforsker får: «spokesperson», «uncritical co-producer» og «highly critical but entrenched». Disse rollene kaller forfatterne for «typiske» og «begrensede», da poenget i denne artikkelen, handler om å gå og handle utover de typiske rammene, særlig som forsker i møte med

faktiske mennesker og situasjoner som forskes på (Haarstad et al., 2018, s. 193). Det vises til tendenser i forskning der forskeren ofte blir dratt mot å være kritisk og fokusere på å få frem forskjellene, istedenfor å søke mot konstruktive synergier (Haarstad et al., 2018, s. 194).

Dette kjenner jeg meg igjen i, og er mye av grunnen til at jeg valgte både case og påfølgende litteratur. Medvirkning er en tematikk som har interessert meg fra første stund, men i dette tilfellet var det også noe utover som fenget meg. Her har jeg en mulighet til å produsere kunnskap sammen med noen, og bidra inn til noe som pågår her og nå. En sak som jeg personlig mener, er et godt eksempel på borgerlig engasjement. Jeg som samfunnsforsker i et masterprosjekt kan produsere kunnskap og fokusere på konstruktive løsninger og samarbeid, som (kanskje) i det store og hele kan bidra til å løfte en sak. Denne studien er med på å skape en felles forståelse for et problem og en situasjon som har pågått over mange år, som det i dag finnes mange ulike syn på. Mitt kall er å få frem hvordan et borgerinitiativ kjemper for bærekraftige levekår i sitt bomiljø, hvorfor de gjør det og forsøke å forstå de «ulike forståelsene» av problemet.

3.2.Forskningsstrategi

3.2.1. Kvalitativ casestudie

Som nevnt ovenfor er dette en kvalitativ casestudie. En kvalitativ studie har en tilnærming som gir et dypere innblikk i valgt tematikk, ved å samhandle og forske på for eksempel mennesker, sosiale aktører eller samfunn (Bryman et al., 2021). Her er det ord, bilder og objekter som brukes for å fortelle, og gi et dypere innblikk i tematikken (Bryman et al., 2021). I motsetning til en kvantitativ studie som vil basere seg på for eksempel tall og statistikk. Denne studien baserer seg på kvalitative intervjuer, dokumentstudier og data innhentet i møte med mennesker og workshop.

Det er valgt å gjøre en casestudie. En case skjer i en avgrenset kontekst, som å undersøke et samfunn, organisasjon eller sted. Det er derfor en mer detaljert og intensiv undersøkelse (Bryman et al., 2021, s. 59). Det har vært en god tilnærming å benytte case i dette tilfellet, da det har vist seg å få frem kompleksiteten, ikke bare ved et borgerinitiativ, men omstendighetene rundt. Det skilles mellom ulike typer av case hvorav dette tilfellet faller inn under kategorien representativ eller eksemplifiserende case (Bryman et al., 2021, s. 60). Det som kjennetegner denne type case er at det har som mål å «omfatte omstendighetene og betingelsene ved en hverdagslig eller vanlig situasjon» (Bryman et al., 2021, s. 60).

3.2.2. Induktiv og abduktiv tilnærming

Ettersom det er en kvalitativ studie, er det mest vanlig med en induktiv tilnærming til hvordan man ser på forholdet mellom teori og forskningsfelt. En induktiv tilnærming vil i dette tilfellet bety at forskningsfeltet (case og problemstilling) har definert det teoretiske perspektivet (Bryman et al., 2021). Case ble kjent for meg i november 2021, deretter har det teoretiske feltet blitt til.

Videre for studien har jeg valgt å benytte meg av prinsipper om abduktivt resonnement som jeg ble kjent med i emnet «Samskaping – teori i praksis», der vi brukte metoden Design Thinking. Det stammer fra en kritikk rettet mot både induktiv og deduktiv tilnærming (Bryman et al., 2021). Abduktivt resonnement handler om at det finnes flere sannheter og tilnærminger. Dette er ikke den eneste rette, og andre tilnærminger kan produsere annen kunnskap. Case som benyttes består også av intervjuobjekter med ulike perspektiv og meninger om samme sak, som jeg igjen må forholde meg til. Dermed har jeg prinsipper om abduktiv tilnærming med meg videre i studien, og særlig når jeg presenterer datamaterialet.

3.2.3. Epistemologiske og ontologiske hensyn

Epistemologi, eller erkjennelsesteori, er læren om hva som utgjør at kunnskap i en fagdisiplin anses som kunnskap (Bryman et al., 2021, s. 23). Det handler om hvordan vi oppnår kunnskap og hvordan vi definerer hva som er kunnskap. Det finnes ulike epistemologiske posisjoner og Bryman et al. (2018) viser til positivisme og interpretivisme, hvor sistnevnte er mest vanlig ved bruk av induktiv logikk i et forskningsdesign. Interpretivisme er påvirket av kjente tilnærminger som hermeneutikk, fenomenologi og symbolsk interaksjonisme som alle deler synet på at den sosiale verden ikke kan forklares med én modell (Bryman et al., 2021, s. 25). Det kreves andre tilnærminger ved samfunnsforskning enn ved naturvitenskap. Det betyr også at en sentral del handler om å fortolke observasjoner, utsagn, ord og handlinger og gjøre en subjektiv vurdering (Bryman et al., 2021, s. 25).

Ontologi handler om hvordan vi forstår og oppfatter det som er ekte eller sant – læren om det som eksisterer (Bryman et al., 2021, s. 27). Som forsker betyr det at mitt ontologiske ståsted vil definere min forståelse av hva som er ekte, sant eller eksisterer. Det skilles mellom to ontologiske ståsted; objektivisme og konstruktivisme. Objektivisme er en tilnærming som baserer seg på at sosiale fenomen eksisterer, og at det er utenfor menneskelig kontroll eller påvirkning (Bryman et al., 2021). Konstruktivisme, på den andre siden, handler om at sosiale

fenomen eksisterer, og at det stadig påvirkes og endres. Bryman et al. (2021) forklarer at konstruktivismen også inkluderer synet på at forskerens egne oppfatninger og «sannheter» er konstruksjoner, og at forskeren vil presentere sin spesifikke versjon (Bryman et al., 2021, s. 28). Dermed er ikke kunnskapen nødvendigvis konstant, slik den abduktive logiske tilnærmingen også legger vekt på. Dette er én versjon av en sannhet og kunnskap, men det finnes flere.

3.3. Datainnsamling

3.3.1. Formøte og workshop

Innsamling av data til studien startet i et møte den 16. november 2021 med det som nå er styret i Folkestemme Kystveien. En medstudent i emnet «Samskaping – teori i praksis» ved UiA, og jeg, ble invitert på grunn av vårt arbeid med et studentprosjekt der vi jobbet i et partnerskap med en aktør basert i Arendal. I utgangspunktet var det ønskelig med innspill og erfaringer fra arbeidet med vår partner og samskaping. I tillegg fikk vi forespørsel om å være medfasilitator i en workshop der vår rolle var å utforme et opplegg for å innhente meninger og innspill om et drømmebilde og ønsket visjon for Kystveien. Allerede under dette formøtet ble jeg faglig nysgjerrig og drevet mot å inkludere tematikken i min masteroppgave, men da med en annen vinkling rettet mot perspektiver om samskaping.

Workshopen fant sted på Krøgeneslåven den 23. november 2021. Her var innbyggere og velforeninger fra området Barbu til Krøgenes invitert og representert, i tillegg til styret og leder for Med Hjerte For Arendal. Utforming av øvelser til workshop var inspirert av metoden Design Thinking og settingen liknet en Verdenskafé/Kafedialog. Design Thinking er en metode som er mye brukt i innovasjonsprosesser og produktdesign, som handler om å forstå brukeren gjennom ulike faser av innsiktsarbeid, og dermed utvikle best mulig tjeneste eller produkt (Doorley et al., 2018). Verdenskafé er også en metode som brukes for dialog og samarbeid i grupper, der hensikten er å skape et «rom» som skal minne om en kafé, og handlingen skal være aktiv og engasjerende gjennom å benytte post-it lapper og notering direkte på duk, bord, o.l. (Elvekrok & Smith, 2013).

Deltakerne fordelte seg valgfritt på flere bord som var dekket med gråpapir til å notere på, og dannet grupper deretter. Første oppvarmingsøvelse gikk ut på å velge mellom to påstander, eksempelvis «te eller kaffe», «sykkel eller bil», hvor det fulgte med en instruks om å stå eller sitte ved hvert valg. Intensjonen var å få deltakerne til å se at andre har ulike meninger enn seg

selv, og at det likevel går an å samarbeide. Deretter gikk neste øvelse ut på å bygge på andres idéer. En person begynner med å si en øvelse, eksempelvis «jeg vil hoppe», hvorav neste person må starte med «JA, og ...» og bygge på med en ny øvelse. Bak dette lå et ønske om å ukritisk stille seg positiv og si «ja» til noe, for så å bidra med noe nytt, som en annen så må forholde seg til. En øvelse for å varme opp kropp, hode og fjerne eventuelle hemninger.

Selve idémyldringsøvelsene besto av to deler. På forhånd ble det gitt noen instruksjoner og begrensninger, blant annet å forholde seg til en ramme bestående av de ulike bærekraftsmålene. Målet var å innhente perspektiver om «drømmescenario for Kystveien». Den første delen handlet om å «åpne opp» horisonten og produsere så mange idéer som mulig som ville løse de utfordringene som Folkestemme Kystveien ønsker å løse. Her var det ikke nødvendig å forholde seg til fysiske, økonomiske eller andre hindringer, men heller drømme stort. Alle idéene ble notert på gråpapiret, deretter måtte en i gruppen presentere idéene for resten av rommet. I neste del av workshopen ønsket vi at de måtte «lukke igjen» prosessen ved å konkretisere og realisere drømmen. Her måtte de velge ut én av idéene de hadde myldret seg frem til, for så å definere utfordringene og hindrene ved idéen, men samtidig komme med løsninger. Dette ble også presentert for resten av rommet.

Vi avsluttet prosessen med å ha en åpen diskusjon der de måtte reflektere rundt tre perspektiv. (1) Hvorfor valgte de som de gjorde, (2) Hvordan kan det knyttes til bærekraftsmålene og (3) Hvordan kan man kommunisere funnene ut til ikke-deltakende, politikere, kommune, o.l. I tillegg til egne feltnotater ble det og skrevet en oppsummerende rapport av lederen for Med Hjerne For Arendal.

3.3.2. Semi-strukturerte intervju

Det viktigste for å besvare problemstilling og belyse å bidra til det teoretiske feltet, er gjennomføring av kvalitative intervju. Kvalitative intervjuer karakteriseres ved å ha en fleksibel og dynamisk tilnærming som gir rom og mulighet for at både intervjuer og intervjuobjekt kan forme intervjuet underveis (Bryman et al., 2021). Dette formatet legger til rette for at intervjuobjektet sine følelser, tanker og refleksjoner er i fokus, i motsetning til ved en kvantitativ spørreundersøkelse som inneholder lukkede spørsmål. Det gjør det lettere å håndtere spontane spørsmål og «samtaler i samtalen» der man får mulighet til å utdype, grave og utforske tematikk som kanskje ikke var forhåndsbestemt, men som gir flere analytiske perspektiv (Bryman et al.,

2021). Derfor er det viktig å ha forberedt seg godt og en fordel å ha et godt overblikk på både tematikk og teoretisk rammeverk, slik at et intervju ikke avviker for mye, og svarene en får blir ikke-analyserbare.

I denne studien har det vært et bevisst valg å gjennomføre intervjuer etter det teoretiske feltet er undersøkt og definert, slik at jeg ikke skulle ende med å ikke vite hva jeg skulle spørre om, eller å stille feil spørsmål. Det er selvsagt fremdeles en mulighet for å stille feil spørsmål til stede.

Derfor er det nyttig å ha forberedt en intervjuguide, og i dette tilfellet planlagt et semi-strukturert intervju. Dermed har jeg oversikt over hva jeg ønsker å vite, men og planlagt for spontane samtaler, avvik, o.l. Et semi-strukturert intervju karakteriseres av å ha forberedt flere spørsmål på forhånd, men at de stilles i et åpent format (Bryman et al., 2021). Med andre ord er det ikke ønskelig med «ja» og «nei» spørsmål, men heller «kan du si noe om ...», «hvilke tanker gjør du deg om ...». I motsetning til et ustrukturert intervju der intervjustiller kan åpne med ett spørsmål, og la samtalen flyte deretter, med spontane oppfølgingsspørsmål basert på svarene gitt av intervjuobjektet (Bryman et al., 2021).

3.3.3. Utvalg og rekruttering av informanter

Denne studien baserer seg på totalt 5 intervjuer. Det er en sammensetning av lederen for initiativet Folkestemme Kystveien, politikere i kommunen og ansatte i Arendal kommune. I utgangspunktet var det kun planlagt å intervjuer menneskene bak initiativet, men ved gjennomgang og undersøkelse av teori, var det tydelig at flere perspektiver måtte på plass. Ikke bare var det interessant å vite hvordan et slikt initiativ planlegger og forholder seg til plansystem og andre forhold, men og hvordan det oppfattes av lokal planmyndighet og politikere som fatter beslutninger for samfunnsutvikling i kommunen. Følgelig ble intervjuguiden endret og flere intervjuer planlagt. Det var ingen krav til informantene utover deres rolle. Alle informanter ble først kontaktet via e-post. I e-posten ble studien beskrevet og tematikken presentert. Vedlagt var et samtykkeskjema med informasjon om ansvar, personvern og kontaktpersoner. Det har vært ønskelig fra min side å være transparent om tematikk for alle parter. På forhånd var jeg klar over at tematikken kunne oppfattes kritisk eller betent, særlig av politikere i kommunen. Det var derfor viktig for meg å presisere i e-posten at denne studien ikke søker å reise kritikk eller henge ut noen. Tvert imot har det vært ønskelig å undersøke forsoning, samarbeid og kartlegge hvilke utfordringer og muligheter som er knyttet til saken, og hvordan man kan forholde seg til det.

Heldigvis hadde jeg allerede etablert kontakt med Folkestemme Kystveien, og meldt min interesse for å skrive om denne tematikken på forhånd, så det var ingen overraskelse da jeg tok kontakt for å avtale detaljer om intervju. Initiativet har vært svært positive til oppgaven og har bidratt med bakgrunnsinformasjon og andre relevante dokumenter, i tillegg til det som var planlagt gjennom intervju.

De som representerer kommunen, er to ansatte i planavdelingen. Dette intervjuet måtte gjennomføres via Zoom og som et gruppeintervju. Det var et noe stramt tidsskjema betinget til intervjuet, så spørsmålene ble noe kortet ned og flyten i samtalen opplevdes ikke like naturlig som i de intervjuene hvor det ikke var en tidsbegrensning. Svarene var likevel gode og utfyllende. Jeg ble tipset om å intervju ansatte i andre avdelinger (miljø, næring, sosial, o.l.) da initiativet strekker seg over flere fagområder, noe som stemmer, men som dessverre ikke lot seg gjøre i denne omgangen. I tillegg er det møtet mellom planlegging og initiativet som jeg mest av alt retter meg mot i denne studien, så en inkludering av flere fagområder ville krevd et større utvalg av teori og et lengre tidsperspektiv på studien.

Derimot har det vært en større utfordring å intervju politikere. Det var et ønske fra min side å intervju politikere i et gruppeintervju, men det lot seg ikke gjennomføre, da det var utfordrende å finne en dag og et tidspunkt som passet alle. Derfor ble det avtalt individuelle intervju. Det var politikere i komité for samfunnsutvikling som ble spurt. Det var også et ønske å intervju politikere med ulik partipolitisk tilhørighet for å få et nyansert perspektiv og en bredde av ulike synspunkt. Det viste seg derimot å ikke være mulig, da kun et knippe av politikerne ønsket å delta, og i det hele tatt responderte. Interessant nok har arbeidet og intervjuene avdekket at de politikerne som har ønsket å delta også er de som har gitt sin støtte til, og tatt opp saker på vegne av, Folkestemme Kystveien. Det er et interessant funn i seg selv som vil tas opp igjen senere. Det er en mistanke om at tematikken som Folkestemme Kystveien omfavner, er en betent politisk sak, og noe man helst vil unngå å uttale seg om.

3.3.4. Intervjuguide

En intervjuguide har sin hensikt i å være en veileder under intervjuet. I forkant av intervjuet ble det laget en eller flere intervjuguider. Til slutt endte jeg å ta med den jeg følte passet best til informanten og det jeg ønsket svar på. Det ble også formulert ulike guider ut ifra hvem som skulle intervjues, da det er ulike synspunkter jeg er ute etter. De spørsmålene jeg har stilt til leder

for Folkestemme Kystveien er ikke relevant for en ansatt i planavdelingen å svare på, o.l. Det er krevende å utarbeide en intervjuguide da man skal ha en god oversikt over relevant teori, problemfelt og hva man ønsker å vite. Sistnevnte er muligens det mest krevende perspektivet fordi man som forsker stadig utvikler og innhenter kunnskap, og kan lett lokkes mot andre spennende, men ikke-relevante temaer. Guiden ble formet ut ifra problemfelt som arbeid med teori har avdekket i tillegg til kunnskap innhentet fra før (formøte og workshop). Den ble delt inn i tematikk som «medvirkning», «borgerinitiativ» og «erfaringer». Det har vært viktig å legge til rette for spørsmål som krever utfyllende svar, refleksjon og egne meninger slik Bryman et al. (2021) peker på som viktig for en intervjuguide. Guiden ble ikke fulgt slavisk under intervjuene, og det ble lagt til enkelte oppfølgingsspørsmål underveis, som ikke sto i guiden.

3.3.5. Gjennomføring av intervju

Planen for intervjuene var å først intervju leder for Folkestemme Kystveien, for så å intervju politikere og ansatte i kommunen. Dette fordi jeg ønsket å ha med mest mulig informasjon og konkrete problemstillinger til intervjuene med politikere og ansatte i kommunen. Dessverre var ikke det mulig av ulike årsaker. Dermed ble politikere intervjuet først, deretter ansatte i kommunen og til slutt lederen for Folkestemme Kystveien.

Til intervjuene med politikere fikk jeg låne et kontor i Arendal rådhus av politisk sekretariat. Mest av alt fordi å gjennomføre intervjuene ute eller på en kafé, o.l. kan medføre støy og uønskede avbrytelser underveis, men og for at de skulle være på hjemmebane og føle seg komfortable i situasjonen. Det var satt av 1 – 1^{1/2} time til disse intervjuene. Faktiske lengder var 45-50 minutt på det første intervjuet, og rundt 90 minutt på det andre.

Intervjuet med ansatte i planavdelingen ble gjennomført via Zoom. I utgangspunktet var det ikke ønskelig fra min side å gjennomføre intervjuer digitalt. Mye på grunn av de samme begrensningene som også Bryman et al. (2021) viser til som tekniske problemer, dårlig internettforbindelse som forårsaker hakkete eller forsinket signal, og det å se en person i øynene og ha en mer direkte kontakt. Det vises også til noen fordeler med å intervju digitalt. Blant annet at det gir rom for fleksibilitet og endringer i siste liten, det pålegger ikke kostnader for noen og det kan senke terskelen for at intervjuobjektet faktisk sier ja til å stille (Bryman et al., 2021). For min egen del trumfer ikke de beskrevne fordelene det å gjennomføre fysisk, men det har vært fint å teste det ut og gjøre opp en mening om det til evt. senere bruk. Lengden på dette

intervjuet var satt til 45 min. En tid som var viktig å holde da intervjuobjektene hadde mye på agendaen. Dermed ble det ikke like mye tid til oppfølgende spørsmål i dette intervjuet.

Det siste intervjuet med lederen for Folkestemme Kystveien fant sted på Universitetet i Agder - Campus Kristiansand. Det ble gjennomført på kveldstid da det er få studenter og lite støy i lokalene. Til dette intervjuet var det ikke fastsatt noen tid eller begrensning på tid, da det lå i kortene at dette kom til å ta lengre tid og det var en hensikt i å ta oss god tid. Totalt ble det rundt 135 minutter med opptak.

Det var en god øvelse å gjennomføre intervjuer og som forsker opplevde jeg en merkbar endring fra første og til siste intervju. Blant annet følte jeg meg mer selvsikker utover i rekken av intervjuer og jeg følte jeg fikk mer og mer «kjøtt på beina». Mest av alt var det en utrolig gøy opplevelse og noe jeg trivdes godt med å gjøre.

3.3.6. Transkribering

Bryman et al. (2021) forklarer prosessen å transkribere som en transformasjon fra det muntlige og over til det skriftlige. Det er et nyttig verktøy for en forsker av flere grunner. Det hjelper vår menneskelige begrensning til å kunne huske alt korrekt og det gir mulighet til å høre og lese gjennom flere ganger. Det kan bidra til nye eller endret perspektiver. Ikke minst er det en sikkerhet for forskeren til å kunne konsentrere seg om intervjuet «der og da», og ikke bruke tid og fokus på å notere iherdig (Bryman et al., 2021, s. 441). Derfor er det mest vanlig å benytte en diktafon, eller annen godkjent opptaker, for så å transkribere opptaket til skriftform. Til denne studien benyttet jeg funksjonen Nettskjema, utviklet ved Universitetet i Oslo. Det fungerer både som spørreskjema ved innhenting av data, og som lagrested for opptak som gjøres via medfølgende mobilapp. Nettskjema ble valgt fordi det virket som en fleksibel løsning da lån av diktafon krevde at man reserverte den, og leverte den tilbake til en gitt tid. Intervjuene til denne studien ble planlagt ut ifra når objektene hadde tid, og det krevde at jeg var spontan og tilgjengelig. Appen fungerte greit, men hvert opptak har en tidsbegrensning på 45 min, slik at man manuelt må starte et opptak på nytt etter 45 min, så det krevde at jeg fulgte med på tiden underveis. Deretter lagres opptaket direkte i en «sky», og er ikke mulig å spille av eller dele via mobilen. Jeg opplevde noe tekniske problemer med opptakene. Først ville de ikke lagre seg ordentlig, og jeg fryktet opptakene var mistet. Etter å ha sendt inn en anmerkning til utvikler, fikk jeg tilgang på dem.

Etter hvert intervju begynte jeg transkribering. Metoden var å spille av opptaket på Macen for så å bruke dikter-funksjonen i Word, slik at den noterte ned av seg selv. Det var overraskende effektivt, og kvaliteten var bedre enn forventet. Likevel måtte jeg ty til å rette enkelte ord og feiloppfattelser, men det ga og muligheten til å lese gjennom alt etter å ha hørt gjennom det. Dermed opplevde jeg å ha en god oversikt og forståelse for materialet og kunne reflektere og notere tanker underveis som opptaket spilte.

Jeg har valgt å renskrive intervjuene slik at det skulle være lett å håndtere og lese, uten å måtte tolke eller legge forståelse til for eksempel dialektord. Dialektord er renskrevet til bokmål. Det er til dels gjentakende ord som er blitt fjernet, med mindre det har vært et poeng å gjenta et ord. Likevel har jeg valgt å beholde det muntlige i ordlyden, for å beholde det så ekte, ærlig og naturlig som mulig. Slik jeg opplever det, og ettersom problemstillingen bygger på hvordan man kan forstå et initiativ, er det viktig at jeg ikke legger min fortolkning eller forståelse til materialet. Derfor er det så lite gjennomarbeidet som mulig, og sitatene som brukes vil derfor være av en muntlig karakter.

Til tider har det vært halvferdige eller begynnende setninger som ikke har ført til et poeng, men jeg har likevel valgt å beholde de, istedenfor å legge min tolkning til grunn, eller å fjerne det. Enkelte steder har jeg lagt til en kommentar eller presisering i en parentes med «red.», for å vise at det er redigert ved transkribering. Ved enkelte tilfeller har også informantene nevnt eget og andres navn, som har blitt anonymisert på grunn av hensyn til personvern.

Ved transkribering har informantene fått ulike «kodenavn».

Informant	Henvisning i tekst
Folkestemme Kystveien	Ildsjel
Kommunalt ansatt i Arendal kommune	Planlegger 1
Kommunalt ansatt i Arendal kommune	Planlegger 2
Politiker i Arendal kommune	Politiker 1
Politiker i Arendal kommune	Politiker 2

3.3.7. Dokumentstudier

Som et tillegg har jeg valgt å benytte ulike dokumenter som datagrunnlag. Dokumenter som benyttes som datagrunnlag er ikke nødvendigvis et dokument, slik det bokstavelig talt omtales som. Dokumenter kan ifølge Bryman (2021) være personlige i form av dagbøker, brev, biografier og visuelle dokumenter. De kan være offisielle i form av statlige dokumenter - det man gjerne referer som offentlige dokumenter. I tillegg kan det være offentlige dokumenter fra private kilder (Bryman, 2021). Også aviser, magasiner, TV og film som Bryman (2021) kaller massemedia kan være en datakilde, i tillegg til digitale medier som inkluderer blogger og vlogger, nettsider, chatterom og sosiale fellesskap.

Dokumentene er i hovedsak offentlige dokumenter som kommuneplaner og rapporter. Dokumentene brukes i dette tilfellet for å gi et innblikk i ulike satsningsområder, og hva som er gjeldende politikk. Komplette oversikt over ulike dokumenter brukt:

Utgiver	År	Navn på dokument
Agder fylkeskommune	2019	Regionplan Agder 2030
Arendal kommune	2020	Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2030
Statens Vegvesen	2012	Kommunedelplan med konsekvensutredning E18 Tvedestrand-Arendal

3.4. Analyse av data

I arbeidet med å analysere data er det brukt en kjent metode innen kvalitativ forskning, nemlig tematisk analyse. Det er en prosess der forskeren organiserer, kategoriserer og evaluerer datamaterialet (Bryman, 2021). Prosessen startet allerede under og rett etter intervjuene, hvor det ble gjort en refleksjon og vurdering rundt hva som kunne være relevant, og hvordan det videre kunne kategoriseres. Det ble deretter kategorisert underveis i transskriberingsprosessen, hvor jeg la til en kommentar i «Se gjennom»-funksjonen i Word, med en tilhørende kategori eller forklarende tekst. I etterkant har jeg forstått at det finnes et eget program gjennom UiA for analyse av data, som muligens kunne gjort arbeidet lettere. Likevel er det et program jeg måtte ha lastet ned og lært, så tidsmessig har det nok ikke vært så mye forskjell. Kategoriene har blitt endret underveis, til bredere og smalere kategorier, som nå er overskriftene i kapittelet der

funnene presenteres. Intervjuguiden som ble laget på forhånd har og gitt en indikasjon på hvordan kategoriseringen ville se ut, da jeg hadde en hensikt bak spørsmålene som ble stilt.

3.5. Begrensninger i studien

Denne studien vil ikke være representativ utover, da det er begrenset til å omhandle en konkret case i Arendal. Det er flere stemmer som ikke har blitt hørt, deriblant hovedsakelig politiske stemmer. Det er kun to politikere, representert av to ulike parti, som har ønsket å delta. Det kan være, og det er mest sannsynlig, flere andre perspektiver som ikke kommer frem i denne studien. Det kan og være flere stemmer innad i Folkestemme Kystveien som kunne bidratt med andre eller flere perspektiver, men i dette tilfellet har ildsjelen og styrelederen valgt å snakke på vegne av initiativet. I møte med planleggerne i kommunen ble jeg tipset om å høre med andre enheter i kommunen, som for eksempel klima og miljø, fordi de mente at case gikk utover kun planleggingsfeltet. Dette er jeg ellers enig i, men på grunn av ressurs- og tidsbegrensninger har ikke det vært mulig. Det kunne likevel vært et interessant perspektiv til ved en senere anledning.

3.6. Etiske hensyn

Et av de viktigste prinsipper ved en studie som involverer mennesker, er hensyn til personvern (Bryman, 2021). Det betyr at man må, som forsker, ta stilling til noen etiske betraktninger ved det som skal forskes på, informantene som skal bidra med informasjon og eventuelle andre hensyn. Dette foregår i praksis gjennom en søknad til Norsk senter for forskningsdata (NSD) der forskeren blant annet må sende inn formål, beskrivelse av studiets omfang og en fremstilling av intervjuguide. Dette må så godkjennes, samt eventuelle endringer, før forskeren kan gå i gang med å innhente data. Som i dette tilfellet var før intervjuene kunne igangsettes. Søknad til NSD ble sendt i månedsskiftet januar/februar, og ble godkjent kort tid etter. I begynnelsen av mars måtte jeg registrere noen endringer, blant annet at studien ville ha et større omfang av informanter.

Da søknaden til NSD var godkjent, kontaktet jeg de informantene jeg allerede hadde planlagt, via mail. I mailen medfulgte en egen forespørsel om deltakelse som inneholdt relevant informasjon som omhandlet det å være informant og formål med studien. Herunder informasjon om personvern og anonymisering, kontaktpersoner for studien og hva som skjer dersom en informant ønsker å trekke sitt samtykke. I tillegg til å sende det på mail i forkant av intervjuet,

hadde jeg printet det for å ha med på intervjuene, slik at jeg var sikker på at samtykkeerklæringen ble signert og var lest gjennom av informanten.

Særlig har det vært viktig å kommunisere ut til informantene at denne studien ikke har som hensikt å henge ut eller kritisere verken enkeltpersoner, eller kommunen som sådan. Det vil reises noen kritiske spørsmål og gjøres noen refleksjoner, men i all hovedsak søkes det mot en forståelse av tematikken. Ettersom case har vist seg å være en betent sak lokalt, har jeg valgt å anonymisere helt. De som kjenner til saken vil nok kunne trekke sine konklusjoner å kjenne igjen både tematikk og personer, da det har vært omtalt i lokale medier. I tillegg er borgerinitiativet omtalt med korrekt navn. Likevel ønsker jeg å ta hensyn til en pågående sak, og heller sikre enkeltpersonene sin anonymitet og integritet. Det er ingen hensikt med å inkludere navn og annen personalia, da det har ingen effekt for studiens art.

3.7. Kvalitetsvurderinger

Som alle andre forskningsopplegg må kvaliteten i studien vurderes, etter prinsippene som begrepene validitet og reliabilitet, inneholder. Dette er en sentral del av vitenskapsteorien, og det betyr at forskningsopplegget og studien er gyldig og pålitelig. At prosessen og resultatene er representative, innhentet gjennom riktige metoder, analysert objektivt og fremstilt på en måte som ikke er til ulempe for noe eller noen. Det handler også om man kunne fremstilt de samme resultatene, dersom forskningsopplegget ble gjort på nytt. Det er derimot mer vanlig i kvantitativ forskning, enn kvalitativ. Denne studien vil nok ikke kunne gjentas og fått de nøyaktig samme svarene, ettersom det er basert på menneskers følelser, holdninger og tanker. Med andre ord faktorer som ikke er statiske, og som kan påvirkes til endring når som helst. Jeg vurderer denne studien til å være gyldig innen prinsippene og reliabilitet og validitet, da det er et lite utforsket område, og dermed ikke tillagt føringer for vinkling eller innhold. Informantene som er valgt er representative for å svare på det de har blitt spurt om. Kildene som er benyttet er valide.

4. Teoretisk ramme

Først vil jeg redegjøre for overhengende konsepter som er viktig å belyse og sette i kontekst for forståelsen av caset. Det første konseptet er sosial bærekraft. Med det ønsker jeg å belyse hvordan, og i hvilken sammenheng, det omtales i planleggingsteori. Det er allerede redegjort for hvilke nasjonale forventninger som ligger til grunn for bærekraftig lokal og regional planlegging, men jeg ønsker med denne delen å belyse hva det kan bety i praksis og hvorfor det er av betydning også i planlegging. På lik måte er det redegjort for hvilket lovverk som er førende og gjeldende for medvirkning i planlegging, men i denne delen vil jeg belyse hva medvirkning betyr i praksis for mange kommuner og presentere et utdrag kritiske perspektiv som omtales i teorien.

4.1. Sosial bærekraft i planlegging

Bærekraftsbegrepet er ikke nytt, heller ikke innen planlegging. Bærekraft har vært en strategi og visjon for hvordan en utvikling skal ta form, siden Brundtland-rapporten ble publisert i 1987. I denne rapporten er en bærekraftig utvikling definert slik: «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov» (FN-sambandet, 2022b). Rapporten definerte hvilke konsepter, eller dimensjoner, som en bærekraftig utvikling består av; økonomisk, miljømessig og sosial bærekraft. I planlegging har særlig perspektivene om det økonomiske og miljømessige gjort seg gjeldende, sammenflettet inn i bystrategier som fortetting. Aarsæther et al. (2018) skriver om konsekvensene og resultatet av fortettingsstrategier, som er den kompakte byen (Aarsæther et al., 2018, s. 168). Her er det særlig perspektiver om arealutnyttelse, avstander og transportmessig infrastruktur som har dominert hvordan man har planlagt og formet byene vi har i dag (Aarsæther et al., 2018). Strategier om kompakt byutvikling har mottatt kritikk som retter seg mot den manglende tilstedeværelsen av den siste dimensjonen, sosial bærekraft, som utfordrer «kvaliteten på byrom, fordeling av ressurser og innbyggerinvolvering» (Henriksen & Tjora, 2019).

Harsvik et al. (2020) skriver i en studie gjort på sosial bærekraft i byutviklingen på Hamar, at den sosiale dimensjonen av en bærekraftig utvikling havner bakerst i køen til fordel for de økonomiske og miljømessige dimensjonene i byplanlegging, og Shirazi og Keivani (2018) kaller det den minst utviklede av de tre dimensjonene. Det som beskriver den sosiale bærekraftsdimensjonen er utfordringer knyttet til levekår og livskvalitet, utdanning, samfunnsutvikling, likestilling, lovverk og etikk (Mensah, 2019, s. 8). Det peker mot

«forestillinger om rettferdighet, myndiggjøring, tilgjengelighet, deltakelse, kulturell identitet» og dermed antyder at «mennesker er viktig fordi utvikling handler om mennesker» (Mensah, 2019, s. 9). I dette tilfellet er det spesielt de identifiserte utfordringene knyttet til innbyggerinvolvering som er relevant, herunder at «deltakelse i byutviklingen ofte [er] begrenset til det obligatoriske minimum på grunn av manglende ressurser og politisk vilje» som kan føre til at «de bredere interessene og behovene til sivilsamfunnet ofte [blir] underrepresentert i byplanlegging og utvikling av offentlige rom» (Henriksen & Tjora, 2019).

Ivaretagelsen av sosial bærekraft trekkes også frem som viktig for klimaomstilling og måloppnåelse av FNs bærekraftsmål, særlig mål 11 om «bærekraftige byer og lokalsamfunn» (Hanssen & Millstein, 2021, s. 13). Mål 11 skal «gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige» (FN-sambandet, 2022b).

4.2. Medvirkning i planlegging

Aarsæther et al. (2017) skriver at innføringen av Plan- og bygningsloven av 2008 indikerte et skifte i planleggingspraksis mot det moderne, da perspektiver om å «stimulere til omdanning i næringslivet», «sørge for moderne infrastruktur» og «utdanning, miljø, kultur og helse og omsorg [har] blitt lagt til som nye oppgaver i planleggingen» (Aarsæther et al., 2017, s. 50). Sterke deltakerrettigheter pekes på som et særtrekk ved kommunal planlegging, gjennom å legge til rette for aktiv medvirkning i planprosesser (Aarsæther et al., 2017, s. 58). Aarsæther et al. (2018) skriver at intensjonen med loven nettopp er å få «flere borgere på banen, på nye måter», og peker på kommunen som ansvarlig for at intensjonen realiseres.

Aarsæther et al. (2018; Aarsæther et al., 2017) peker på demokratiargumenter og kunnskapsargumenter (også kalt effektivitetsargumenter i Aarsæther et al., 2017) som forklarende for viktigheten av å involvere innbyggere i planlegging- og beslutningsprosesser. De demokratiske argumentene er basert på at mennesker får muligheten til å bli hørt, og fordi det «sikrer sosial mobilisering og rettferdighet ... [ved] ... at svake grupper får komme til orde» (Aarsæther et al., 2017). Kunnskapsargumentet handler riktignok om viktigheten av å samle inn relevant kunnskap i forbindelse med en plan, og kanskje enda viktigere – «at borgerne er en rik kilde til slik kunnskap». I «Utfordringer for norsk planlegging» (2017) omtales dette perspektivet som «effektivitetsargumenter» som peker på at kunnskap gir omforente løsninger som reduserer konflikt i en planprosess, og dermed anses som mer effektivt.

Den klassiske medvirkningsstigen til Arnstein (1969) brukes som et eksempel på hvordan man kategoriserer og rangerer grad av medvirkning, eller «innflytelse på den endelige beslutningen» (Aarsæther et al., 2017, s. 189). De «nederste» trinnene i stigen, offentlighet og informasjon, representerer det obligatoriske minimum i henhold til de lovmessige kravene gjennom plan- og bygningsloven. Aarsæther et al. (2018, s. 202) skriver at folkemøter har vært den «dominerende formen for medvirkning ut over minstekravene». Folkemøter tenderer til å «få et rituelt preg», som betyr at det ofte er de samme som deltar og at prosessen er forutsigbar (Aarsæther et al., 2018, s. 207)

Et annet interessant perspektiv om medvirkning som kan trekkes frem fra bidraget til Aarsæther et al. (2017), er hvilke holdninger som eksisterer om medvirkningsprosesser, og hvilke erfaringer lokalsamfunn har gjort seg. De viser blant annet til en undersøkelse gjort på verdien av medvirkning blant forslagsstillere – «ofte private utbyggere» - hvor «bare en tredjedel av utbyggerne ... [oppgir at] ... medvirkning er viktig for å få et hensiktsmessig og bra resultat» (Aarsæther et al., 2017, s. 198). Blant politikere og kommunale planleggere som ble spurt, oppga 80 % at de synes det er viktig. På den andre siden viser Aarsæther et al. (2017) til empiriske studier der «sivilsamfunnsaktører opplever at medvirkningsmulighetene i reguleringsplanlegging ikke er gode nok» og «opplever at deres rolle blir redusert til å være reaktiv og kritisk» (Aarsæther et al., 2017, s. 199). Aarsæther et al. (2018, s. 201) viser til at det i 2008 var private forslag som sto for 80% av vedtatte reguleringsplaner.

Hanssen og Millstein (2021) tar utgangspunkt i betydningen av byrom for måloppnåelsen av FNs 17 bærekraftsmål og særskilt mål 11 om «Bærekraftige byer og lokalsamfunn». De viser til et kjent problemfelt og diskusjoner om demokrati i form av perspektiver om bl.a. innbyggermedvirkning, privatisering av byrom og funksjonen det har for representasjon og meningsytring. Her diskuteres det hvordan byrom har fått endret eierskap, fra kommunen som eier og utvikler, til et partnerskap med private utbyggere. Et spleiselag som lenge har fungert som en god løsning for at byrom både skal utvikles og tildeles viktige funksjoner, for å skape gode møteplasser finansiert av private utbyggere, men uten at eierskapet til byrommet havner tilbake hos kommunen (Hanssen & Millstein, 2021). Dermed oppstår en uklar rolle- og ansvarsfordeling; «som et resultat har vi fått en mer delt eierstruktur av urbane byrom, særlig i

storbyene. Dagens urbane byrom eies og driftes av et broket landskap av aktører – både kommune, bydel og ulike private aktører» (Hanssen & Millstein, 2021, s. 16).

4.2.1. Nye former for medvirkning

Aarsæther et al. (2018, s. 205) skriver at det stadig skjer nye former for medvirkning. Blant annet vises det til en økt bruk av digitale løsninger, slik som digitale diskusjonsfora, involveringsapper og Barnetråkk. Enkelte kommuner har og tatt i bruk mer «kreative eller kunstneriske uttrykk», som «bylaboratorium» (ByLab). Her kombineres tradisjonelle planverksted og «bruk av visuelle uttrykk i byrommet» som «gateteater, fotoutstilling i byrommet, konserter eller installasjoner» (Aarsæther et al., 2018, s. 206). Aarsæther et al. (2018) skriver at disse formene for medvirkning, også ofte er initiert av borgerne, «nedenfra». Her nevnes det at slike borgerinitierte medvirkningsmetoder har som formål å «... få tydeligere fram eksisterende kvaliteter ved et område ved å skape møteplasser ...» (Aarsæther, 2018, s. 206). Det kan også skje «... som en protest mot myndighetenes planer og ideer for området ...» (Aarsæther, 2018, s. 206).

Nyseth et al. (2018) viser til en trend og utvikling i behovet for å inkludere «flere stemmer og perspektiv» i planlegging. Her vises det til metodene «Do-It-Yourself urbanism», «insurgent planning», «everyday urbanism» og «guerrilla urbanism» som alle har likhetstrekk i å være en slags borgerlig styrt motreaksjon eller protest mot myndighetene (Nyseth et al., 2018). Metoder som oppleves å ha en mer sosial profil (Nyseth et al., 2018, s. 8).

5. Borgerrollen i planlegging

Spørsmålet blir så; hvilken rolle skal borgere ha i planlegging? Hvilken hensikt har det for utvikling i byer at sivilsamfunnet blir «reduert til å være reaktiv og kritisk», fremfor å kunne bidra nettopp ved å være [re]aktiv, kritisk og kanskje til og med fremlegge alternative forslag?

Gjennomlesing av ulike planteori har ved flere anledninger pekt ut et lite utforsket område som handler om rollen til borgere i utviklingen av byer og steder, og hvordan borgerinitiativ spiller en rolle. Vasstrøm og Paaby (2021) skriver; «det er behov for å utforske muligheter og utfordringer knyttet til hvordan borgerinitiativ kan samarbeide med kommunale systemer for å understøtte og utvikle lokalt forankrede omstillingsprosesser» (Vasstrøm & Paaby, 2021, s. 108). I dette tilfellet er konteksten hvilken rolle sivilsamfunnet skal ha i møte med bærekraftig samfunnsutvikling og

transformasjon. En doktorgradsavhandling skrevet av Kristiansen (2012), som handler om «kritisk-alternative initiativ i norsk byplanlegging» peker på et behov for «mer empirisk kunnskap om hva som skjer i møtet mellom formelle planpraksiser og uformelle deltagelsesinitiativ, samt hvorvidt og hvordan sistnevnte influerer enkeltsaker og/eller bidrar til å endre byutviklingspraksiser som sådan.» (Kristiansen, 2012). En tematikk som også Sager (2016) tar utgangspunkt i, i sin forskning rundt begrepet «activist planning». Han viser til et definert felt i planteori som identifiserer at «government-initiated involvement processes do not have the desired empowerment effects» (Sager, 2016, s. 1263). Dermed oppstår et behov for å handle utover den tradisjonelle medvirkningsstigen til Arnstein (1969), og utforske hva grasrotbaserte-initiativ kan bidra med. Kristiansen & Nyseth (2017) skriver i sin artikkel om eksperimentell planlegging at det er behov for å utvikle «nye navigeringsmetoder og planteknikker», i tillegg til å danne «en ny teoretisk basis for planlegging» (Kristiansen & Nyseth, 2017, s. 293).

5.1. Activist planning

En kjent norsk teoretiker som problematiserer sammenhengen mellom sivilsamfunn og system, er Tore Sager. Han viser til hvordan «civic activism» har fått sitt utspring på bakgrunn av bølgen av neo-liberalisme, og peker på finanskrisen i 2008 som en medvirkende faktor for denne type aktivisme. Større og vanskeligere prioriteringer og omfordeling av knappe ressurser har gått særlig hardt utover budsjetter, satsinger og arbeidsplasser i offentlig sektor, og påvirker dermed også bybildet. Et fenomen han knytter til begrepet «austerity urbanism» (Sager, 2016; Peck, 2012). «Civic activism» derimot, kjennetegnes ved å være en motreaksjon til disse utfordringene. Denne form for «motstandsgruppe» mobiliserer bredt gjennom virtuelle nettverk og har ofte en tydelig «romlig» forankring (Sager, 2016).

I de tilfeller motstandsgruppene også initierer og fremlegger alternative planforslag, viser Sager (2016) til begrepet «activist planning». Med andre ord skiller teorien mellom sivilaktører som mobiliserer og protesterer mot en sak, og de som faktisk legger frem konkrete alternative planforslag; «they choose direct action to struggle against plans gone astray or fight for their own ideas of how their neighbourhood, city or world should develop» (Sager, 2016, s. 1263).

Begrepet «activist planning» kobler Sager (2018) til planleggingsteoretikeren Paul Davidoff og til en artikkel publisert på 60-tallet (Sager, 2018). Folkene som omfattes av begrepet er ikke

nødvendigvis utdannet planleggere, men vanlige folk med ulike bakgrunner og ferdigheter, som mest av alt kan bidra med et lokalt perspektiv (Sager, 2016; Sager, 2018). «Activist planners» knyttes verken til den ene eller andre siden av skalaen når det gjelder ideologi eller politikk (Sager, 2016). Dermed står de i en unik «utenifra»-posisjon mot plansystemet og det etablerte.

Sager (2016) tilbyr en rekke kjennetegn ved «activist planning», deriblant bruken av direkte handling gjennom tiltak som; «picketing, pamphleteering, sit-ins, house occupations, boycotts, large and loud street demonstrations, solemn processions, vigils, guerrilla theatre, graffiti, public meetings, rallies, petitions, statements to the public media, banner-waving from symbolic landmarks, cyber-attacks, [and] hurling stones at the police and blocking entrances ... » (Sager, 2016, s. 1264). Det andre kjennetegnet er at de faktisk engasjerer seg utover ovennevnte tiltak og initierer, fasiliteter eller tar del i utformingen av en plan som inkluderer perspektiver om ønsket fremtidig utvikling for eksempelvis en by.

Som nevnt ovenfor er ikke planleggeren i dette tilfellet nødvendigvis utdannet til det. Likevel tilbyr Sager (2016) kjennetegn også ved «planleggeren» - som kanskje i dette tilfellet minner mer om en form for ildsjel. Ofte søker «planleggeren» mot samarbeid og nettverk med eksterne aktører som lokalsamfunn, interesseorganisasjoner, sosiale bevegelser, offentlig etat eller nettverksorganisasjoner (Sager, 2016). Samarbeidet er viktig for å oppnå en mer rettferdig planleggingspraksis og større aksept utover de typiske interessentene (Sager, 2016).

Sager (2016) skiller mellom ulike former for «activist planning» som kan kategoriseres innenfor to felt; de tilfeller som er «concealed by the planners and unrecognized by the government» og de som er «unconcealed [by the planners] and recognized [by the government]» (Sager, 2018). Sager (2016; 2018) redegjør for begge felt, og hvordan de ulike formene kan kategoriseres med påfølgende eksempler, men det er sistnevnte som i dette tilfellet er interessant.

	Government planner	Civil society planner
Loyal to group or community	1. Official partisan planning	2. Advocacy planning, Community-based activist planning (Progressive community planning)

Committed to strategic cause	3. Equity planning, Inside issue advocacy (Public democratization planning)	4. Radical planning, Critical-alternative initiatives (NGO-based democratization planning)
Committed to relational cause	5. Public activist mediation	6. Intermediate activist planning

Figur 3. Unconcealed and recognized modes of activist planning (Sager, 2016, s. 1266).

5.2. Kritisk-alternativ initiativ

Mest nærliggende til caset og denne studien er bidraget til Sager (2016), inspirert av Kristiansen (2012), og Kristiansen (2012) sin egen doktorgradsavhandling. Kristiansen (2012) sin betegnelse er på norsk og brukes heretter; kritisk-alternativ initiativ. Det som karakteriserer kritisk-alternativ initiativ er at de er «kritiske til måten byplanleggingen utføres som sådan, enten i form av dens innhold, planforståelse, metodikk og eller beslutningsprosedyrer», og ikke bare motsetter seg «konkrete og avgrensede prosjekter/planer» (Kristiansen, 2012, s. 25). Kristiansen forklarer at slike initiativ er kritiske, men at de og bidrar med alternative løsningsforslag, planer eller måter å tenke byplanlegging på (Kristiansen, 2012, s. 25). Det pekes på at det alternative bidraget til kritisk-alternativ initiativ, ofte produseres gjennom handling, og ikke bare ord (Kristiansen, 2012, s. 25).

For å gjenkjenne et kritisk-alternativ initiativ, «må endringen være intendert gjennom utvikling av allmenn kritikk og alternativer» (Kristiansen, 2012, s. 25).

6. Presentasjon av funn

I denne delen av oppgaven vil jeg presentere det intervjuene har bidratt med av data. Ettersom intervjuene har vært av ulik karakter, har jeg valgt å presentere de hver for seg og med en tematisk tilnærming. For en naturlig presentasjon av case i sin helhet, har jeg valgt å starte med historien om, og perspektivet til Folkestemme Kystveien. Deretter vil jeg presentere kommunen sitt perspektiv og til slutt et knippe politikere i Arendal kommune sitt perspektiv.

Min måte å presentere på er å holde det så ærlig og ekte som mulig, ved å bruke korte og lengre sitater. Dette fordi jeg ønsker å få frem det ufiltrerte perspektivet, og til dels følelsene som ligger bak intervjuene, særlig i møte med informanten og ildsjelen bak initiativet Folkestemme Kystveien.

6.1.Hva sier kommuneplanen?

Samfunnsdelen i kommuneplanen til Arendal kommune gir inntrykk av hva som er dagens situasjon og utfordringsbilde lokalt. Arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel og bærekraftsmålene er et produkt av en medvirkende prosess (samskaping) der innbyggere har fått muligheten til å ytre seg om hvilke mål som er viktigst og mest gjeldende. Både utfordringer og muligheter presenteres gjennom bærekraftsmålene som er oversatt og tolket til en lokal kontekst, herunder presenteres ti mål som illustrerer det som er status quo; «god helse, god utdanning, likestilling mellom kjønnene, anstendig arbeid og økonomisk vekst, mindre ulikhet, bærekraftige byer og samfunn, stoppe klimaendringene, liv under vann, fred og rettferdighet og samarbeid for å nå målene» (Arendal kommune, 2020). Flere av dagens utfordringer knyttet til målene om helse, utdanning, likestilling og ulikhet som beskrives i kommuneplanen, deler likhetstrekk med det tidligere beskrevne utfordringsbildet, som forteller at Arendal fremdeles preges av sosiale utfordringer.

De utfordringene som er mer relevant for problemstillingen og tematikk i denne studien knyttes til bærekraftsmålene om «Bærekraftige byer og samfunn», «Stoppe klimaendringene» «Fred og rettferdighet» og «Samarbeid for å nå målene». Gjennom mål 11 om «bærekraftige byer og samfunn» ønsker Arendal kommune å oppnå at «alle innbyggere bor i et nærmiljø som fremmer fysisk og psykisk helse gjennom gode møteplasser og infrastruktur», «innbyggerne opplever at deres initiativ, ressurser og bidrag blir håndtert konstruktivt og at de reelt opplever at de er med

på å prege samfunnsutviklingen» og at «innbyggerne har tilgang på trygg og bærekraftig transport som sikrer god forbindelse mellom sosiale møteplasser, tjenester, rekreasjonsområder, bolig og arbeid» (Arendal kommune, 2020, s. 25). En beskrevet strategi «for å sikre tilstedeværelse og helhetlig oppmerksomhet rundt utvikling av nærmiljøene» er å teste ut «stedsledelse» som kan være nærmiljøutvalg, Pådrivmetoden eller samskapingsprosesser (Arendal kommune, 2020).

Mål 13, «Stoppe klimaendringene», betyr blant annet at innbyggerne i Arendal kommune «skal oppleve at klimatiltakene bidrar til å gjøre Arendal til et godt sted å bo», «innbyggerne skal oppleve at det er lettere å velge klimavennlig transport», og at «innbyggerne gis mulighet til å gjøre smarte valg for et bedre klima» (Arendal kommune, 2020, s. 29).

Under mål 16 «Fred og rettferdighet» beskriver kommunen blant annet noen identifiserte og omtalte problem som er at «enkelte grupper opplever at de ikke er involvert i samfunnsutviklingen», «lav valgdeltakelse» og at innbyggere utsettes for «bearbeidet informasjon, lav kildekritikk («fake news») og hets i samfunnsdebatten» (Arendal kommune, 2020, s. 36). Her presenteres samskaping som sivilsamfunnsstrategi for å styrke tillit mellom kommunen og innbyggerne (Arendal kommune, 2020).

Dette henger i tråd med det siste målet, «Samarbeid for å nå målene». Mål 17 i samfunnsdelen peker på at «politikere, ledere og ansatte i Arendal kommune er åpne og positive til henvendelser, initiativ og forslag», «kommunen legger vekt på hva som er viktig for deg som innbygger i din situasjon» og at «kommunen bruker «Samskaping i Arendal» som plattform for å involvere og engasjere i plan- og utviklingsarbeid» (Arendal kommune, 2020, s. 37).

6.2.Folkestemme Kystveien sitt perspektiv

Hva er så Folkestemme Kystveien? En demokratisk røst, svarer informanten min, og ildsjelen bak initiativet. Å kalle han en ildsjel har jeg fått godkjenning om:

Folkestemme Kystveien er jo egentlig for å få beboere i nærområdet vårt til å få en synlig stemme, altså en demokratisk røst da. På en problemstilling som vi ønsker å fronte. Så Folkestemme Kystveien er egentlig en tilnærming hvor vi ønsker å løfte den demokratiske stemmen i vårt bomiljø opp på riktig nivå. Det er det som er hele hovedagendaen for Folkestemme Kystveien.

Initiativet består formelt av et valgt styre, siden november 2021, men representerer flere velforeninger og mange 100 boenheter langs strekningen Barbudalen til Krøgenes. Ved spørsmål om hva som er målsetningen til initiativet, kan ildsjelen vise til et hovedmål, med flere delmål:

Vi har ett uttalt mål i Folkestemme Kystveien, og det er å redusere trafikkbelastningen på Kystveien vesentlig. Det er på en måte hovedmålet, det er det som er agendaen, og indirekte så vil jo det si bedre bomiljø, få mer livskvalitet, for trygge omgivelser for både familier, voksne og barn, grønn mobilitet ... Egentlig få et bedre ... Et bedre liv rett og slett, for de som beveger seg, og de som bor der. Så hovedmålet vårt er å få redusert trafikken, altså «ÅDTén» (årsdøgntrafikk red.), redusere antall biler, få ned hastigheten, og så få et bedre bomiljø.

Initiativet startet med ildsjelen jeg har intervjuet, som en reaksjon på en opplevd følelse om å ikke komme noen vei med et langvarig problem langs Kystveien, som privatperson. Problemet kommer jeg til etterpå. Dermed tok han kontakt med flere i nabolaget for å undersøke om noen av velforeningene delte dette perspektivet:

Så fant jeg ganske fort ut at det kom ingen vei da, alene som privatperson.

Jeg var på medvirkningsmøter, tok kontakt, skrev mailer og gjorde alt sammen. Så det gjorde da at, da begynte jeg å samle velforeninger på strekningen mellom Krøgenes og Barbu. Inviterte de hjem til meg på kaffe, kaffe og kake, så begynte vi først 3 velforeninger. Det var Barbu velforening, Songe velforening og Havstad velforening, og så vokste vi da etter hvert.

For å nå beboere i området som ikke var medlemmer i en velforening, ble det valgt å organisere seg som en lokalforening:

Så da kalte vi oss Folkestemme Kystveien og så lagde vi den, juridisk dannet, og så med styret og vedtekter og alt sammen og så har vi jo egentlig prøvd å samkjøre den på fritid. Så det var egentlig sånn det kom til. At vi ønsker på en måte en mer tydeligere struktur for hvem vi var.

I dag har initiativet også organisert seg gjennom en Facebook-gruppe hvor de har 197 medlemmer. Det er en privat gruppe, som krever godkjenning for å bli medlem. I formøtet til workshopen ble det sagt at det var fordi man ikke ønsket hatefulle ytringer, usaklige innlegg eller «spam»-innlegg. Der deles lokale nyhetssaker, oppdateringer om prosessen og informasjon om ulike møter. På Facebook-gruppen har de en uttalt visjon, som er «bærekraftige levekår langs Kystveien».

Ildsjelen, og min informant, er en frontfigur for initiativet og har dermed vært en drivkraft for arbeidets progresjon. Ildsjelen er likevel opptatt av, og veldig tydelig i intervjuet at det er «oss»,

«våre liv» og «beboerne» som er det viktigste for motivasjonen, og for å holde på. Som ildsjelen selv sier:

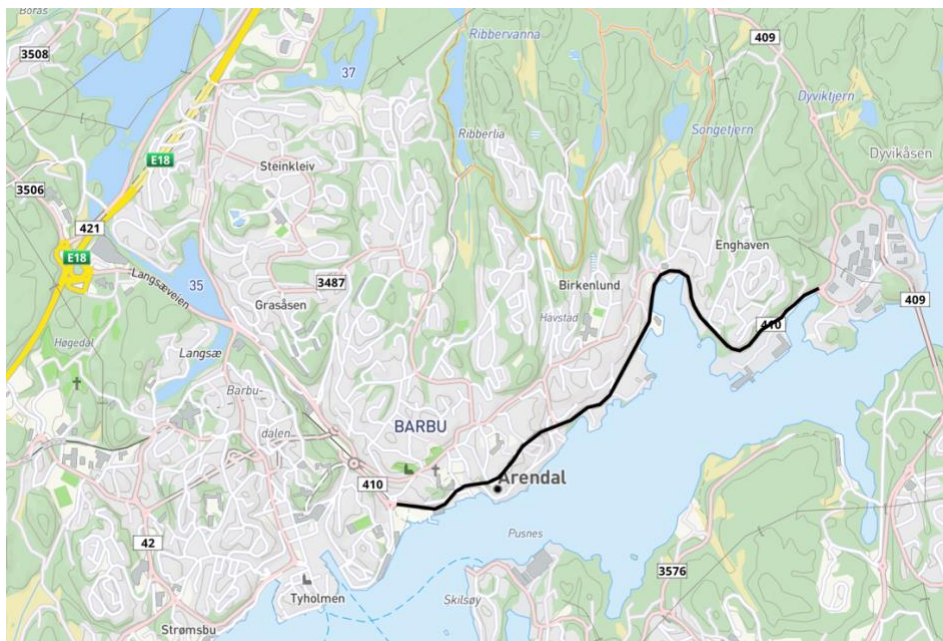
Så motivasjonen er jo utelukkende, og på en måte, fått til en endring som gjør livet til - ikke bare min familie - men liksom å påvirke et bomiljø til å bli bedre. Det her er egentlig første gangen jeg virkelig brenner for noe, i forhold til å hjelpe, liksom å utgjøre en positiv forskjell der jeg bor. Alt det andre som jeg har brukt tid på, det har på en måte vært jobb eller personlige ting, mens nå føler jeg at istedenfor å være trener i en fotballklubb, så er det liksom ... Mitt initiativ er å prøve å få et bedre bomiljø. Som sagt ikke bare for meg og min familie, men liksom for allmennheten, for de som bor på den strekningen.

6.2.1. Vi tar det fra starten

Så hva er egentlig dette problemet som har ført til at Folkestemme Kystveien ble opprettet? I flere intervjuer og møter i forbindelse med denne studien, har det vært et gjennomgående behov for mine informanter å forklare Folkestemme Kystveien i en historisk kontekst. Jeg ønsker derfor å presentere dette tidlig for å få en helhetlig forståelse for alle perspektiv i denne saken.

Kystveien er flere ting. Først og fremst et bomiljø, mener ildsjelen bak initiativet. Som stekker seg fra Barbudalen til Krøgenes. Noe ildsjelen oppfatter som innenfor sentrumsområdet i Arendal. Ildsjelen setter det i en historisk kontekst og påpeker at det er et gammelt bomiljø hvor det har vært bebyggelse i alle år.

Dernest er det en veistrekning som strekker seg fra Langbrygga i Arendal og til kommunegrensen mot Tvedestrand kommune. I dette tilfellet er Kystveien geografisk avgrenset fra Krøgenes til Barbu. Det er en sentral veistrekning i Arendal, som benyttes av mange; beboere, gjennomreisende, transportbiler og det meste derimellom.



Figur 4. Oversikt over det geografisk avgrensede området fra Barbudalen til Krøgenes, langs Kystveien.

Problemet, fra perspektivet til ildsjelen, ble gjeldende fra 2010 da vedkommende skulle flytte tilbake til hjembyen Arendal etter å ha bodd flere år i Oslo. Langs den avgrensede delen av Kystveien, har det vært et kjent problem med mye trafikk og frykt for ulykker i mange år – «generasjoner» - påpeker ildsjelen bak initiativet:

For det har jo vært et problem på den kyststrekningen gjennom veldig mange år og folk har gitt opp, eller de tørr ikke å uttale seg i media, eller de kanskje skal selge huset sitt og så ønsker de ikke å fremstå som at huset deres har et problem med tanke på støy eller forurensing, eller hva det måtte være. Så det er et komplekst bilde så de ønsker liksom ikke å stå fram, så da har vi prøvd å lage en plattform som kan bidra til å ta fram stemmene til nærmiljøet da.

I forbindelse med flytting og huskjøp ble det gjort undersøkelser om de trafikale forholdene, da informanten hadde sine egne barn i tankene på det tidspunktet. Det var ønskelig å bosette seg i området rundt Kystveien, men informanten ble møtt med skepsis fra andre:

Når jeg flyttet til Arendal så var det en kar som kom og sa til meg at «men, du kan ikke flytte til Havstad, det er jo liksom et sånt trafikalt forslummet område», og jeg blir litt sånn trist fordi at i mine øyne er jo på en måte Barbudalen til Krøgenes, det er jo et av de flotteste bomiljøene i hele Arendal. Det er kystnært, det er nærme skole, det er nærme skog. Alt det en innflytter til Arendal ønsker seg, har man på den strekningen.

Ildsjelen var da i kontakt med megler, politikere og kommunen for å høre om det var planlagte tiltak for å avlaste eller bedre den trafikale situasjonen. Det viste seg at det var planlagte tiltak på gang:

Vi var skeptiske til trafikkmengden på veien, men både meglere, politikere, kommune - alle vi snakket med - sa det at; når den nye tilførselsveien kom i forbindelse med den nye E18 så kom problemet på Kystveien til å bli løst.

Da E18 i sin tid ble vedtatt og konsekvensutredet var det et poeng å avlaste Kystveien. I planbeskrivelsen for utbyggingen av E18 mellom Tvedestrand og Arendal kan det leses følgende; «Avstanden til Krøgenes vurderes som akseptabel og trafikmodellene viser at denne løsningen kan bli en tilfredsstillende avlastning til Kystveien, samtidig som den vil gi en god kobling mot Heftingsdalen og Mørfjær/Saltrød.» (Statens Vegvesen, 2012). Informanten min viser til at Kystveien ble et argument for å få fart på utbyggingen av E18, og at tilførselsveien var et viktig poeng da kapasiteten på Kystveien var sprengt:

Det var et politisk krav på grunn av at trafikkmengden på Kystveien var så stor at den måtte avlastes, og da var det i planleggingsprosessen med Statens Vegvesen og alle sammen, så var det her på en måte et av hovedpunktene.

Selv om tilførselsveien var et viktig tiltak, viser likevel ildsjelen til at allerede på det tidspunktet, ble det varslet om at det tiltaket alene ikke var nok, for å møte sin hensikt om å avlaste Kystveien:

Om da var det da han prosjektlederen i Statens Vegvesen som heter _____, han var helt tydelig til politikere og Arendal kommune på den tiden, at tilførselsveien alene ikke var nok til å avlaste Kystveien. Det måtte andre tiltak til som bom, redusert hastighet, miljøgater, til andre typer tiltak. Så det har alle vært klar over hele tiden.

10 år gikk, og tilførselsveien ble bygget, men det kunne ikke merkes på kapasiteten og trafikkmengden på Kystveien, ifølge ildsjelen bak initiativet:

Så da bodde vi der i 10 år, og så kom tilførselsveien, og så skjedde det jo ingenting. Ingen forskjell på trafikkmengden på veien, så da begynte jeg som privatperson å ta kontakt med politikere og stille spørsmål. Hvem er det som holder i dette her, er det noen målinger, hva er planen videre, og da fant jeg fort ut at det var jo ingen plan. Det var ingen som holdt til noen ting og det var ingen agenda, eller plan, eller mandat til å gjøre noen tiltak for å avlaste Kystveien.

E18 ble ferdigstilt i juli 2019 og hittil har ikke den ønskede effekten skjedd, snarere tvert imot. Ildsjelen bak initiativet har noen tanker om hva som kan være grunnen til det:

Og så er det jo det her med bommen på tilførselsveien, eller oppe på E18. Tilførselsveien hadde nok funket bra den, hvis ikke de hadde puttet en bom på den. For nå er det jo en bom på E18, så hvis du skal kjøre tilførselsveien til eller fra byen og skal til Tromøya eller ned til Krøgenes så må du betale penger. Og ingen vil betale penger, et sånt prinsipp ... Prinsippsak i Arendal de greiene der, så da ...

Trafikkbelastningen langs Kystveien er i dag, ofte mer belastet enn E18, ifølge ildsjelen. «Helt sykt», er det vedkommende tenker om situasjonen:

Så det er først og fremst et bomiljø, dernest en vei. Som det går mer trafikk på enn E18, og det i seg selv er helt sykt. Hadde man sett på E18 isolert sett, og det gikk 14.000 biler, så hadde det vært et krav om at det skulle bli bygd en firefelts motorvei. Det er liksom ... Reglene er der at da skal det vurderes en firefelts motorvei, og det her går gjennom vårt boligområde.

At det er en mye trafikkert vei, er det uansett ingen tvil om. Problemet med trafikkbelastningen på Kystveien kaller informanten min ofte for «sikkerhetsaspektet» ved saken. Ildsjelen viser til et eksempel der trafikken har vært farlig, blant annet at sitt eget barn var utsatt for en trafikkulykke, da hen krysset veien. Av den grunn er særlig sikkerhetsaspektet for barn viktig:

Vi har på en måte prøvd sikkerhetsaspektet, og sier det at det er en skolevei. Bilen kjører for fort, vi viser til grafer i forhold til at hvis du blir påkjørt, eller et barn blir påkjørt i 50 kilometer i timen så er det 80% sannsynlighet for at de dør. Kontra hvis du blir påkjørt i 30 kilometer i timen, så er det 10% sjanse for at de dør. Det kommer vi ingen vei med, det er liksom ...

Og sikkerhetsaspektet er én del av problemet. Ildsjelen peker også på andre problemer som er et resultat av biltrafikk, nemlig støy, støv- og lydforurensning, det kalles «miljøaspektet». Dette aspektet virker til å ha en større betydning og ulempe for det daglige «levde liv», og som ildsjelen sier, får man psykiske og fysiske problemer. Ildsjelen, informanten min, har flere eksempler på dette:

Så da er det jo miljøaspektet, altså sånn, jeg har naboer som flytta ... Altså naboen vår flytta, de orka ikke støyen mer, de klarte ikke å bo der. Jeg har andre naboer som faktisk, det er ... Faktisk grein når jeg snakket med de. Det var en eldre dame, hun kunne ikke bruke hagen sin, hun kunne ikke ha venninnene sine på besøk og sitte ute i hagen fordi det var så mye støy. De hørte ikke hverandre når de snakket sammen. Du har andre naboer som rett og slett nesten blir ufør på grunn av støybelastning.

Vi kan jo ikke ha dørene åpne på sommeren, høsten, altså dere kommer jo et sånt sort lag med partikler inn i vinduene, inn i stua. Vi må jo ha en ... Altså når vi vasker husene våre, så renner det jo sort møkk ned fra husveggene, altså det ... Det er ikke bra. Om du går inn på om det er høyere grad av kreft for eksempel for oss som bor langs den strekningen her ... Da blir det jo bare antagelser altså, det vet jeg ikke ...

Kystveien er jo en superfin strekning, men folk velger heller bilen for å kjøre til butikken fordi at det er sikrere, at de slipper å krysse gata. Og så velger folk heller bilen eller går andre veier, fordi at det er så høy støybelastning der, at folk kan ikke snakke sammen. Man kan ikke være sosiale så for eksempel hvis jeg og min kone skal ut å gå tur med hunden på kvelden, for eksempel, vi går aldri langs vannet eller Kystveien, for man kan ikke snakke sammen. Det er jo sikkert mellom 60 og 80 desibel til enhver tid, så på en måte, man velger vekk grønn mobilitet, på grunn av for eksempel sånn som støybelastning og sikkerhetsaspektet.

6.2.2. Hva prøver initiativet å oppnå?

Folkestemme Kystveien har et uttalt mål som er å gi beboerne fra Barbudalen til Krøgenes en demokratisk stemme. Dette innebærer blant annet å tydeliggjøre, og eksponere, selve bomiljøet som befinner seg langs Kystveien. Det som ble vektlagt, og gjentatt flest ganger under intervjuet, var; Kystveien er først og fremst et bomiljø, dernest en vei. De ønsker at beboere i Arendal, politikere, kommunen og fylkeskommunen skal ha den samme oppfatningen, forplikte seg og agere med tiltak deretter. Hva tiltakene skal være, mener ildsjelen at fagfolkene må gjøre en vurdering på, og påpeker at Folkestemme Kystveien ikke er en fagenhet:

Vi er jo ikke noe fagenhet som kan noen ting om å redusere «ÅDT», eller en trafikkbelastning på en vei, så det har vi på en måte sagt at vi har egentlig ikke så veldig lyst til å blande oss opp i. Selve tiltaket eller hvordan det løses. Det må jo de som kan faget om trafikk og trafikkbelastning, byutvikling, helse, miljø og sikkerhet, miljørettet helsevern ... Altså det må de som kan faget, de må ta seg av det her, mens vi på en måte ønsker en forpliktelse av politikere og kommune og fylke om å gjøre noe da.

Selv om initiativet ikke har noen mening om hvilke tiltak som må gjøres, eller hvordan det løses, har de likevel vært forkjempere for en rekke tiltak. Tiltak som fylket i sin tid vurderte som nødvendig, for å avlaste Kystveien i forbindelse med utbyggingen av E18, og den tidligere omtalte tilførselsveien. Dette er tiltak som går under «sikkerhetsaspektet», og det har vært blant annet redusert hastighet, innsnevring for buss, tette busslommene, fartsdumper og trafikklys. De har og foreslått tiltak som å fjerne eller flytte bommen på E18, slik at innbyggere i Arendal slapp å måtte betale bompenger hvis de eksempelvis skulle fra Eydehavn til Harebakken. Da fikk de som motsvar fra politisk hold at de måtte helt til Brussel, for det var noe «EU snakkis».

Selv om tiltakene i seg selv ikke er så nøye, er det likevel noen visjoner i forhold til tiltak som står sentralt for Folkestemme Kystveien, og de har meninger om det:

Det blir liksom bare synsing fordi at når vi kommer med forslag på tiltak så har vi jo egentlig ikke peiling. Altså vi har en mening om noe. Egentlig burde vi lage en tunnel fra Krøgenes til

byen, fjernet den bommen og laget miljøgate i vårt bomiljø, men da blir vi avfeid som at det er helt urealistisk.

Tiltak som påvirker «sikkerhetsaspektet» vil igjen påvirke «miljøaspektet» med lyd, lys- og støvforurensing. Det er disse to perspektivene som står sentralt for initiativet, i tillegg til å være en «hub» for demokratiet i et nærmiljø og for et bomiljø.

6.2.3. Hvordan planlegger initiativet?

På bakgrunn av hva teorien har pekt ut som til dels ubesvarte og forekommende spørsmål i forhold til borgerinitiativ, har det vært viktig å forstå hvordan et initiativ planlegger og jobber strategisk. Ved spørsmål om hvordan de planlegger, virket ildsjelen nærmest litt overrasket. Det virket som det var noe vedkommende kanskje ikke hadde reflektert så mye over selv, men som likevel utgjorde en stor del av hele intervjuet. Både bevisst og ubevisst.

Som nevnt tidligere ble Folkestemme Kystveien opprettet fordi ildsjelen bak opplevde å ikke komme noen vei alene. Det måtte flere stemmer til. Det ble gjort valg om å knytte seg til flere velforeninger for å danne én sterk stemme. I dag representerer de, som nevnt før, 12 velforeninger og mange 100 boenheter. I møte med kommune og fylke har det vært spesielt gunstig å representere mange stemmer som Folkestemme Kystveien, enn å være «noen frustrerte beboere, eller 1 eller 2 velforeninger.». Ildsjelen forklarer også at det har vært viktig for å kunne gå i en «god dialog» med kommune, fylke og politiske partier. Muligens en ubevisst valgt strategi, men likevel et strategisk valg. Slik er det lettere å få oppmerksomhet til sin sak:

Altså det vi har hatt fokus på det er jo på en måte for å synliggjøre problemet, hvem er vi, hva ønsker vi, gå i dialog og gjøre alle klar over situasjonen.

Ildsjelen forteller at møter og dialog med politikere har vært spesielt viktig for arbeidet. En av deres strategier har vært å få saken på agendaen til politikere, og gå i møte med de politiske partiene. Det er helt bevisst at Folkestemme Kystveien skal være politisk uavhengig, og ildsjelen forteller at de ikke har noen politiske knytninger i det hele tatt. Hvilken vei Folkestemme Kystveien har gått, etter å ha fått taletid hos de ulike politiske partiene, har til dels vært bestemt av råd fra politisk hold. Det fortelles at Folkestemme Kystveien ble oppfordret til å snakke med «sikkerhetsutvalget», og der fikk de booket et møte. Sikkerhetsutvalget består også av politikere, og her fikk de mulighet til å presentere saken sin. Det var en positiv start, og ildsjelen forteller at den umiddelbare reaksjonen var «yes, nå er vi kommet godt i gang».

Det var imidlertid en kortvarig reaksjon, da lite skjedde i etterkant, og når initiativet fulgte opp saken fikk de en overraskende beskjed. De hadde snakket med feil sikkerhetsutvalg, og skulle ha snakket med det *administrative* sikkerhetsutvalget, ikke det politiske. At det var 2 sikkerhetsutvalg, var de ikke klar over. Da de endelig fikk booket et møte i riktig sikkerhetsutvalg, fikk de beskjed om at det var planutvalget som var rett kanal. Informanten er tydelig frustrert over dette, men er fremdeles innstilt på at saken må «opp»:

Så da fikk vi et møte med det administrative sikkerhetsutvalget. Hadde møte der og så ble vi fortalt at det er jo planutvalget ... Åh, så liksom ... Hele agendaen og strategien vår har vært å få Kystvei-saken, Kystveien opp. Opp i hjernebarken, opp i fokus både politisk, administrativt og til dels på fylkesnivå, og det har vi fått relativt godt til da.

Et annet strategisk valg som ildsjelen forteller at Kystveien Folkestemme har gjort, er å vinkle saken til å handle om bomiljøet langs Kystveien, og ikke veistrekningen Kystveien. Intensjonen med det er at også politikere, kommunen og øvrige beboere i Arendal skal ha den samme oppfatningen. Deres strategi har vært, og er, at fokuset i saken skal handle om menneskene som bor der, og ikke bilene som kjører:

Vi har for eksempel endret ordlyden vår. Vi snakker ikke om Kystveien lengre, vi snakker om bomiljø mellom Krøgenes og Barbu, fordi at i Arendal så er Kystveien ... Det på en måte en vei, og så blir bomiljøet ... Det blir glemt, det kommer i andre rekke. Det er akkurat som om vi ikke eksisterer, så vi har liksom prøvd å snu fokus til at først ... Det er liksom først og fremst bomiljø, dernest en vei. Det er et bomiljø hvor det går en vei gjennom, som er alt for trafikkert, mens de fleste politikere og kommunen tenker på Kystveien som bare en veistrekning og der skal trafikken flyte. Og da ser politikere og kommune, og til dels fylke, på problemer fra en bevisst ... Sitt ståsted, så de tenker på en måte som en bilist og tar hensyn til bilisten, og ikke til bomiljø.

Ildsjelen forteller at deres strategi ikke har endret seg noe særlig gjennom årene. De har heller vært mer opptatt av å holde en rød tråd gjennom hele prosessen, som har vært krevende, særlig i møte med politikere og kommune. De opplever vanskeligheter med hvem de skal forholde seg til, hvilke kanaler de skal bruke og dermed kan det være fort gjort å miste den røde tråden:

Proessen vår, planleggingen vår er egentlig den samme, men det er vanskelig å finne en rød tråd i hvem vi skal snakke med, siden de peker på hverandre hele tida. Fylke, kommune, Statens Vegvesen og politikere. Og så er det jo selvfølgelig at de omorganiserer, folk slutter i stillingene sine, det kommer nye inn. Så det, man ... Man går feil vei føles det som.

En del av strategien har også vært å legge frem konkrete planer og forslag. Dette på oppfordring av fylket, sier ildsjelen. La de frem et konkret forslag kunne de få det inn i «Handlingsprogram for Fylkesveg», og da ville det være god sannsynlighet for å bli hørt. Dette forslaget handlet om

tiltak knyttet til «sikkerhetsaspektet», altså redusert hastighet, innsnevring for buss, tette busslommen og fartsdumper. Denne vinklingen ble derimot ikke tatt like godt imot fra politisk hold, forteller ildsjelen:

Altså, vi ble på en måte angrepet, og så sagt til at det her er jo bare tulleting. Og da tenkte vi litt at «ok nå har vi jo egentlig bare kommet med forslag på noe som vi har blitt egentlig bedt om å komme med forslag på», på grunn av at det her var tiltak som fylket mente ville gå fint gjennom, det her får vi gjort noe med ...

Angrepet som det vises til, handlet om at tiltakene ville gå imot blålysetatene og utrykningsfartøy. I tillegg ville fartsdumper medføre til et dårlig arbeidsmiljø for AKT (Agder kollektivtrafikk), forteller ildsjelen. I tillegg prøvde Folkestemme Kystveien, som nevnt før, å foreslå at bommen på E18 skulle flyttes eller fjernes. Det viktigste og mest effektive forslaget derimot, slik ildsjelen ser det, var å senke hastigheten til 30 eller 40 kilometer i timen. Det ville medført en lav kostnad, påpekes det.

6.2.4. Hvem samarbeider initiativet med og hvordan?

Samarbeid er også et strategisk valg. Et samarbeid internt i Folkestemme Kystveien er selvsagt, men i dette tilfellet siktes det til hvilket samarbeid initiativet har utover, og hvordan det har foregått. Samarbeid er også et perspektiv som teorien peker på som viktig å utforske.

Ildsjelen forteller om ulike samarbeidsformer i ulike situasjoner. Først vises det til et samarbeid med noen politiske partier i Arendal, herunder SV, MDG og Venstre, i forbindelse med medieoppslag om saken. De samarbeidet om en artikkel i Agderposten som skapte oppmerksomhet, og førte til at også NRK Sørlandet filmet og lagde en sak:

Vi sammen med Venstre, MDG og SV hadde en artikkel i Agderposten, og så kom NRK og filmet, NRK Sørlandet. Og da var det liksom en samling rundt det her med at folk som stemmer Kystveien og beboerne langs veien, sammen med Venstre, SV og MDG, på en måte ønsket at nå måtte det skje noe. Nok snakk, nå må det komme noe handling. Så det var på en måte et bra samarbeid.

Det vises også til et samarbeid med FrP som viser et «genuint ønske om å hjelpe beboerne». Likevel ønsker ikke FrP å hjelpe på bekostning av bilistene, noe som skaper «en liten skvis», forteller ildsjelen.

Folkestemme Kystveien har også strekt ut hånda og samarbeidet med andre foreninger og interesseorganisasjoner. Deriblant Støyforeningen og Trygg Trafikk som har bidratt med faglige

råd. Andre organisasjoner som UiA har bidratt, her siktes det til workshopen en medstudent og jeg selv holdt, i forbindelse med faget «Samskaping – teori i praksis».

Av offentlige instanser har de samarbeidet med Arendal kommune og Med Hjerte For Arendal, fylkeskommunen og Statsforvalteren. Det vises til at Statsforvalteren hjalp Arendal kommune med å søke om midler for å få til et Folkestråkk, hvor Folkestemme Kystveien også bidro. Denne rapporten opplever ildsjelen at ingen politikere har lest, eller har noe forhold til. Det nevnes at Folkestemme Kystveien også har deltatt på alle medvirkningsmøter i regi av kommunen, som i dette tilfellet er et slags uformelt samarbeid.

Av andre samarbeid nevnes Fritt Ord. Det var i forbindelse med en søknad om å få midler til kommunikasjon og formidling om saken, men det fikk de avslag på.

I spørsmål om de har opplevd at andre har ønsket samarbeid med dem, med kommunen som eksempel, er svaret nei. De har blitt invitert på ulike medvirkningsmøter, men ikke om det Folkestemme Kystveien isolert sett, kjemper for. Ildsjelen forteller at invitasjonen fra kommunen har vært til informasjonsmøter i forbindelse med utbyggingen av den nye batterifabrikken, eller kommuneplanen. De har likevel deltatt på disse, og brukt anledningen til å snakke om Kystveien. for å løfte saken og problemet.

6.2.5. Hvilke opplevelser har Folkestemme Kystveien med «systemet»?

Ettersom mitt intervjuobjekt har vært ildsjelen og initiativtakeren bak Folkestemme Kystveien, er det ikke nødvendigvis erfaringer som kan representere alle medlemmer, da også noen erfaringer er på et personlig plan. Likevel snakker intervjuobjektet på vegne av initiativet, og jeg vil derfor prøve å skille mellom de personlige erfaringene, og de mer generelle erfaringene.

Ildsjelen har engasjert seg i saken siden 2010, hvorav de første årene var som enkeltperson, så det er derfor ikke mangel på erfaringer og perspektiver på «systemet». «Systemet» er i dette tilfellet en samlebetegnelse på politikere, kommune, fylke og alle instanser som initiativet har vært innom, i forsøk på å påvirke til endring, for sin sak.

Den første åpenbare erfaringen som gjelder, både på et personlig plan og for initiativet, er at en som enkeltperson ikke kommer langt. Det har vært nødvendig å organisere seg som en forening for å vise at man er mer enn bare noen «frustrerte beboere», eller «1 eller 2 velforeninger».

Initiativet opplever også en forvirring om hvem de skal forholde seg til og hva som er rette kanaler.

Man blir ikke tatt imot, holdt i hånda og guidet gjennom og «det her er stien dere må gå». Det er mer sånn at her må dere ta initiativ, lykke til, og så skal vi prøve å støtte dere på veien.

Ildsjelen opplever frustrasjon over at «alle peker på alle», og at de dermed blir en kasteball i systemet. Et utvalg peker på et annet utvalg, kommune peker på fylke, fylke peker på Statens Vegvesen, osv. Det oppleves som «nesten helt umulig» å finne rette kanal.

Skulle man finne rette kanal, og få muligheten til å legge frem alternative forslag eller planer, er opplevelsen at politikere ikke lytter, og heller argumenterer tiltak selv. I dette tilfellet refereres det til hendelsen der Folkestemme Kystveien la frem sikkerhetstiltakene som fylket hadde foreslått. Initiativet oppfattet tilnærmingen til fylket som «kvalifisert», men at politikere ikke er villig til å høre på fagekspertene:

Det som er et av de største problemene rundt akkurat trafikkbelastning på Kystveien det er at på en måte politikere bare synser rundt løsning. De sier jo «nei det vil ikke fungere og vi burde jo gjøre sånn og sånn», og så hører de ikke på fagekspertene i fylket eller kommunen når det kommer til selve tiltakene. Så de endrer liksom fagrådet til å bli en sånn politisk mening opp imot deres sitt partiprogram.

Det legges også vekt på at politikere har vært rause og villig til å lytte til deres sak, men at det er evnen og viljen til å ta tak i det, som mangler.

Også i møte med kommunen har det vært noe usikkert om hvem de skal forholde seg til, og hvorvidt noen tar tak i saken. Ildsjelen viser til at Folkestemme Kystveien fikk utdelt en egen kontaktperson, som var veldig positivt. Kontaktpersonen har i møte med Folkestemme Kystveien vært «en veldig fin person». Om det har vært formelt eller uformelt vites ikke, og ildsjelen tror ikke at det er et mandat knyttet til kontakten. Det oppleves som «bare en mail», og en henvisning til noen som skal ta imot informasjon, uten at det går videre:

Vi har fått en som vi skal snakke med, og så gir vi har masse innspill og informasjon om tilnærming. Vi informerer kommunen hele tida om hva som skjer på fylkesnivå, hva vi holder på med, hva som er viktig å tenke på og så ... Tror jo vi at de tar det videre, eller tar noe initiativ for å på en måte holde oss i en loop, men det det skjer jo ikke i det hele tatt.

Ildsjelen opplever at det må mye til for å oppnå kontakt:

Så det er ikke et eneste møte vi har blitt booket inn til, uten at vi har enten vært i media og krevd det, eller har hoppet på dem. Men det er mange ganger de har sagt at vi skal ha møte og

forpliktet seg til møte, og så har det ikke skjedd, og så har vi vært på ballen og sagt «hei stopp nå har dere sagt at det skal være et møte da må dere holde det». Så da har de holdt det, men da har det jo gått kanskje 1 år fra dagen de har lovet det, så jeg vil det egentlig si at det er vi som pusher kommunen til å holde det de lover. Holde de litt i ørene egentlig.

Et annet perspektiv og en erfaring som ildsjelen har gjort seg, og dette er en av de personlige meningene, er at det er liten mulighet for å kunne påvirke de kommunale planene. Dette skyldes, ifølge ildsjelen, at det er for mange planer som er i spill, og at kommunen ikke klarer å ha et helhetlig perspektiv. Dette forklares med et eksempel om utbygging i Arendal der det settes i gang ulike planer, som gjør ulike analyser, på ulike områder. Herunder vises det til trafikkanalyser som et eksempel:

Hvis man tar trafikk og miljø da, så er det sånn at en plan på et næringsområde gjør sin egen analyse av trafikk, og da får de det så lavt at de sier det at «det prosjektet her det vil kanskje bare øke trafikkmengden med 300 biler i døgnet og det er jo så lite at det er ikke merkbart engang», så det er den planen. Og så pågår det kanskje en parallell plan som kanskje sier det at «den planen her vil påvirke trafikkbildet med 400 biler, men det er så lite at det vil ingen merke en gang», og så går det kanskje en prosess på et boligområde med utbygging av 500 boenheter til, og så sier de at «nei, med trafikk og miljøet her vil det bare bli en økning på 500 biler og det er så lite at det vil jo ingen merke». Så alle de her bekkene da, alle de her summene. 300 biler der, 400 biler der og 500 der, ja plutselig bare med de 3 så er det ...

Blitt en foss? Spør jeg. Det bekreftes. Det er totaliteten av byrdene som legges på beboerne som ildsjelen kunne ønske at kommunen i større grad viste, og tok hensyn til. Manglende «balcony view», «helikopterbilde» eller «falkeblikk». I tillegg poengteres det, at som et initiativ er det vanskelig å forholde seg til slike planer, i motsetning til «alle søkerne» som benytter seg av profesjonelle aktører som Asplan Viak og Stærk & Co. Aktører som vet hvordan man skal forholde seg til hvordan man skal skrive slike søknader, snakke til en næring og bruke rette begrep. Her spør jeg om det oppleves at man må ha en viss kompetanse for å kunne utforme og forstå slike planer:

Ja, og så har vi funnet ut at vi er jo rett og slett nødt til å skrive en kommentar på hver plan hvor vi på en måte prøver å få de til å huske på at; i den planen der må dere ta hensyn til Kystveien. Og så sier de at «nei, den planen der, der er ikke Kystveien med i planen for det er ikke innenfor planområdet», sånn at de begrenser liksom planene til et lite område eller et lite omfang.

De ulike kommunale planene opplever også ildsjelen at ingen forholder seg til. Det vil si målsetningene i planene, herunder mål i kommuneplan og miljøplan:

Det står ordrett at man skal redusere trafikkbelastning på Kystveien fra, jeg tror det var på den tida 12.000 ned til 6000, man skulle halvere trafikkbelastningen. Men det er jo ingen som holder i den, jeg vet nesten ikke om de er klar over den en gang. Den kom opp i diskusjonsforum her for en liten stund siden i Bystyret og planutvalg tror jeg, og da var det veldig mange av politikerne som trodde at det var Folkestemme Kystveien sitt forslag, og at det ikke var en vedtatt plan. Som allerede er vedtatt av politikerne i Arendal. Det er jo det som er problemet, at på en måte, et sånn generasjonsproblem at politikere blir byttet ut, nye kommer til og så glemmer man på en måte prosessen, så det ...

Dette, i kombinasjon med at alle peker på alle, kaller ildsjelen for «helt kaos» og «absurd». Systemet oppleves som utrolig vanskelig å forholde seg til, til og med i den grad, at ildsjelen selv har måttet søke profesjonell hjelp. Dette har jeg fått tillatelse til å dele, og det sier noe om omfanget, alvoret og seriøsiteten i opplevelsene. Møtet med Arendal kommune, politikere og prosesser endte opp hos en psykolog:

Ja, jeg møtte jo nesten veggen fordi at du har et problem foran deg som er så tydelig, du ser problemet, så er det liksom ingen som vil hjelpe deg. Og du blir kastet hit og dit, og du blir lovt ting og tang, så er det ingen som holder i noe. Så du får på en måte en tro på at «yes, nå har vi pratet med noen, nå blir det tatt tak», og så er det på en måte bare for døve ører da. Det skjer ingenting, så det bygde seg opp etter hvert.

Ildsjelen forteller at det ble brukt opptil 4 timer hver dag på arbeidet med Kystveien ved å lese gamle planer, gamle artikler, vedtekter og «alt mulig rart». Det var derfor tungt når man da opplevde å ikke komme noen vei. Det vises stor forståelse for andre som ikke engang prøver å gå i gang med slike prosesser:

Ja, og så er jo folk forskjellig da, men jeg ser jo på meg selv som en ... Kall det relativt oppegående sterk person, og jeg tenker på det at hvis jeg møter det her så tungt, så skjønner jeg at det er veldig mange som ikke prøver engang. Jeg har jo fått veldig tydelig beskjed fra veldig mange som har sagt «det er bare å gi opp, _____. Hvorfor gidder du? Det er som å slåss mot vindmøller, du kommer ingen vei», og det eneste det her går utover det er egentlig deg selv både personlig, men og i forhold til anseelse blant ... Ja, folk som bruker veien, man blir jo litt idioterklært.

6.2.6. Hvilke perspektiv opplever Folkestemme Kystveien at andre har på dem?

At andre også har meninger om hva de gjør i Folkestemme Kystveien kommer man ikke unna. Ildsjelen nevnte å ha blitt idioterklært av samtlige innbyggere, som er en risiko man tar, ved å være en ildsjel, forkjemper og ansikt utad for en sak. Det vil alltid være stemmer som er uenig.

Dermed oppstår ulike syn på Folkestemme Kystveien, som ildsjelen også reflekterer rundt og er opptatt av. Ildsjelen forteller at de på et tidspunkt ble sett på som en «gjeng med privatpersoner som ønsker å privatisere veien» av Bystyret i Arendal. En annen sak, som er et slags borgerinitiativ det og, har også formet synet på Folkestemme Kystveien. I dette tilfellet er det en sak på Hove, Tromøya, hvor det ble dannet et politisk parti som heter Hovelista. Dermed var det mange som trodde at også Folkestemme Kystveien var et initiativ som var politiske, men det har de forsøkt å ta avstand fra:

Liksom at vi tenker det at nå skal Kystveien, eller Folkestemme Kystveien, bli en politisk enhet som på en måte prøver å gå inn politisk som et parti for løsning. Og det er jo ikke vår intensjon i det hele tatt. Vi er helt politisk uavhengige og vi har ingen politiske knytninger i det hele tatt, så ... Og det tror jeg vi har klart å kommunisere, men det er ikke alle som skjønner det eller vil skjønne det, så jeg tror på en måte politikere og næringsforeninger og sånn ser på oss som ... Ja, tar oss kanskje litt mer seriøst, synes vi gjør det på en annen måte, at vi er ryddige, men det hjelper jo fint lite.

Å fremstå som, og være, seriøse og ryddige i arbeidet med Folkestemme Kystveien er viktig for ildsjelen, og nevnes ofte gjennom intervjuet. Borgerinitiativ har en tendens til å bli sett på som noe negativt, som teorien viser til, og ofte skyldes det at initiativet aksjonerer, demonstrerer, protesterer eller kjemper sin sak på måter som kan oppfattes negativt. Seneste eksempel fra 18. mai i Stortingssalen, der medlemmer av gruppen Extinction Rebellion Ung, limte seg fast i rekkverket og forstyrret spørretimen. Slike former for «aksjonistiske» tiltak ønsker ikke Folkestemme Kystveien å bli sammenlignet med, eller være kjent for. Ildsjelen forteller at flere de har vært i kontakt med, har ønsket at de skal gjøre aksjoner som for eksempel å marsjere i gata eller stoppe trafikken. Dette medfører ikke annet enn at resten av Arendal by vil hakke på dem, og at de blir oppfattet som dumme, sier ildsjelen. Det vil bare danne motsetninger og negative relasjoner, som ildsjelen sammenlikner med en sandkasse, hvor man bare sitter og kaster sand på hverandre.

I dette tilfellet fremla jeg forskning, som også er nevnt i teoridelen, om at sivilsamfunnsaktører ofte opplever at deres rolle blir redusert til å være reaktiv og kritisk i reguleringsplanlegging. Var dette samme oppfatning som ildsjelen hadde om deres rolle?:

Helt 100%. 100%.

Ildsjelen forklarer det med at rollen, og saken, blir negativt vinklet for resten av samfunnet.

6.2.7. Hvilke muligheter opplever Folkestemme Kystveien at de har?

Som en videreføring fra det forrige spørsmålet, fulgte jeg opp om det var noe de kunne gjøre for å bli oppfattet som positivt?:

Du, det er egentlig et godt spørsmål. Vi hadde jo en liten plan, nå, når veien skulle bli stengt på grunn av utbygging. Så hadde vi en plan om å lage en positiv tilnærming til det her. For vi fikk jo beskjed at når det skulle være veiarbeid, så skulle veien bli stengt. Altså det skulle bli helt stengt, og trafikken skulle bli rutet opp tilførselsveien, og da hadde vi en plan om at vi ville gjøre en positiv ting. Vi skulle ha en positiv vinkling, og det var å invitere til en gatefest på Kystveien hvor politikere, alle i Arendal, beboere var invitert og liksom ... Vi skulle ta tilbake Kystveien på en positiv måte til beboerne.

Her så Folkestemme Kystveien muligheten til å kunne vinkle saken sin til noe positivt, i tillegg til å skape en positiv opplevelse for andre. Denne ideen håpte de skulle bidra til å vise hvor godt bomiljøet langs Kystveien er, og hvor mye bedre det kunne blitt, hvis menneskene fikk plass istedenfor bilene. Dette var en mulighet som kun ble med ideene, da Kystveien ikke ble stengt likevel.

En annen mulighet som foreløpig kun ligger med ideene, men som Folkestemme Kystveien mener ville hatt stor effekt, er å få utarbeidet skisser over en tenkt fremtidig tilstand for Kystveien. En slags mulighetsstudie som illustrerer en ønsket visjon. Søknaden til Fritt Ord, som de fikk avslag på, var ment til å finansiere dette. Ettersom de er en forening som ikke tar betalt av medlemmene sine, har det derfor ikke vært mulig å gjennomføre, da de ikke har midler eller kompetansen innad i Folkestemme Kystveien. Skissen og hva den skulle inneholde har de likevel gjort seg opp noen meninger om, i initiativet:

Det var det som var hensikten vår med den her søknaden til Fritt Ord, for da hadde vi veldig lyst til å få utarbeidet skisser over hvor fin den strekningen Barbudalen, Kystveien, Krøgenes kunne blitt, hvis man hadde lagd på en måte en miljøgate med grønne lunges, trær og blomster. Litt parkstruktur med møtepunkter tilpasset grønn mobilitet, sykkel, gange og menneskene.

Denne muligheten var også tiltenkt å være positiv utover initiativet. De hadde tenkt til å vise en skisse av hvordan Langbrygga i Arendal ser ut i dag, og hvordan det så ut før det ble stengt for trafikk, for så å stille spørsmålet «vil noen tilbake dit»?». Langbrygga mener de er et godt eksempel, da bilene har måttet skygge for befolkning, og det er uteservering, parker og sittebenker. Ildsjelen legger til at «det blir jo bare finere og finere». Deretter ønsket de å gjøre det

samme med Kystveien. Vise hvordan det ser ut i dag, og sammenligne det med en tiltenkt fremtidig visjon:

Hadde vi fått til det, så tror jeg det hadde vært liksom en positiv tilnærming til at folk hadde sagt «Oi, ja se så fint». Istedenfor at vi står og på en måte aksjonerer med å få folk sinna. Da hadde man kanskje trigget litt de gode følelsene hos både beboere, folk og politikere, men det er ikke så lett å få til når man ikke har kapital eller kunnskap til å gjøre det her selv da.

Fra to spesifikke muligheter til et mer overordnet perspektiv. Ved spørsmål om hva som er mulighetene til Folkestemme Kystveien, som et borgerinitiativ, ser ildsjelen på det som en demokratisk mulighet:

Nei, altså, vi har jo hvert fall muligheten til at vi har en demokratisk mulighet til å gjøre det vi gjør da, og på en måte samle oss og jobbe mot noe som vi synes er bra.

Det innebærer at man kan organisere seg fritt og kjempe for en sak, være et talerør mot offentlige myndigheter og politiske partier. Noe utover en demokratisk mulighet er det riktignok ikke. Ildsjelen følger opp med at det er liten tro på reell påvirkningskraft og gjennomslag, og at troen på det har avtatt med årene som har gått. Det settes i en skala fra 0-10, hvor troen på gjennomslag var på 8 - kanskje 9 - i starten, og i dag er det nede på 3. Den synkende troen på gjennomslag skyldes at det ikke er vilje til å gjøre noe med det fra politiske partier, kommunen eller fylket:

De har jo evnen, de har jo løsningene, og de har jo fagfolk som kan det her, men det er ikke noe vilje til å ta tak i det. Og så lenge viljen ikke er der, så kommer vi ingen vei.

Ildsjelen forklarer at demokratiske muligheter, som et borgerinitiativ er, kan peke på Parisavtalen, miljørapporter, lokale problemer med støy- og støvforurensning, bomiljø, livskvalitet, bærekraftsmål og kommuneplan. Likevel, hvis ikke det medfølger handling eller vilje til å ta tak i det, så vil det bare forbli en demokratisk mulighet basert på ord.

«Bare fine ord» er også det ildsjelen mener om kommuneplanens samfunnsdel, mer konkret mål 17, som er nevnt under hovedtrekkene for Arendal kommune. Dette målet sier at «politikere, ledere og ansatte i Arendal kommune er åpne og positive til henvendelser, initiativ og forslag. Kommunen legger vekt på hva som er viktig for deg som innbygger i din situasjon og at kommunen bruker samskaping i Arendal som plattform for å involvere og engasjere» (Arendal kommune, 2020). Her legges det opp til muligheter for initiativ som Folkestemme Kystveien til å kunne medvirke i kommunens planer. Ildsjelen forteller at kommunen oppfordrer til

medvirkning, men i realiteten så har man ikke mulighet. Hva med da som borger i Arendal kommune, har man mulighet til å kunne påvirke byutviklingen?:

Tja, når det kommer til spesifikke saker. Saken Kystveien, så tror jeg den er veldig begrenset. Når det kommer til om det skal være en blomsterpote i byen, så er det mer sannsynlig.

Ildsjelen forklarer at det er et skille og en sammenheng mellom de lette sakene og de tøffe sakene, og muligheten for medvirkning. De lette sakene er de som er lett å håndtere for kommunen og politikere med deres ulike politiske ståsted. De vanskelige sakene er de som er tunge og tøffere, og som krever tøffere politiske beslutninger, forklarer ildsjelen:

Det problemet vårt som jeg representerer da, i Folkestemme Kystveien, det er liksom en sånn upopulær beslutning. I byen så vil vel det, altså flertallet i byen ønsker jo å ha Kystveien sånn som det er, og så går det på bekostning av oss som bor der. Så det er jo sikkert litt flere i Arendal som ønsker å ha flyt av trafikk på Kystveien, men det er folk som ønsker å få et bedre bomiljø. Så på en måte flertallet representerer motvekta vår da, og da blir det veldig lett for politikerne og kommunen og på en måte ikke ta de tøffe beslutningene for å hjelpe oss.

Mulighetene for medvirkning oppleves som begrenset, både for et borgerinitiativ og som borger. Likevel foreligger det muligheter for enighet og løsninger, forteller ildsjelen. I spørsmål om det finnes noen minimumsløsning, er svaret ja. Det finnes en mulighet der Folkestemme Kystveien ville opplevd å være fornøyd, en slags seier på veien mot det store målet. Å få redusert hastigheten på langs Kystveien er den største muligheten akkurat nå, slik de ser det:

Ja, så hvis man liksom bare hadde fått et lite gehør for at det er smart å senke hastigheten, og man gjør det, så hadde det vært en sånn seier. Det hadde vært sånn «yes, vi blir hørt». Det jobbes med, og det er full forståelse for at det er et stort problem som kan ta lang tid, men man begynner i hvert fall, de ser oss.

6.2.8. Hva er utfordringene for veien videre?

Og de beskrevne mulighetene henger i tråd med utfordringene. Under intervjuet var det tydelig mange utfordringer for initiativet. Jeg valgte derfor å omformulere det spørsmålet, til å heller handle om motivasjonen for veien videre. Hva er de største utfordringene for motivasjon og veien videre?:

Åh, det er vel akkurat det, motivasjonen.

Ildsjelen opplever å gå et skritt frem og fort tilbake igjen. Den største utfordringer for veien videre derimot, anses som mangelen på erkjennelse av problemet. Snarere tvert imot, får de beskjed om at problemet vil øke:

Så istedenfor og på en måte bekrefte oss at «ja nå tar vi tak i problemet, vi jobber sammen med dere, det her løser vi», det finnes jo løsninger, så sier de til oss at «det her kommer bare til å bli verre, det kommer til å bli økt trafikk på Kystveien på grunn av batterifabrikken, næringsutvikling, flere boenheter og boligutbygging».

Usikkerhet knyttet til hvem man skal forholde seg til, har vært en stor utfordring for borgerinitiativet, og er også en del av sakens kjerne for veien videre. Særlig i møte med de kommende, og det spådde økte omfanget av problemene, knyttet til utbygging av batterifabrikk, videre næringsutvikling og boligutbygging i området. Ildsjelen har noen tanker om hvordan man kan tilnærme seg og møte liknende initiativ, og håper selv at dette er dem i vente:

Det har aldri vært sånn at «ja, det er et kjempebra initiativ. Det er kjempeviktig, vi lytter til dere, og da tar vi og booker dere til et møte med de riktige menneskene som vi mener på en måte er de som burde lytte til dere».

Ildsjelen har som sagt før, stor forståelse for at andre ikke ønsker å gå de samme stegene, og kaller det «... et møte med et system og en verden som er veldig annerledes i forhold til det innbyggerne kanskje har noe innsikt i». Det første som må skje, for Folkestemme Kystveien sin sak og slik ildsjelen ser det, er at kommune og fylke må sette seg ned sammen og si «Ok, her har vi et problem. Vi er en kommune, dere er veieier. Hva gjør vi for noe?». En situasjon ildsjelen er usikker på om noen gang har skjedd, men som må skje snart:

Hvis de ikke vil løse problemet så kan vi ha Folkestemme Kystveien i all evighet, uten å komme noen som helst vei. Så det er det jeg har prøvd å oppfordre til at her må kommunen snakke med fylket og det må på en måte sette seg en gruppe, men det er det ikke ... Jeg vet ikke om det er ... Igjen, om det er evne eller vilje, men jeg vet det er evne. Så det er jo egentlig vilje det går på.

Og manglende vilje tror ildsjelen skyldes flere ting. For det første at politikere fremdeles ser på initiativet som «de som står og kjefter». Det andre handler om at saken i seg selv er en brannfakkell, og dermed upopulært å gjøre noe med. Ildsjelen tror flere politikere er redde for konsekvensene det kan medføre, som for eksempel å miste velgere eller å gjøre seg upopulær blant næring og næringsforeningen. Forholdet mellom kommune og politikere til særlig næringsforeningen i Arendal, blir ved flere anledninger omtalt. Næringsforeningen blir i denne sammenheng omtalt som en slags motpart, som har andre prioriteringer og ønsker for hvordan Arendal skal utvikle seg. De ønsker fri flyt av trafikk for transport og næringsvekst, som ildsjelen sier går hånd i hånd med det politikere også ønsker. Det er næringsforeningen ildsjelen oppfatter blir hørt og får viljen sin av foreninger og organisasjoner i Arendal kommune. Det

vises til et nylig møte med kommunen, der Folkestemme Kystveien hadde sendt en skriftlig forespørsel om å delta i et forum som skulle se på trafikkanalyser, i henhold til arbeid med ny kommuneplan. I det forumet satt kommunen, fylke, Statens Vegvesen og næringsforeningen. Folkestemme Kystveien sitt perspektiv inn i forumet ville handle om beboerperspektivet for å sikre at beboere også ble hørt. Dette fikk de avslag på, fra kommunen:

Der står det at de anser det som urettferdig at vi kommer inn så tidlig i prosessen, på grunn av at det er jo andre velforeninger som ikke kommer inn. Og da var vårt svar til dem «ja, ok, men hvis vi ikke får lov til å komme inn som en forening. Hvorfor skal næringsforening få lov til å være inne og påvirke prosessen?»

Videre problematiseres maktperspektivet. Ildsjelen forteller at næringsforeningen har «ekstrem makt» i Arendal når det kommer til planer, samfunnsplanen og påvirkning:

Kall det en forening som har medlemmer som betaler næringsforeningen for å legge til rette for vekst, fin flyt for medlemmene sine, og at den foreningen har så mye makt politisk, og altså inn i de foraene der sånn ... Det ser jeg nesten på som et sånt demokratisk problem i Arendal.

Det oppleves som urettferdig at en type forening skal få lov til å være med å påvirke, deriblant inn i forumet de selv ønsket å deltakende i, når de har medlemmer som betaler for å få oppnådd «noe». Selv ønsker de bare å bli hørt og at andre beboere også skal få muligheten til det. Ildsjelen legger til:

Og så har jeg jo full forståelse for at en næringsforening er viktig i en region og en by, og alt mulig sånn, men ikke så stor grad som de har i Arendal.

Samtidig forteller ildsjelen at all motgangen også er med på å motivere. Spesielt når folk ber de om å gi opp eller flytte:

Når de ber oss om å flytte da, og så tenker jeg det at, da overlater jeg egentlig bare problemet til noen andre. Problemet blir jo vedvarende bare det at man kan miste kanskje bare noen som holder i det, eller tar tak i det, og så kommer det noen nye inn som på en måte ... Ok, så går det kanskje 5 år da før de begynner å føle det her på kroppen.

6.3. Det kommunale perspektivet

I denne delen vil jeg presentere funnene som ble gjort i intervjuet med to ansatte i planavdelingen i Arendal kommune. De har jeg valgt å kalle Planlegger 1 og Planlegger 2. Intervjuet hadde som formål å undersøke hvilke perspektiver de hadde på borgerinitiativet Folkestemme Kystveien, og generelle betraktninger om et borgerinitiativ sin rolle i planlegging. Det er og inkludert noen flere perspektiv, deriblant hva det teoretiske grunnlaget peker på, som

medvirkning og utfordringer med det, forhold mellom private utbyggere og planforslag, behov og muligheter for eksperimentell planlegging og helt til slutt hva som er utfordrende med å jobbe som planlegger.

6.3.1. Samarbeid med Folkestemme Kystveien

I møte med Planlegger 1 og Planlegger 2 kommer det frem at bare en av de faktisk har hatt noe kontakt med Folkestemme Kystveien. I dette tilfellet var spørsmålet til dem om de hadde hatt noe samarbeid med initiativet. Denne kontakten har skjedd i år, fortelles det, og i forbindelse med at initiativet ønsket å bli involvert i arbeidet med kommuneplanen i Arendal kommune. Kontakten hadde foregått primært via e-post utveksling, men Planlegger 2 forteller at de også hadde hatt et møte med ildsjelen, en uke før intervjuet vårt ble gjennomført. Møtet mellom kommunen og Folkestemme Kystveien hadde dreiet seg om et avslag og en forklaring på, hvorfor ikke initiativet kunne involveres så tidlig i planprosessen, og at det foreløpig kun var forbeholdt faglige ressurser. Folkestemme Kystveien måtte avfinne seg med å sidestilles på lik linje med andre lag og foreninger, da «man ikke kan ha inn alle sånne interesseorganisasjoner som skal kjempe for sine litt smalere saker». Det vil bli for snevert i en kommuneplan-sammenheng, da kommuneplanen tross alt skal favne om hele kommunen, forklares det. Planlegger 2 forteller at Folkestemme Kystveien var noe misfornøyd, men at de viste stor forståelse for begrunnelsen. Planlegger 1 har ikke hatt noe samarbeid eller erfaring med initiativet, men viser til at en som jobber med miljøspørsmål i kommunen, har hatt noe samarbeid med dem.

6.3.2. Perspektiver på hvordan Folkestemme Kystveien jobber opp mot kommunen og politikere i Arendal

Planlegger 1 har ikke selv hatt kontakt med initiativet, som nevnt over, men har likevel noen betraktninger om måten initiativet jobber på. Blant annet kommer det frem at det snevre synet til initiativet, gjør at det er vanskelig å forholde seg til dem, for planavdelingen sin del:

De er jo generelt opptatt av Kystveien og masse trafikk, mens vi jobber jo med planer som er konkrete, og det er jo ikke noe konkret plan.

Det er heller ikke bare planavdelingen som vil være rette kanal, men flere innad i kommunen, i tillegg til andre involverte parter som fylkeskommunen og veiansvarlig. Det er ikke bare én å prate med, men mange, sier Planlegger 1:

Så det er jo sånn at de føler sikkert at «hvem skal vi spørre og hvem som svarer» fordi at kommunen er jo veldig sånn pulverisert på ansvar her, så vi på plan har ikke noe spesielt forhold til dem.

Det vises likevel sympati for initiativet, og forståelse for at det er vanskelig å nå fram med sine synspunkter. Det er ingen «quick fix» på problemet, forteller Planlegger 2. Når det gjelder en fylkesvei som går gjennom et tettbebygd strøk, vil det berøre mange andre ulike prosjekter i kommunen, og involvere mange aktører. Dette skaper konflikter, forteller Planlegger 2, da det er mange som ikke ønsker det initiativet ønsker:

Selvfølgelig, alle ønsker at det skal være et godt bomiljø, og man ønsker det skal være god fremkommelighet. Næringsliv og alt dette her i tillegg, sant. Ja, god hastighet på bussen ønsker en jo og, så ja ... Jeg skjønner at de er frustrert. Det gjør jeg.

Ved spørsmål om det er andre måter initiativet kunne jobbet på, som for eksempel ved å legge frem en konkret plan, er ikke svaret så enkelt forteller Planlegger 1:

Det er ikke så lett. Det er jo en hovedvei som ikke du kan ... Du kan på en måte ikke ... Hva skulle de lagd? Da hadde de vel lagd det, men det er på en måte ... Det er vanskelig og komplekst.

Planlegger 2 forteller at et av forslagene som ble gitt i møte med initiativet, var å heller fokusere på et prosjekt eller løsningsforslag. Som for eksempel å få redusert hastigheten ned til 30 kilometer i timen. Slike konkrete prosjekter ville hjelpe folk med å forstå bedre hva de egentlig jobber for, i initiativet, forklarer Planlegger 2. Det legges til at slike konkrete prosjekter er lette å forholde seg til, også for politikerne i kommunen, ved å få frem de åpenbare fordelene, lave kostnader og lett gjennomførbarhet.

6.3.3. Hva anser de som målet til Folkestemme Kystveien?

Med dette spørsmålet ønsket jeg å få en forståelse om det uttalte målet til initiativet var oppfattet også av kommunen. Det var det, men ikke helt uproblematisk, forteller Planlegger 2:

Det oppfattet jeg som et bomiljø langs Kystveien mellom Krøgenes og Barbu. Det er det de ønsker, men det avhenger av så mange forskjellige elementer og det ... Ja, det er veldig krevende å argumentere for et bomiljø langs en hovedvei.

Igjen, viser de til at initiativet heller burde fokusere på små delmål, som redusert hastighet, trafikk sikre overganger, bompenger eller fartsdumper. I tillegg nevner de ønsket til Folkestemme Kystveien om å delta i ulike forum, herunder det ovennevnte forumet i forbindelse med utarbeidelse av kommuneplan, hvor initiativet fikk avslag:

De hadde synspunkter på planprogrammet i forhold til organisering, der de ønsket å være med i en ressursgruppe, og som sagt så avviste vi det. Fordi at vi kan ikke ta med sånne små, for det blir ... Det er slemt å kanskje kalle de for en liten interesseforening, fordi at de er veldig mange og de jobber veldig bra. Men den strekningen er veldig liten i sammenheng i Arendal kommune, så her er det mange egentlig som har ...

Kommunen kan ikke fremme noen få på bekostning av andre som sliter med sine bomiljø og høy trafikk, da vil man ende med å måtte inkludere 60-70 stykker, inn i ressursgruppene. Disse organisasjonene må behandles likt, forteller Planlegger 2, og viser til standard prosedyre ved innkomne innspill:

Vi har med innspillet, vi tar det med oss, har det med i vurderingene, tar det med når vi ser på konsekvenser av innspill og så videre, og så skal vi sørge for at de får god informasjon om planarbeidet for å komme med meningsfulle innspill igjen. Det er sånn vi må jobbe.

6.3.4. Rollen til borgerinitiativ og muligheter og utfordringer i møte med planlegging

Fra det mer konkrete om Folkestemme Kystveien, til mer generelle betraktninger om rollen til borgerinitiativ, og hva det bringer med av muligheter og utfordringer. Planlegger 1 forteller at de ikke har hatt så mange borgerinitiativ i Arendal kommune, det er derfor ikke mange erfaringer man har gjort seg. Likevel sees det på som en god måte for å få opp fokus på en sak og starten på en «stemme». Planlegger 2 kaller det en demokratisk sikkerhetsventil for innbyggerne, dersom de føler at de ikke får fremmet sin sak gjennom politikere. Da har man en god mulighet ved å organisere seg og fremme et forslag på egenhånd.

Om borgerinitiativ skaper noen muligheter, både for planleggere i en kommune og for byutvikling, er vanskelig å svare på ifølge Planlegger 1. Det er fordi det allerede er mange hastende oppgaver og tøffe prioriteringer som gjøres, og et borgerinitiativ ikke kan snike i køen for de allerede besluttede politiske bestillingene. Planlegger 1 peker på at det likevel er bra at det kommer initiativ, da det ofte kan være saker de selv har hatt lyst til å jobbe med, som får en «boost» ved hjelp av et borgerinitiativ. Det kan legge press på politikerne.

Det de anser som de største utfordringene derimot, er at borgerinitiativet sin sak, kan ende med å få større oppmerksomhet enn andre vel så viktige saker. Planlegger 2 legger til at borgerinitiativ også strider mot overordnede styringsdokument og den typiske kommunale strukturen man jobber etter:

Det kommer litt sånn inn fra sidelinja og kan medføre at man må nedprioritere andre oppgaver da.

6.3.5. Erfaringer fra medvirkningsarbeid i Arendal kommune

Medvirkningsprosesser, deriblant, er noe som omfavnes av den typiske kommunale struktur. Jeg ønsket å vite hvordan de jobber med medvirkning og hvilke erfaringer de har gjort seg i Arendal kommune.

Planlegger 1 forteller at de jobber på mange ulike måter, avhengig av hvor store og komplekse oppgavene er, og hva slags type plan og prosjekt man skal gå i gang med. Det vises til Plan- og bygningsloven sine minimumskrav, og at man forsøker å litt utover det. Medvirkningsmetodene som nevnes er alt fra folkemøter og digitale møter til arbeidsverksteder og spørreundersøkelser. Det er og gjort ulike forsøk på å arrangere medvirkningsopplegg på både dag- og kveldstid, i et forsøk på å omfavne flere. Særlig under koronapandemien har digitale folkemøter fungert bra.

De viser til erfaringer fra folkemøter der det har enten ofte møtt opp en større prosentandel med eldre mennesker, eller noen som er veldig imot. Ved å gjennomføre digitalt opplever de et større svar fordelt på flere grupper. Planlegger 1 viser til at digitale folkemøter har vært ønskelig fra befolkningen sin side, selv om det også betyr at man mister noen på veien, da enkelte ikke har tilgang eller anledning til å delta digitalt. De håper særlig at digitale folkemøter kan virke attraktivt for de under 50, og kanskje spesielt de som er i 20-årene.

Ved spørsmål om hva som er årsaken til lav deltakelse i noen prosjekter og andre ikke, forklares det med at det ofte kommer an på i hvilken grad man berøres av prosjektet:

Ikke sant, hvis du har en plan som er veldig enkel, et veikryss, så er det kanskje for akkurat de som blir påvirket av det som er interessant. Mens i andre sammenhenger så er det stor, stor, stor allmenninteresse. Kanskje et friområde som veldig mange bruker og har store følelser for, så det er jo veldig ulikt.

Et annet perspektiv ved medvirkning er kompetanse, og også dette ble planleggerne i Arendal kommune spurt om. Må man inneha en viss kompetanse for å medvirke? Det gjør de ikke. Det eneste de krever er at konsulentene de bruker har et opplegg klart for medvirkning. Om det derimot er noen fordeler med kompetanse om plansystemet og plan- og bygningsloven, så er svaret ja. Planlegger 1 forklarer at dersom man vet *når* man kan medvirke, så har man en fordel. Derfor prøver de i alle prosesser å informere om saksgang og når det er mulighet for å komme med innspill. Planlegger 2 legger til, og introduserer fenomenet «medvirkningens paradoks»:

Ja, og så er det jo en utfordring det med ... På en måte hele medvirkningens paradoks, at når en har størst mulighet for å påvirke resultatet, da er det mye vanskeligere å få folk engasjert. Altså tidlig i planfasen, men når du blir mer og mer konkret og du ser hva det faktisk blir, så er det mye mindre anledning til å få med sitt innspill til å endre hele planen eller arbeidet. Men det er da flest begynner å brøle, for da skjønner de hva det betyr.

Hvem har skyld i det da? Hvordan kan man få de til å engasjere seg tidligere i en planfase? spør jeg. Det vet de ikke selv, og det er begrenset med ressurser til medvirkningsarbeid. De prøver derimot mange ulike kanaler i et forsøk på å nå flest mulig, deriblant Facebook. De opplever at innbyggere «deler» ulike innlegg, og dermed oppnår en større respons enn før. Det er likevel ikke like enkelt å nå ut i jungelen av informasjon i samfunnet.

Planlegger 1 poengterer også at man som eier av grunn har en viss plikt til å følge med på hva som skjer, noe ikke alle gjør, slik at tidsfrister løper.

Planleggerne i kommunen viser og til at det er mange som mener at kommunen ikke har tatt innspillene på alvor, dersom det ikke tas hensyn til. Det har derfor også vært viktig og en del av arbeidet, å informere om at innspillet skal vurderes og diskuteres, men ikke nødvendigvis tas til følge:

At noen mener at det er skinnendemokrati og at vi ikke blir hørt og at det hjelper ikke, men vi på plan får jo fram alle sider, så da er det eventuelt politiske avgjørelser som vekter noen stemmer sterkere enn andre.

Et av spørsmålene som ble stilt i intervjuet var hvem de opplever blir hørt, og hvem som får viljen sin. Dette med bakgrunn i at en av politikerne som er med i studien sa at det er forskjell på å bli hørt og få viljen sin, når det kommer til medvirkning. Her har de ikke noe fasitsvar. Det varierer fra sak til sak, forteller Planlegger 2. Planlegger 1 legger til at det i dette tilfellet nok siktes til at næringsinteresser vinner frem foran andre. For eksempel i en plansak når man skal forsøke å balansere utbygger- og næringsinteresser mot naturverninteresser. Her poengterer de at på plan er de opptatt av å få frem alle sider i en sak:

Men vi får jo fram alle da, i en sak, for administrasjonen. Så det blir nok den politiske biten tenker jeg, at noen føler at det er noen stemmer som er sterkere enn andre, men i plansaker så får vi fram alt.

6.3.6. Hvilken rolle burde planlegging spille i møte med komplekse samfunnsutfordringer?

Folkestemme Kystveien er et initiativ som ønsker mer grønn mobilitet, bærekraftige levekår og en sterkere forpliktelse til FNs klimamål, og kommunens egne uttalte mål i kommuneplanen. FNs bærekraftsmål 11 og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging legger vekt på viktigheten av planlegging for måloppnåelsene. Derfor lurte jeg på hva planleggerne i Arendal kommune tenkte om rollen til planlegging, i møte med komplekse samfunnsutfordringer.

Planlegger 1 erkjenner at det også er et mål i kommuneplanen, men at de strever med målkonflikter. Målet det siktes til, er blant annet Arendal kommune sitt eget slagord «nærhet til alt»:

Hvis man på en måte konkret skal følge opp mye av det, så er det ... Må man gjøre mange små ting, og noen store ting, så det er jo liksom det overordnede målet hele tiden det med at vi skal prøve å få nærhet til alt da. Som er vårt slagord, og det handler jo om å få mindre bilavhengighet, bygge et samfunn som gir mulighet til å gå, sykle og ta buss.

Dette er vanskelig å oppnå, forteller Planlegger 1, blant annet på grunn av planleggingsparadigmer som vegplanlegging. Dette har vært rådende for hvordan man planlegger siden 60-tallet, og er vanskelig å skulle snu på «2, 3, 4 tiår». Planlegger 2 er enig, og viser til sin fartstid i Statens Vegvesen, der vegdirektøren hadde uttalt at «arealbruk er all transports mor»:

Det er veldig sant. Det er derfra alle transportbehov kommer, fra arealplanlegging, og når en legger ting langt fra hverandre eller kløner det til med å legge store veger gjennom bomiljø eller lage bomiljøer langs store veger, så skaper det veldig krevende konflikter altså. Det gjør det.

6.3.7. Er det rom for alternativ planlegging i dagens planpraksis i Arendal kommune?

Store og komplekse utfordringer krever andre tilnærminger, og teori peker på at eksperimentell planlegging i byutvikling kan være en mer fleksibel løsning, enn dagens rigide planpraksis.

Dermed var det interessant å høre hvilke perspektiv planleggerne i Arendal kommune hadde på alternativ planlegging. Mitt eksempel til dem, var om man turte å forsøke å snu en planprosess opp-ned på hodet. Slik at innspill styrer hvorvidt man setter i gang en planprosess, enn at en planprosess kommer fra politisk hold for så å innhente innspill:

Ja, vi tør jo det, men vi har ikke så mye ressurser til det. Men vi fikk noen penger til noe som heter klimasats, og da prøvde vi ut noe i småskala da. Vi begynte på et sted som heter Kilsund som er et lite område. Da var det jo sånn fortetningsplaner som vi egentlig spurte folk der, som bor der, «hvor egner det seg for fortetting» og så satte de opp noen kriterier og så var det masse grupper og da kom det masse ønsker.

Dette forteller Planlegger 1 at dessverre ikke lar seg gjøre til vanlig, eller uten ekstra midler og ressurser. Det krever et stort apparat:

Så vi har rett og slett ikke kapasitet til å drive sånn litt spennende og annerledes planlegging.

Dagens planpraksis innebærer noen prosjekter og prøvinger her og der, men i all hovedsak gjelder prosesser med private planinitiativ, og å få dem gjennom det «demokratiske opplegget». Planlegger 1 setter det i et tidsperspektiv og forteller at man i liten grad holder på slik man gjorde på 70-tallet:

At da var vi mer planleggere, enn at vi tok imot private initiativ. Det er snudd på hodet, så det offentlige planla mye mer før på 60- og 70-tallet, så er det snudd til at det er private som vi må si ja eller nei til ut fra noen strategier.

Planlegger 2 er enig:

Ja, det er utbyggernes tid.

Planlegger 1 legger til at det er ønskelig å arbeide på andre måter, men at det krever en annen ressursgruppe og kapasitet. Det pekes på at dette også er et problem utover kommunegrensen i Arendal:

For det er mange områder som kunne hatt områdeløft, og kjempespennende og hatt med alle som bor i et område til å komme med sine innspill, og så skal vi få en fin plan, men sånn er det dessverre ikke i hverdagen. Alle kommuner sliter med akkurat det samme. Det er sånn ønske fra nasjonale myndigheter at vi skal drive sånn bottom-up, men det er ikke sånn det er rigga. Så det blir bare noen forsøk dessverre.

Det legges også vekt på at dagens planpraksis har endret seg mye også i positiv forstand, blant annet at det er kommet med krav, retningslinjer, lover og forskrifter, som blant annet sikrer innbyggernes rett til medvirkning.

6.3.8. Hva er det mest utfordrende med å jobbe som planlegger?

Dette var et spørsmål som jeg i utgangspunktet ikke hadde planlagt på forhånd, men som jeg opplevde var naturlig å avslutte med. Kanskje som en slags ventil for deres del, men og som et slags forberedende punkt for min egen del, som ønsker å jobbe med planlegging i kommune.

Det første de begge anser som utfordrende er at tiden ikke strekker til. Det er ikke nok tid til å jobbe grundig, som fører til at det ofte blir «godt nok», «halvveis» og «det du rekker». Dette opplever de gjelder også i andre kommuner. Det er et ønske om å jobbe mer ideelt, forteller Planlegger 1:

Du må skjønne at jeg gjør det jeg kan, og så får det være bra, og så får noen andre gjøre det de kan og til sammen så får vi gjort noe. Men det er jo en utfordring å kjenne på at det var så mye mer enn man hadde hatt lyst til å få gjort. Det synes jeg.

Planlegger 2 legger også til at en annen utfordrende del av arbeidet er alle målkonfliktene:

Også er det jo krevende med de målkonfliktene som vi har vært inne. Og jeg vil og si at det er krevende den balansegangen mellom å på en måte så stimuleres til at det skal skje en utvikling og samtidig stille krav om kvalitet. Den kjenner i hvert fall jeg veldig på.

Planlegger 1 er enig, og viser til et eksempel:

Det er veldig ofte sånn. Vi var i et møte hvor du har en person som ønsker noe for sin eiendom, og så har vi en masse krav, så ser du at personen bare ikke forstår argumentasjonen og vi på en måte knuser en drøm. Det og er slitsomt fordi at det er ikke alltid du kan stå inne for våre krav, og faglig kan man det på noen områder, men ikke alle.

Å forholde seg til politiske beslutninger er og en stor utfordring. Flertallsbeslutninger ved for eksempel spørsmål om forholdet mellom vekst og vern, kan ofte få Planlegger 1 til å tenke «usj»:

Eller at hvis noen politiske vedtak som du selv ikke liker, men som du må gjennomføres som planlegging i en kommune da, så det er sånne ting og.

Et annet perspektiv handler om å kjenne på hvem som har de sterkeste stemmene og hvem som er de mektigste aktørene, som klarer å fremme banen og få sitt gjennom. Planlegger 2 gjør noen refleksjoner omkring mangfoldsperspektivet i planlegging, og forteller at det ofte er menn som er de største utbyggerne eller grunneierne. Det er veldig sjeldent kvinner og mennesker med innvandrerbakgrunn:

Det er ikke så mangfoldig som det burde ha vært for å speile befolkningen på en måte.

Planlegger 1 legger til at i slike situasjoner handler det ofte om hvem som kan «slå i bordet med at det er mange arbeidsplasser, kontra en som har et verdigrunnlag de prøver å få frem». Her er det økonomi og arbeidsplasser som trumfer, forteller Planlegger 1.

Igjen havner vi inn på dette med kompetanse, hvorav Planlegger 2 sier:

Ja, bare det å fremme et stort utbyggingsprosjekt, krever jo veldig mye. Det krever kompetanse, og det krever økonomi at du skal bære en kjempestor investering, og at du har vilje til å ta den risikoen.

Planlegger 1 legger til at det blant annet er større krav som stilles, som dokumentasjon:

Ja, og mange krav til planene, så det er ikke sånn at herr Nilsen eller fru Nilsen kan komme med en plan og tegne den selv. Hun må ha penger til å kjøpe en konsulent og så videre. Vi hadde noen eksempler på det, der vi sa, dere er nok nødt til å knytte til seg kompetanse. Det nytter nok ikke bare å komme med noe søknad slengt på bordet.

Dette er med på å gjøre noen stemmer sterkere enn andre, og at noen kanskje velger å utebli fra samfunnsprosjekter:

Så det er ikke så lett å nå fram, og så er det noen da som kanskje ikke hever stemmen sin, for de orker ikke tenke at «det der klarer ikke jeg».

Planlegger 2 legger til:

Nei, og på de der kritiske spørsmålene og naboprotester. At du skal vite hva du gjør, før du går i gang, så ikke du vil blir hetset i nabolaget og. Det er ikke noe greit.

6.4. Det politiske perspektivet

Dette er den siste delen av presentasjon av funn, og er en sammenstilling av to individuelle intervjuer, som er gjort med to politikere i Arendal kommune. Dette har jeg delt inn i tre temaer, som følger intervjuguiden. Det første temaet er medvirkning i kommunen, det andre temaet handler om perspektiver på Folkestemme Kystveien og til slutt noen generelle erfaringer og perspektiv på borgerinitiativ.

6.4.1. Politiske perspektiv på medvirkning i Arendal kommune

Politiker 1 mener systemene for medvirkning er gode, og peker på lovgivningen som gir mange rettigheter til innbyggere. Det pekes likevel på at den samme lovgivningen stiller krav til innbyggerne:

Det å klare å delta på de premissene som lovgivningen faktisk foretatt av, det stiller ganske store krav til folk.

Her følger jeg opp og spør om det siktes til kompetansekrav, noe som bekrefte.

Altså mange mennesker har veldig høy kompetanse, men det er ikke så veldig mange som altså har så høy kompetanse på ... Hva skal jeg si - uttrykke seg presist nesten sånn juridisk ikke sant, eller teknisk for den saks skyld, og det å skjønne saksgang og sånn. Altså hvis alle hadde skjønt saksgangen i plan- og bygningsloven så hadde jo dette her vært et kjempegodt system, men det

det er veldig få som klarer å forstå det. Til og veldig mange politikere som ikke forstår det, selv om de har sittet i mange år, så ...

Kompetanse og forståelse for lovverk, kaller Politiker 1 for én side av problematikken. Det vises til to hovedutfordringer, hvor den andre siden handler om forståelsen av hva medvirkning er:

Det er veldig få som skjønner forskjellen på å bli hørt og få det som de vil.

Det forklares med at når innbyggere ikke får gjennomslag for sitt syn, så opplever de å ikke ha blitt hørt. Politiker 1 forklarer at for en politiker er det mange hensyn som må tas, og man må veie ulike hensyn mot hverandre. Da vil det naturligvis være ulike begrunnelser i ulike saker, ettersom politikere tross alt tilhører ulike partier med ulike verdigrunnlag og ideologisynt.

Politiker 1 opplever at folks generelle opplevelse av å bli hørt, er dårligere, enn det er dekning for å si. Det fortelles at:

Mange politikere legger større vekt på utbyggerens side og de hensynene der, enn på innbyggere og interesseorganisasjoner, som ikke har noen økonomisk makt. Som mange opplever er de som alltid skal bremse «de som vil noe», ikke sant.

Politiker 1 mener også at loven er til fordel for de som «vil noe», og ikke til fordel for de som ønsker å «bremse det litt», eller stoppe det. De som «vil noe» er gjerne utbyggere i dette tilfellet, som har en økonomisk intensjon med et prosjekt. Som for eksempel å bygge et kjøpesenter, sprengte ut en tomt i et naturområde eller bygge en ny vei, forklares det. Politiker 1 viser til Folkestemme Kystveien som et eksempel:

Folkestemme Kystveien, som du har som inngang. De «vil noe», men det de vil er å begrense trafikken. Altså, de vil ha mindre av en form for virksomhet, hvis man kan kalle bilkjøring en virksomhet. Det er transport av varer, tjenester og mennesker. Og det ønsker de å legge en demper på, og da er oppfatningen hos mange politikere, at de vil bremse utviklingen og den økonomiske utviklingen.

At Arendal kommune kan bli bedre på medvirkningsprosesser, er helt klart, problemet derimot er å finne ut hvordan. Politiker 1 forteller at kommunen har prøvd en rekke ulike tiltak. Likevel ser de en tendens til at de samme møter opp og at noen klarer å sette sitt preg på møtene, mens noen ikke klarer det:

Mange av folkemøtene jeg har vært på har dessverre blitt, hva skal jeg si ... Nesten kapret av enkeltpersoner som har gjort at man ikke har fått noe ut av møtet. Det har dreid seg om angrep på saksbehandlere og angrep på utbyggere. Ofte forholdsvis grove. Det har liksom tatt fokus helt vekk.

6.4.2. Perspektiver på Folkestemme Kystveien

Når det gjelder Folkestemme Kystveien ser Politiker 1 mer på det som en aksjonsgruppe eller interessegruppe, som ønsker å påvirke politikere til å fatte bestemte vedtak. Et problem for slike aksjonsgrupper, slik politiker 1 ser det, er å vite «hvilket hode på det offentlige troll» man skal henvende seg til. Kommunen er planmyndighet, fylkeskommunen er veieier og vegvesen er skiltmyndighet. I tillegg er det perspektivet med næringsdrivende og beboere i andre deler av kommunen, som bruker Kystveien som en transportåre, og som opplever å måtte kjøre mange kilometer ekstra for å komme seg til byen. Det er en kompleks situasjon. Dette er også en del av svakheten til slike initiativ, da de lett kan få en del imot seg, som igjen fører til at politikere blir skeptiske og tar avstand.

Det som likevel er mest interessant og spesielt med saken, slik Politiker 1 ser det, er:

«Alt» de ønsker å oppnå har jo blitt foreslått av fylkeskommunen som mulige tiltak.

Da tiltakene ble sendt fra fylkeskommunen, over til kommunen for uttalelse, ble det politisk gitt «tommelen ned». I hvert fall på de tiltakene som fylkeskommunen selv mente ville være de mest effektive. Politiker 1 husker ikke helt om det var full stenging av veien, eller bompenger i en periode. Begrunnelsen fra politikerne sin side handlet om at det ville være vanskelig å avvikle trafikken, og at det er en generell motvilje mot bompenger.

Ved spørsmål om hvordan Politiker 1 oppfatter initiativet, vises det stor forståelse for det de gjør, og at det er positivt, for det politikerne selv sier de ønsker å få til i Arendal:

En sier at en ønsker å ta vare på de områdene vi har og ønsker å utvikle gode og trivelige boområder, men når noen da peker på noen forhold som gjør det veldig utrivelig ... Så er en ikke villig til å betale en så veldig høy pris for å oppnå det.

Det er bra at innbyggere engasjerer seg og tar initiativ til å gjøre et helt bomiljø bedre. Politiker 1 har og stor forståelse for at det Folkestemme Kystveien ønsker, også medfører ulempe for andre. Det kalles bare en «stor interessekonflikt».

Politiker 1 legger og til at det er synd at synspunktene til initiativet kommer litt sent. Sent i forhold til hva? Spør jeg. Dette forklarer han i kontekst med da E18 ble vedtatt, og tilførselsveien skulle bygges. Også her bekreftes det at tilførselsveien ble brukt som et argument for å avlaste Kystveien:

Så har det jo vist seg i praksis at avlastningen på Kystveien har vært ... Ja, noen sier at det har blitt verre, der noen sier at det har blitt litt bedre. Det er vanskelig å vite hvilke hellinger som er representative i og med at vi har hatt den perioden vi har hatt, men i hvert fall så har det ikke vært noen merkbar bedring for de som bor her.

Politiker 1 setter det hele i en større kontekst der flere utbyggingsprosjekter har blitt vedtatt, som har påvirket trafikkbildet. Det er uunngåelig. Et av argumentene som ofte kommer opp i politiske debatter er at en stenging eller begrensning av Kystveien, vil svekke sentrum, og det er det ingen som ønsker.

Hva er fremtiden til Folkestemme Kystveien, spør jeg. Politiker 1 mener de må fortsette å jobbe og stå på, selv om det er en fare for at arbeidet kan stoppe litt opp. De burde inkludere seg selv inn i alle saker hvor det angår dem. Det er et initiativ de må ta selv, forteller Politiker 1.

Politiker 2 har en annen tilnærming til Folkestemme Kystveien, og forklarer deres initiativ i den store konteksten, i likhet med ildsjelen bak initiativet. Helt tilbake til da E18 i sin tid ble vedtatt, tilførselsveien skulle bygges og det avgjørende argumentet hvilte på at Kystveien skulle avlastes. For Politiker 2 sin del, og partiet, var dette en viktig sak. I etterkant viste det seg at innbyggerne i Arendal ikke var villige til å betale «9 eller 11 kroner» i bompenger, og være med på å redusere trafikken, og bedre bomiljøet for de mange menneskene som bor langs strekningen. Politiker 2 forstår også hvorfor mange ikke ønsker å betale bompenger:

Jeg ser jo poenget hvis du er nødt til å kjøre bil av en eller annen grunn. Si du gjør det 200 dager i året og én vei er rundt 10 kroner, så blir det altså 20 kroner tur-retur. Og da er jo det 4000 kroner.

Politiker 2 forklarer at man som politiker ikke kan gå ut og forvente at det er noe alle kan ha råd til. I tillegg er ikke bomordningen noe kommunen har mulighet til å gjøre noe med. Politiker 2 viser likevel forståelse for at de i Folkestemme Kystveien hadde en forventning om at situasjonen deres skulle bli mye bedre, med tanke på tilførselsveien sin avlastningshensikt.

Selv har Politiker 2 samarbeidet med Folkestemme Kystveien om politiske saker og mediasaker. Også politiker 2 nevner saken der man behandlet Folkestemme Kystveien sitt forslag, basert på fylkeskommunen sine tiltak, som et eksempel. Politiker 2 sier forslagene til tiltak blant annet var stenging av Kystveien, innsnevring for buss og miljøgate. En rekke ulike tiltak som Bystyret «bare skjøyt ned». Politiker 2 forteller at bilen i denne sammenheng er utrolig hellig, både for

innbyggere og politikere i Arendal. Også her vises det stor forståelse for opplevelsen til Folkestemme Kystveien, om at «ingenting skjer».

Politiker 2 oppfatter at Folkestemme Kystveien som initiativ er ute etter «harde realiteter» og «konkrete endringer». Det holder ikke lenger å si «vi skjønner dere, og vi jobber med dere». Politiker 2 sin opplevelse er at initiativet per dags dato er slitne og trøtte, og enda ikke har opplevd noen «boostere», som gjør at forhåpningene «synker som stein på dypt vann». Politiker 2 har og en oppfatning om at Folkestemme Kystveien ikke opplever et Bystyre som har mye vilje.

6.4.3. Erfaringer med borgerinitiativ

Politiker 1 forteller at de ikke har erfaring fra liknende borgerinitiativ som Folkestemme Kystveien. Det de har hatt, er lokale engasjement i forbindelse med utbygging av blokker, der en gruppe mennesker ønsket å stoppe noe som ville ødelegge for dem. Det er ikke slik Politiker 1 oppfatter Folkestemme Kystveien, da de «ønsker å få ting til å skje som skal gjøre det bedre for dem».

Ved spørsmål om det er noen muligheter for samarbeid mellom slike initiativ og politikere i kommunen, svarer Politiker 1 at det har vært litt samarbeid allerede. I forbindelse med ulike saker har de snakket sammen på telefon og utvekslet argumentasjon, blant annet i forbindelse med saken om de ulike tiltakene fra fylkeskommunen. Det har vært et nyttig samarbeid. Ofte kan slike initiativ ha kapasitet til å tenke mer på enkeltsakene, enn en politiker har, som må forholde seg til alle saker:

De skal ikke behandle 30 saker i Bystyret hver måned, de har liksom den ene. Og da er det jo ofte mye godt gjennomtenkt som kommer, og det kan være både fra sånne initiativ, utbyggere og fra andre grupper.

I tillegg vil ikke en politiker fremme argumenter som en selv ikke er enig i, dermed er det positivt å kunne ha flere ben å stå på i debatten, forklarer Politiker 1.

Mulighetene for borgerinitiativ ligger i at de kan fungere som en sikkerhetsventil, og er et viktig element i demokratiet. Utfordringsbildet til slike initiativ er at det ofte kan bli et ensidig perspektiv. I tillegg kan det i enkelte tilfeller være vanskelig som politiker å få medlemmer av slike aksjonsgrupper, som Politiker 1 kaller det, til å forstå at man som politiker er nødt til å ha et bredere perspektiv. Det er og en utfordring med at slike initiativ gjerne blir tidsbegrenset.

Et av spørsmålene som blir stilt er hva som ønskes av slike initiativ. Slik Politiker 1 ser det så vil man som politiker enten synes at initiativet er helt fantastisk eller «grøss og gru», alt ettersom hva som vil stå i partienes partiprogram. Politiker 1 synes det blir galt å skulle si noe om hva som ønskes av initiativ, da det i bunn og grunn er noe de må finne ut av selv. Likevel kunne slike initiativ vært mer taktiske i fremgangsmåten, om politikeren kunne ønsket noe:

Generelt så er det noen av de som kanskje har en måte å henvende seg på eller fremtoning som gjør at de ikke vekker godvilje, da.

Det siste spørsmålet jeg stiller i intervjuet, er hva de tenker må ligge til grunn for at borgerinitiativ føler seg sett og hørt. Politiker 1 sier at de for eksempel kunne gått mer grundig inn i uttalelsene som kommer fra borgerinitiativ, og svart de grundig ut. En ulempe med det vil derimot være at sakene blir tid- og ressurskrevende, og nesten umulig å lese gjennom. Det er begrenset kapasitet både hos ansatte i kommunen og politikere. Politiker 1 viser til at det i noen saker har vært dialogmøter mellom part og kommunen, som har vært veldig nyttig.

I intervjuet med Politiker 2, stiller jeg spørsmål om hva borgerinitiativ egentlig kan bidra med? Det mest åpenbare er at det løfter en problemstilling, forklares det. Dette kan være på godt og vondt, og det refereres til den såkalte «Hovesaken» der et initiativ endte med å mobilere stort og danne seg som et politisk parti. Slike saker minner Politiker 2 på hvorfor det er bra med et representativt demokrati, og at man ikke har folkeavstemninger for enhver ting. Det forklares med at saker som skal behandles politisk må være velinformert og ha flere perspektiv, ikke bare én side av en sak:

Borgerinitiativ kan være bygd på fordommer og interesser til noen få, som ikke nødvendigvis kommer fellesskapet til gode.

Ulike typer engasjement fører og til at politikere legger mye vekt på ombudsrollen de har. Dette forklares med at politikere har et ansvar overfor velgere, ansatte i kommunen, kommunens innbyggere ellers, om å være gode rollemodeller. Det er noe som kan påvirkes av ulike borgerinitiativ, ta mange krever at politikere må ta stilling til en sak:

Det kan føre til at politikere mister det store perspektivet og da kan fort fokuset bli mest på den gruppen som roper høyest, og ikke nødvendigvis på hva som er det beste for samfunnet som helhet.

7. Analyse og drøfting

Denne delen av oppgaven er en analyse og drøfting rundt de empiriske funnene, opp mot det teoretiske perspektivet i oppgaven. Dette fremstilles i tre deler, hvor den første delen vil trekke linjer fra teori om sosial bærekraft, og på hvilke måter case uttrykker det. Den andre delen vil ta for seg teori medvirkning med påfølgende praktiske eksempler fra case. Deretter vil jeg diskutere ulike perspektiver om og rundt borgerinitiativ, og hvordan det henger sammen med erfaringene fra Folkestemme Kystveien.

7.1. Det sosiale bærekraftsperspektivet, hvordan kommer det til uttrykk?

De empiriske funnene viser at det er utfordringer med sosial bærekraft, også lokalt i Arendal. Kommuneplanens samfunnsdel stadfester sosial bærekraft som en strategi for å nå kommunens implementerte bærekraftsmål om «bærekraftige byer og lokalsamfunn» (Arendal kommune, 2020, s. 25). Visjonen om en bærekraftig utvikling for Arendal innebærer blant annet «innbyggerne opplever at deres initiativ, ressurser og bidrag blir håndtert konstruktivt og at de reelt opplever at de er med på å prege samfunnsutviklingen i Arendal kommune» (Arendal kommune, 2020, s. 25).

Selve case og historikken det representerer, viser sosial bærekraft i praksis. Gjennom intervjuene med planleggerne i kommunen stadfestes det at Arendal kommune er en by, som har vært preget av transport- og vegplanlegging gjennom mange tiår, og at det er en kultur eller trend som er vanskelig å snu. Dette er i seg selv et godt eksempel på hvordan fortetningsstrategier, fører til en kompakt by. Som teorien (Aarsæther et al., 2018; Bergsli et al., 2019; Næss, 2017) peker på er sosial bærekraft er en særlig utfordring i møte med fortetningsstrategier som preger «kvaliteten på byrom, fordeling av ressurser og innbyggerinvolvering» (Bergsli et al., 2019).

Case representerer i dette tilfellet det menneskelige perspektivet ved utvikling, som Mensah (2019) peker på, og hvordan fortetningsstrategiene og de lokale konsekvensene påvirker en gruppe mennesker. Folkestemme Kystveien er en gruppe mennesker som opplever at kvaliteten på deres byrom, som i dette tilfellet er deres bomiljø og nærmiljø, er dårlig og påvirker deres fysiske og psykiske helse. Det være seg gjennom støv-, støy- og lydforurensning som preger deres tilværelse i egne hjem, i tillegg til at det påvirker hvilke muligheter man har til å ferdes fritt i området. Her er det barn, voksne og eldre som rammes. Perspektivet til Folkestemme Kystveien

handler og om at kvaliteten på byrommet blir dårlig, også fordi de ikke har mulighet til å velge grønn mobilitet foran bilkjøring, da det oppleves utrygt.

Når det gjelder fordeling av ressurser opplever Folkestemme Kystveien at deres situasjon ikke prioriteres av kommune og politikere, og de nærmest er latt til seg selv. Særlig opplever de en urettferdighet knyttet til hvilke stemmer som blir hørt, hvorav næringsinteresser virker til å råde over ressursene. I en større sammenheng kan man se på det som et bomiljø som stadig opplever konsekvensene og ulempene ved utviklingen i Arendal. Mye på grunn av plasseringen av bomiljøet, som kommuneplanleggerne peker på, så er det vanskelig å skulle gjøre noe med et bomiljø langs en hovedvei. Det oppleves likevel urettferdig å stadig ha en negativ utvikling, når andre områder prioriteres, og opplever en positiv utvikling. I dette tilfellet påvirker også den positive utviklingen, som er andre byggeprosjekter og utviklingsprosjekter, negativt på bomiljøet langs Kystveien. Herunder gjennom økt trafikk.

Perspektivet om innbyggerinvolvering gjør seg gjeldende på flere måter. Case i seg selv er et eksempel på en demokratisk stemme og sikkerhetsventil. Det er et eksempel på hvordan man kan som borger, forene seg og kjempe for en sak. Case bekrefter og det Bergsli et al. (2019) viser som identifiserte utfordringer, nemlig at «deltakelse i byutvikling ofte [er] begrenset til det obligatoriske minimum på grunn av manglende ressurser og politisk vilje». I intervjuet med planleggerne i Arendal kommune bekreftes det at kommunen har begrenset med ressurser når det kommer til medvirkning. De uttrykker selv et ønske og behov om å «gjøre mer» og «jobbe mer ideelt», men at det krever en mye større ressursgruppe, enn det som foreligger. Ofte blir det «godt nok», «halvveis eller «det du rekker», som kan tyde på at medvirkning i Arendal ofte begrenses til det obligatoriske minimum.

Det er en tydelig frustrasjon fra Folkestemme Kystveien sin side knyttet til den politiske viljen til å handle. Her er det selvsagt flere sider av en sak. Slik politikerne ser det er det vanskelig å skulle prioritere det de ser på som en snever sak i den større sammenheng. Handlingsrommet som kreves av Folkestemme Kystveien, vil og påvirke både næringsliv og mennesker i det daglige. Det er utfordrende å skulle ta valg som går på bekostning av det de anser som positiv utvikling og økonomisk utvikling, herunder transport av varer, tjenester og mennesker. Begge politikerne som intervjues stadfester at bilen står sterkt i Arendal, og at avgjørelser som påvirker bilkjøring, vil anses som upopulært hos både velgere og næringsinteresser. Det kan påvirke

utviklingen av sentrumsområdet, og det er ikke ønskelig. Dette er likevel to politikere som i utgangspunktet opplever engasjementet til Folkestemme Kystveien som positivt, og at de kjemper for mange av de samme målene kommunen og politikere selv har vedtatt. De representerer et mindretall i politikken i Arendal, hvorav flertallet i dette tilfellet, ikke har ønsket å stille til intervju. Det er en mangel på politisk vilje til å handle, ikke nødvendigvis representert av politikerne jeg har intervjuet i denne studien, men som representeres av uteblivelsen av å ville uttale seg om saken.

7.2. Medvirkning i praksis

Hva kan de empiriske funnene si om medvirkning? I Arendal kommune er det begrenset med ressurser til medvirkningsarbeid. Planleggerne i kommunen peker likevel på at de har forsøkt, og forsøker, mange ulike metoder i håp om å få med flest mulig. Ofte blir det derimot kun ved det obligatoriske minimum, de to nederste trinnene i medvirkningsstigen til Arnstein, som omhandler varsel om oppstart og informasjon om planen (1969; Aarsæther et al., 2017; Pbl, 2008). I de tilfeller de har gått utover lovens krav er det forsøkt alt fra folkemøter, digitale møter, arbeidsverksteder og spørreundersøkelser. Planleggerne stadfester at også i Arendal ser man tendenser til et «rituelt preg» (Aarsæther et al., 2018, s. 207) på folkemøtene, over tid. Det er ofte de samme som deltar, og ofte ser man en overrepresentasjon av eldre menn. Dette kommer og frem som et utfall på innspillene som kommer inn til kommunen, som i liten grad speiler det mangfoldige samfunnet som Arendal kommune er.

7.2.1. Private forhold og offentlig planlegging

Det teoretiske aspektet til Aarsæther et al. (2018) baserer seg på empiri om overrepresentasjon av private utbyggere som forslagsstillere og ved vedtatte reguleringsplaner. Dette viser seg å stemme godt også i Arendal. Kommunens planleggere kaller det «utbyggernes tid», og viser til nasjonale krav om «bottom-up» tilnærming i planlegging, men forteller at det i praksis ikke er mulig. Slik dagens planpraksis er handler det mer om å få gjennom private planforslag i politisk behandling. Dette uttrykker planleggerne i kommunen som en utfordring, også i andre kommuner.

I lys av perspektivene som Hanssen og Millstein (2021) bidrar med, om konsekvensene av privatisering av byrom, virker også til å stemme i noen grad i Arendal. Særlig perspektivene om eierskapet av byrom, og ansvarsfordeling. For hvem skal egentlig ta tak i saken som

Folkestemme Kystveien kjemper for? Empiri har vist gjennom alle intervjuer at dette er en stor utfordring. Alle stadfester at det er mange ulike aktører å forholde seg til, og at den ene peker på den andre. I dette tilfellet er selve veien Kystveien eid av fylkeskommunen, men her er det mange tilhørende og berørte områder, som eies både av kommune og private. Det virker komplekst og nærmest umulig å jobbe på tvers av systemer og ansvar, noe ildsjelen bak initiativet også påpeker.

Teori peker på store dilemmaer knyttet til privatisering av byrom som påvirker demokrati og dermed innbyggers muligheter for medvirkning og sosial bærekraft. Politikerne i studien er tydelig på at de søker samarbeid med «de som vil få til noe», som ofte er private utbyggere, eiendomsselskaper og utviklere. Dermed skaper de et demokratisk underskudd – noe de selv også har definert som et kjent problem i kommunen. Det virker dernest ikke som det foreligger et fokus på løsninger og måter å møte det demokratiske underskuddet på. Det danner seg en evig runddans der behovet for økonomisk vekst og næringsliv alltid vil gå foran – som i og for seg er viktig for kommunen og annet næringsliv ellers, men som er med på å skape et skille mellom kommune som planmyndighet, politikere som utøvende og vedtaksbestemmende myndighet og befolkning ellers. Det er ikke et problem som virker til å være spesielt for akkurat Arendal, men er heller en trend som har festet seg over tid, og dannet et mønster over hele landet. I møte med de store utfordringene som både banker på døren og som møter oss i fremtiden, er det på tide å ta en pause og revidere måten man tenker og gjør byplanlegging. Her har man en gyllen sjanse til å gå foran og bryte et mønster, og heller danne et nytt. Et nytt mønster der demokrati og innbyggermedvirkning flyttes frem og driver en prosess, istedenfor at private utbyggere og eiendomsselskaper setter premissene og former byen.

7.2.2. Muligheter for medvirkning

Opplevelsen til Folkestemme Kystveien er at man har liten mulighet til å «reelt prege samfunnsutviklingen» (Arendal kommune, 2020). I de tilfeller man kan medvirke og påvirke, gjelder det mindre viktige saker, som i dette tilfellet eksemplifiseres med plasseringen av en blomsterpotte. Når det gjelder de større sakene, som er komplekse, oppleves det liten grad av medvirkningsmulighet. Både som en borger, men og som et borgerinitiativ. Teorien peker på at sivilsamfunnsaktører «opplever at deres rolle blir redusert til å være reaktiv og kritisk» (Aarsæther et al., 2017, s. 199). Ved fremleggelse av dette til ildsjelen, er svaret 100% på at det

også er slik det oppfattes for Folkestemme Kystveien. Slike opplevelser kan føre til at man velger å utebli fra debatten, noe som er kritisk for oppnåelsen av mer demokratisk by- og stedsutvikling. Ildsjelen selv forstår godt hvorfor man velger å ikke delta, det samme betraktningene gjør også planleggerne i kommunen.

Ved å nettopp rangere noens meninger, innspill, bidrag og hensikt til å bety mindre for noen og mer for andre hindrer man tilførsel av nye tanker, holdninger og demokratiske aspekter. Det blir et ensidig perspektiv som ikke legger grunnlag for en by som inneholder et hav av mangfold. Dette stadfester planleggerne i kommunen; innspillene som mottas er i stor grad utformet av menn, og i liten grad av kvinner og de med innvandrerbakgrunn. I tillegg sliter de med å nå yngre mennesker i 20-årene.

Folkestemme Kystveien har ved flere anledninger sendt inn innspill til ulike planer og deltatt på alle medvirkningsmøter for å tale sin sak. I retur har man fått beskjed om at perspektivet er for snevert, og at det ikke kan inkluderes, fordi det ikke er innenfor planområdet. Jeg stiller meg da undrende om systemet rett og slett er for snevert, og at man er for vant til de tradisjonelle rammene, som gjør at kommunen selv ikke ser verdien av innspillene. Istedenfor oppfattes det som en motreaksjon, aksjonsgruppe eller protestgruppe. På samme tid stiller jeg meg undrende til at kommunen selv uttrykker mangel på ressurser til å kunne drive «spennende og annerledes planlegging», for slik jeg ser det har man en gyllen mulighet til å kunne ta imot og spille på lag. Det er nærmest en «vinn-vinn»-situasjon å kunne høste inn hva slike initiativ bidrar med, når de ønsker å bidra med noe. Verken politikere eller planleggere i kommunen er «imot» det de ønsker, snarere tvert imot. Flere stadfester at slike initiativ kan bidra med å løfte en problemstilling og gi en «boost» til oppgaver som er ønsket å jobbe med. At det er et mulighetsrom akkurat i dette skjæringsfeltet, det er tviler i alle fall ikke jeg på.

Hvordan det kan foregå er det derimot verre å kunne svare konkret på. Ildsjelen og Folkestemme Kystveien sine perspektiv retter seg mot at kommune, fylke og andre aktører må være fleksible og ønske å se muligheter. Ti dels må kanskje Arendal kommune stille seg spørsmålet; Hva ønsker vi som kommune og politikere av borgerne våre? Ønsker man at de skal være aktive og deltakende så må også systemet være på plass for å fange det opp, og utspill om «det er forskjell på å bli hørt og få viljen sin» må ta slutt. Det er ikke to motsetninger, eller to alternativer som man kan velge mellom. Det er verken å bli hørt eller å få viljen sin det handler om i det hele tatt,

det er ikke det Folkestemme Kystveien ønsker i alle fall. Det handler om å bidra og kunne delta i å utvikle, forme og prege byrom man oppholder seg i og har en tilknytning til. Det er rett og slett en respons på det kommunen ber om og som ambisjonsnivå legger opp til, men så har man ikke formet systemet eller faktiske muligheter til å kunne ta det imot.

Det må foreligge en politisk vilje til å håndtere situasjonen, slik at planavdelingen kan få en politisk bestilling, slik at det dermed kan foreligge en konkret plan. Det tyder på et rigid system, hvor behovene for måloppnåelse av FNs bærekraftsmål, Nasjonale forventninger og kommuneplan, tilsier og tyder på at systemet må være mer fleksibelt.

7.2.3. Kompetansekrav i medvirkning

Et annet perspektiv som de empiriske funn tyder på, er at det direkte ikke stilles krav til innbyggere om kompetanse for å medvirke, men at det indirekte gjør det. Dette opplever Politiker 1 at ikke mange har, som fører til lite gjennomarbeidde planforslag og innspill, som igjen fører til at slike innspill gjerne ikke tas til følge. Planleggerne i kommunen viser til at man helt klart har en fordel dersom man vet når man kan påvirke i en planprosess, og at innbyggere gjerne våkner for sent. Ildsjelen opplever at man også har en fordel hvis man kan bruke profesjonelle aktører ved utarbeidelse av planforslag, noe veldig få har tilgang på. Dette omtales som noe private utbyggere i stor grad gjør, som kan være med på å bekrefte hvorfor en det i hovedsak er private forslagsstillere sine reguleringsplaner som behandles og vedtas.

Medvirkning i praksis i Arendal kommune kan sammenlignes med en fest man har blitt invitert til, men som ingen har fortalt var en kostymefest. Plutselig står man der uten kostyme, og befinner seg utenfor sjargong og intern samhörighet. Det slår meg at politikere og kommunalt ansatte peker på kapasitetsmangler, kompetansemangel og overarbeid når det gjelder plan- og bygningsaker i kommunen, og det nærmest ikke er ønskelig med henvendelser, innspill og medvirkning som vil belaste det ytterligere. Derfor setter jeg spørsmålstegn ved hensikten til medvirkning i planlegging og hvorvidt det er «initiativet» sin feil, eller om det rett og slett er systemet som er feil. Det er et system som har blitt til over flere år, som har blitt formet av politikk og praksis, men virker ikke til å ha tatt høyde for et velinformert, engasjert og handlingskraftig publikum. Setter man seg for høye ambisjoner og mål, eller gir man feil inntrykk til innbyggere?

7.3. Erfaringer fra et borgerinitiativ

Hvilken rolle skal innbyggere ha i møte med planlegging, og hva kan vi lære av slike initiativ?

Empirien gir et godt innblikk på innsiden av et borgerinitiativ, og kan være med på å svare på flere av de teoretiske hullene som pekes på. Deriblant hvilke muligheter og utfordringer som foreligger ved et samarbeid med kommunale systemer (Vasstrøm & Paaby, 2021). Folkestemme Kystveien har samarbeidet med ulike aktører, og kanskje særlig forsøkt å samarbeide med kommunen og politikerne i Arendal kommune. Det har vist seg å ikke være et gjensidig samarbeid som sådan, det har heller blitt opplevd som påtvunget fra initiativet sin side. De opplever å måtte mase seg til kontakt og for å komme i møte med de ulike partene, og savner en tilnærming som baserer seg på å bli invitert inn i varmen.

De opplever å bli sidestilt, noe kommunens planleggere og er enig i – det kommer fra sidelinja, og passer dårlig inn i den kommunale strukturen og overordnede styringsdokumenter. Både planleggere og politikere er klar over målkonfliktene ovenfor ønskede ambisjoner uttrykt i kommuneplanen, og det faktiske handlingsrommet.

Folkestemme Kystveien viser kanskje mest av alt noen personlige erfaringer, både som et enkeltindivid og som et borgerinitiativ. Det er tøft å møte det kommunale systemet og føle på maktesløshet. Det er tøft å oppleve at politikere ikke tar deg på alvor – det er jo tross alt de som skal representere oss borgere. Det er tøft å være en frontfigur og gå i bresjen for en sak.

Det er også givende. Det gir og skaper positivitet til lokalsamfunnet. Det gir en følelse av at man kjemper for noe som er av betydning for noen, utover enn selv. Det virker likevel ikke til at det er nok for å oppleve engasjementet som en seier i seg selv. Her må det også mer konkrete handlinger til.

Opplevelsene til Folkestemme Kystveien viser at det ikke er et system som er kapabel til å være fleksibelt, i den grad av at man kan oppleve «reell» medvirkning, endring eller få gjennomslag. Det er fremdeles, som Pløger (2021) peker på, et system som er temmet for å kunne håndtere det planlagte, og ikke det uplanlagte.

7.3.1. Er Folkestemme Kystveien et eksempel på «activist planning», herunder et kritisk-alternativ initiativ?

Planleggingsteoretikeren Tore Sager (2016) viser til begrepet «activist planning». Dette begrepet omfavner de som legger frem konkrete alternative planforslag, i håp om å kunne påvirke og endre hvordan sin egen by eller sitt eget nabolag utvikles. Bak det ligger en intensjon om en ønsket utvikling. På lik linje kan det trekkes paralleller mot borgerinitiativet Folkestemme Kystveien. Det hele startet med ildsjelen sitt engasjement, og representeres i dag av 12 velforeninger og mange 100 boenheter, som alle ønsker en ønsket utvikling for sitt nabolag. I dette tilfellet strekker nabolaget seg fra Krøgenes til Barbu, og den ønskede utviklingen handler om bærekraftige levekår, grønn mobilitet og en generell trafikkreduksjon.

Sager (2016) viser også til at de som omfavnes av begrepet, som regel er helt vanlige folk, som med sin kunnskap og pågang jobber mot noe. Det er ikke nødvendigvis utdannede planleggere eller noen med den type kompetanse. Den viktigste kompetansen er det lokale perspektivet. Jeg kan ikke si med sikkerhet at ingen medlemmer i Folkestemme Kystveien er planleggere, men jeg kan si med sikkerhet at verken ildsjel, eller medlemmer av styret er det. Det som har slått meg som særdeles interessant og unikt med dette tilfellet, både gjennom arbeidet med empiriske data og underveis i prosessen, har vært kunnskapen ildsjelen besitter. Det stadfestes gjennom intervjuet at det til tider ble brukt mange timer daglig på å lese seg opp på gamle planer, vedtak og andre dokumenter. Det er rett og slett en gullgrube av et lokalt perspektiv, der man besitter et fullt overblikk på saken, fra start og til dagens situasjon. Det er klart at med 12 års erfaring med saken, så skulle det kanskje mangle. Det får meg til å reflektere rundt hva man faktisk kan gjøre med all kunnskapen og det lokale perspektivet. Er kommunen klar over det? Er politikere klar over det? Det oppfatter jeg ikke som at det helt og holdent gjør, gjennom intervjuene. Ildsjelen gjør selv noen refleksjoner rundt dette hvor det fortelles om politikere som byttes ut og ansatte som slutter, og dermed avsluttes og gangen i det. Det avsluttes derimot ikke fra initiativet sin side, snarere tvert imot. Her fortsetter man å tilegne seg kunnskap.

Et annet kjennetrekke ved «activist planning» er at de står helt fritt fra politiske og ideologiske syn. Dette bekrefter også Folkestemme Kystveien, de er helt frie i sin tilnærming, da det er saken som er viktig for dem. Likevel slår det meg at de på en måte ufrivillig tvinges mot en ideologisk eller politisk side. Dette skjer ikke fra deres initiativ, men skjer gjennom de holdningene de blir

møtt med. For eksempel så har initiativet snakket med alle politiske parti, og fått medhold og sympati fra et fåtall av dem. De partiene representerer et klart mindretall i Bystyret i Arendal kommune, og gjennom dette så kan det legitimere en slags politisk valgt side. For initiativet sin del, spiller det ikke noen rolle om det er den ene eller andre siden, men for oppfattelsen av saken utenifra så kan det være av betydning. En kan vel og kanskje si at de perspektivene som saken tar opp, representerer en viss ideologisk tilknytning. Herunder hvis man trekker det mot miljømessige spørsmål. Likevel er ikke selve initiativet knyttet med en intensjon mot å være representert mot en spesifikk ideologi.

Et tredje kjennetrek ved «activist planning» handler om hvilke tiltak, eller aksjoner man bruker som middel. Sager (2016) viser til en rekke aksjonsbaserte tiltak, deriblant; «picketing, pamphleteering, sit-ins, house occupations, boycotts, large and loud street demonstrations, solemn processions, vigils, guerrilla theatre, graffiti, public meetings, rallies, petitions, statements to the public media, banner-waving from symbolic landmarks, cyber-attacks, [and] hurling stones at the police and blocking entrances ... ». I spørsmål om Folkestemme Kystveien har vurdert slike «aksjonistiske» tiltak, så er svaret nei. Det nærmeste av handlingsbaserte tiltak er å ha invitert til en workshop. De type tiltak som Sager (2016) viser til opplever ildsjelen bare vil medføre useriøsitet, og påvirke saken deres negativt. Det sammenlignes med «sandkassekasting». Likevel er det noen som har kommet med ønsker til Folkestemme Kystveien om å initiere slike tiltak, men foreløpig foreligger ikke det som en ønsket strategi.

En form for «activist planning», er kritisk-alternative initiativ, som Kristiansen (2012) skriver om. Begrepet omfavner i de tilfeller det er sivilaktører og borgere som retter kritiske blikk på måten byplanlegging foregår, som stekker seg utover det å bare være imot eksempelvis en plan. Her er man i tillegg kritisk til metodene som brukes og hvordan prosessene foregår, i tillegg til å legge frem egne alternativer. Dette begrepet oppfatter jeg som godt dekkende for de strategiske valgene Folkestemme Kystveien har gjort.

8. Konklusjon

Denne studien har søkt å svare på problemstillingen: *Hvordan representerer Folkestemme Kystveien utfordringer med lokal sosial bærekraft og medvirkning i Arendal kommune? Hvilke erfaringer og perspektiv kan et lokalt borgerinitiativ bidra med?*

Case har vist seg å være et godt eksempel på hvordan sosial bærekraft kommer til uttrykk i praksis. Det har også bidratt til å gi noen utfyllende lokale perspektiver på medvirkningsarbeidet i Arendal kommune. Folkestemme Kystveien som case har vist seg å bidra med mange erfaringer og perspektiver på møtet mellom borgerinitiativ og planlegging.

Byutvikling og planlegging i en kommune er en praksis som styres av tekniske krav og bestemmelser, som er plassert i et rigid system. Det favner likevel om menneskelige forhold og relasjoner og legger føringer for hvordan vi som mennesker skal leve, bo, oppholde og bevege oss.

Denne studien peker ikke på en løsning, verken for initiativet eller for medvirkning eller sosial bærekraft. Det er likevel med på å løfte problematikken på et annet nivå og belyse erfaringer, som kan bidra til løsninger på lang sikt. Dette er nok ikke det eneste eksempelet eller tilfellet der borgere opplever maktesløshet, forvirring og manglende vilje til å løse de utfordringene som oppleves som viktig for dem. Det er en problemstilling som vil gjøre seg mer aktuell i tiden fremover, da innbyggere vil kreve mer handling av våre folkevalgte, når det gjelder komplekse utfordringer i samfunnet.

I en tid hvor verden møter nye utfordringer og komplekse, globale og tidvis katastrofale hendelser, så vil slike initiativ bare bli flere. Det er lov, det er bra og det oppfordres til å være engasjerte medborgere i et demokratisk samfunn, og da må systemet også handle deretter. En kan ikke bare komme med formuleringer som «det er forskjell på å bli hørt og få viljen sin», «det er ikke nok ressurser i kommunen til å ta tak i det», «vi må prioritere annerledes», osv. Det holder ikke i møte med engasjerte medborgere som brenner for en sak. Her må man utøve skjønn, og her må man se utover den tradisjonelle horisonten av medvirkningsmetoder- og prosesser og andre planpraksiser.

Litteraturliste

Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (2017). *Utfordringer for norsk planlegging – kunnskap, bærekraft, demokrati*. Cappelen Damm Høyskoleforlaget.

Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (2018). *Plan og samfunn – system, praksis, teori*. Cappelen Damm Akademisk.

Agder fylkeskommune (u.å). *29 år etter "Surt liv på det blide Sørland" Hvordan står det til i Agder nå?*. <https://agderfk.no/vare-tjenester/folkehelse-levekar-og-likestilling/folkehelse/levekarsstatistikk/>

Arendal kommune (2020). *Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2030*. https://www.arendal.kommune.no/f/p1/ic20368d8-fb19-420b-9c76-c30975f8e4a5/kommuneplanens-samfunnsdel-2020_web.pdf

Bryman, A., Clark, T., Foster, L., Sloan, L. (2021). *Bryman's social research methods* (Sixth edition.). Oxford University Press.

Cruickshank, J. & Krzyzowski, A. K. Ø. (2022). Fra utbygger- til innbyggerstyrt utvikling. *Fedrelandsvennen*. <https://www.fvn.no/mening/leserinnlegg/i/1Oe8dJ/fra-utbygger-til-innbyggerstyrt-utvikling>

Ditlefsen, H., Gelius, J., Rømteland, O. (2020). Arendal vant kampen om ny batterifabrikk. *NRK Sørlandet*. <https://www.nrk.no/sorlandet/legger-batterifabrikk-til-eyde-energi-park-i-arendal-1.15300917>

Doorley, S., Holcomb, S., Klebahn, P. Segovia, K. Utley, J. (2018). *Design Thinking Bootcamp*. https://static1.squarespace.com/static/57c6b79629687fde090a0fdd/t/5b19b2f2aa4a99e99b26b6b/1528410876119/dschool_bootleg_deck_2018_final_sm+%282%29.pdf

Dovey, K. (2005). *Fluid City*. London: Routledge

Elvekrok, I. & Smith, K. H. (2013). Kafédialog som pedagogisk verktøy. *Uniped*, 36(2), 25-37. <https://doi.org/10.3402/uniped.v36i2.21512>

Fløde, V. (2022). Kan bli en av landets største næringsparker. *Agderposten*. <https://www.agderposten.no/nyheter/kan-bli-en-av-landets-storste-naeringsparker/>

FN-sambandet (2022, 23. februar). *Bærekraftige byer og lokalsamfunn*. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>

FN-sambandet (2021, 11. mai). *FNs bærekraftsmål*. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

Guribye, E. (2016). *Mot «Kommune 3.0»? (FoU-rapport nr. 3)*. Agderforskning. <https://static1.squarespace.com/static/5dd15233cf3c9512c32ddf10/t/5dd1a74c48fc02235997c6e8/1574020944751/FoU-rapport-3-2016-endelig.pdf>

Hanssen, G. S. & Millstein, M. (2021). *Demokratiske byrom*. Universitetsforlaget.

Harsvik, R. B., Tandberg, I. E. & Pettersen, G. R. (2020). *Hvor sosialt?: en studie av sosial bærekraft i byutviklingen på Hamar*. Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo. https://bibsys-tk.userservices.exlibrisgroup.com/view/delivery/47BIBSYS_AHO/1240906930002237

Henriksen, I. M., & Tjora, A. H. (2019). *Bysamfunn*. Universitetsforlaget.

Haarstad, H., Sareen, S., Wanvik, T. I., Grandin, J., Kjærås, K., Oseland, S. E., Kvamsås, H., Lillevold, K. & Wathne, M. (2018). Transformative social science? Modes of engagement in climate and energy solutions. *Energy Research & Social Science* 42(2018), 193–197. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.03.021>

Høyland, H. & Hualand, A. (2021, 12. november). Her laget de Norges billigste gangvei – det liker ikke fylkeskommunen. *NRK Rogaland*. <https://www.nrk.no/rogaland/pa-undheim-laget-de-gangvei-i-rekordfart-uten-byrakrati-1.15721250>

Hillier, J. (2007). *Stretching Beyond the Horizon: A Multiplanar Theory of Spatial Planning and Governance*. London: Ashgate.

Ihme, H. (2021, 23. november). – Det har ikke hjulpet en døyt. *Fedrelandsvennen*. <https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/MLa7WK/det-har-ikke-hjulpet-en-doeyt>

Kommunal- og distriktsdepartementet (2022, 26. januar). *Register om betinget godkjenning og kontroll (ROBEK)*. <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommuneokonomi/robek-2/id449305/>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014). *Medvirkning i planlegging*.

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2015). *Innbyggerforslag*.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/7596a2d77524488d88a32f58a5aeac36/innbyggerforslag.pdf>

Kommuneloven. (2018). *Lov om kommuner og fylkeskommuner (LOV-2018-06-22-83)*.

Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2018-06-22-83?q=kommuneloven>

Kristiansen, R. (2012). *Kritisk-alternative initiativ i norsk byplanlegging – en studie av Byutviklingens År i Tromsø og Nyhavna-Regjeringen i Trondheim* [Doktorgradsavhandling, Universitetet i Tromsø]. UiT Munin.

<https://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/4183/thesis.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Lund, D.H. (2018). Co-creation in Urban Governance: From Inclusion to Innovation.

Scandinavian Journal of Public Administration, 22(2), 3-17.

<https://ojs.ub.gu.se/index.php/sjpa/article/view/3741/3478>

Meld. St. 40 (2020-2021). *Mål med mening: Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20202021/id2862554/?ch=1>

Mensah, J. (2019). Sustainable development: Meaning, history, principles, pillars, and implications for human action: Literature review. *Cogent Social Sciences*, 5(1), 1653531, DOI:

<https://doi.org/10.1080/23311886.2019.1653531>

Nyseth, T., Ringholm, T., Agger, A. (2018). Innovative forms of Citizen Participation at the Fringe of the Formal Planning System. *Urban Planning*, 4(1), 7-18.

<https://doi.org/10.17645/up.v4i1.1680>

- Nyseth, T., Pløger, J., Holm, T. (2010). Planning beyond the horizon: the Tromsø experiment. *Planning Theory*, 9(3), 223-247. <https://doi.org/10.1177%2F1473095210366196>
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling* (LOV-2008-06-27-71). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=plan%20og%20byggningsloven>
- Pløger, J. (2021). Politics, planning, and the ruling: the art of taming public participation. *International Planning Studies*, (26)4, 426-440. <https://doi.org/10.1080/13563475.2021.1883422>
- Rittel, H.W.J. & Webber, M.M. (1973). Dilemmas in a general theory of planning. *Policy Sci*, 4, 155-169. <https://doi.org/10.1007/BF01405730>
- Sager, T. (2016). Activist planning: a response to the woes of neo-liberalism?. *European Planning Studies*, 24(7), 1262-1280. <https://doi.org/10.1080/09654313.2016.1168784>
- Sager, T. (2018). Planning by intentional communities: An understudied form of activist planning. *Planning Theory*, 17(4), 449-471. <https://doi.org/10.1177%2F1473095217723381>
- Shirazi, M.R. & Keivani, R. (2018) The triad of social sustainability: Defining and measuring social sustainability of urban neighbourhoods. *Urban Research & Practise*, 12(4), 448-471. <https://doi.org/10.1080/17535069.2018.1469039>
- Statens Vegvesen. (2012). *Kommunedelplan med konsekvensutredning – E18 Tvedestrand-Arendal*. Statens Vegvesen. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiTl62VkbL4AhVys4sKHRKCABYQFnoECAcQAQ&url=https%3A%2F%2Fkarttjenester.ikt-agder.no%2Fplaninnsyn_arendal%2Fapi%2Fplandocument%3FdocumentId%3D21256&usg=AOvVaw0l mOBSEjEKrRMM2bsIROVG
- Torring, J., Sørensen, E. & Røiseland, A. (2016). Transforming the Public Sector into an Arena for Co-Creation: Barriers, Drivers, Benefits and Ways Forward. *Administration & Society*, 1-31. <https://doi.org/10.1177%2F0095399716680057>
- Transparency International Norge. (2021). *Høy tillit til institusjonene og best i klassen, men ikke fri for korrupsjon*. Transparency International Norge. http://transparency.no/wp-content/uploads/TI_Global-Corruption-Barometer-Norge-2021-1.pdf

Vasstrøm, M. & Paaby, K. (2021). Hvordan skapes rom for «omvendt deltakelse» i bærekraftig lokal samfunnsutvikling – aksjonsforskningens roller og bevegelser. *Forskning og forandring*, 4(2), 106-127. <https://doi.org/10.23865/fof.v4.3311>

Vedlegg

Intervjuguide Folkestemme Kystveien

1. Hva er Folkestemme Kystveien?
 - Hvordan startet det?
 - Hvor kom engasjementet fra?
 - Hva er målet til FK?
2. Hvordan planlegger dere? Kan du beskrive strategien deres, og evt. hvordan den blir til?
3. Anser du FK som aktivisme eller protest?
 - Hvilken rolle opplever du dere har og kanskje får?
4. Har dere presentert eller lagt frem alternative planer?
5. Hvem har du/dere samarbeidet med?
6. Hva er din oppfatning av hvordan kommunen burde forholde seg til FK og andre liknende initiativ som ønsker flere tiltak og mer handling knyttet til byutvikling?
7. Hvilke tanker gjør du deg om det kommunale plansystemet og mulighetene for et slikt initiativ?
8. Hva tenker du om handlingsrommet for medvirkning? Hvem kan medvirke?
9. Hvilken opplevelse har du ift. Hvilken kompetanse man burde ha?
10. Opplever du, både som leder av FK og borger, at du har mulighet til å påvirke byutvikling?
11. Hvem opplever du «blir hørt» og hvem «får viljen sin» i Arendal?
12. Hvilke muligheter opplever du dere har som et borgerinitiativ?
13. Hvilke utfordringer opplever du?
14. Hva kunne dere gjort annerledes?
15. Opplever du/dere at deres kunnskap tas seriøst av eventuelle motparter?

Intervjuguide Arendal kommune v/politikere

1. På hvilken måte oppfatter du betydningen av medvirkningsprosesser?
 - a. Hvorfor er det viktig?
 - b. Hvordan kan kommunen bli bedre på medvirkning?
 - c. Hva er utfordrende med medvirkningsprosesser?
1. På hvilken måte oppfatter du som lokalpolitiker et initiativ som Folkestemme Kystveien?
 - a. Har dere erfaring fra liknende initiativ?
 - b. Har liknende initiativ hatt betydning for utfall i en byutviklingssak tidligere?
2. Hvilke muligheter ser du ved et samarbeid med slike initiativ?
3. Hvilke utfordringer ser du ved et samarbeid med slike initiativ?
4. Hva ønsker du som politiker av et slikt initiativ?
5. Er det andre måter du tenker er bedre enn å opprette et borgerinitiativ, og isåfall på hvilken/hvilke måte/måter?
6. Hva tenker du må ligge til grunn for at slike initiativ føler de blir hørt og sett?
7. Hva tenker du må ligge til grunn for et samarbeid mellom slike initiativ og kommunen?

Intervjuguide Arendal kommune v/planleggere

1. Hvordan jobber dere med medvirkning i kommunen?
 - a. Hva fungerer/fungerer ikke?
 - b. Hvilke metoder er prøvd?
2. Hvordan opplever dere deltakelsen i medvirkning?
3. Tenker dere det er noen kompetansekrav for innbyggere som ønsker å medvirke?
 - a. Er det eventuelt noen fordeler med å ha det?
4. Hvem opplever dere blir hørt, og hvem får viljen sin?
 - a. Hvilke stemmer burde inkluderes når det gjelder byutvikling?
5. Hvordan opplever dere borgerinitiativ i møte med planlegging i Arendal?
 - a. Hvilken rolle tenker dere de burde ha?
6. Hvilke muligheter skaper borgerinitiativ?
7. Hvilke utfordringer skaper borgerinitiativ?
8. Har dere noe samarbeid med de, og isåfall hvordan?
9. Hvordan opplever dere måten de (Folkestemme Kystveien) jobber på?
 - a. Er det andre måter de burde jobbet på?
10. Hvilken rolle burde planlegging spille i møte med komplekse samfunnsutfordringer?
11. Hva er utfordrende med å jobbe som planlegger i kommune?