

Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen på et to-årig masterstudium i By- og regionplanlegging ved NMBU. Oppgavens omfang er 30 studiepoeng. Veileder i arbeidet med oppgaven har vært professor Elin Børrud ved Institutt for Landskapsplanlegging.

Først og fremst vil jeg takke alle informanter som har stilt til intervju. Uten deres velvilje til å dele deres kunnskap med meg, ville ikke dette prosjektet vært gjennomførbart. Tusen takk!

En stor takk rettes også til veileder Elin for konstruktive og presise tilbakemeldinger. Din faglige kompetanse og innsikt i byplanlegging som forskningstema har vært til stor inspirasjon.

Tusen takk til Bjørg, Øystein og pappa for korrekturlesing og språkvask.

Mest av alt vil jeg takke Marius og Erle som ble med på flyttelasset slik at jeg fikk studert videre. Dere har vært så uendelig tålmodige- tusen takk!

Os, Mai 2015

Mathilde Ilper Johnsen

Sammendrag

Denne oppgaven handler om hvordan man i Bergen kommune anvender planverktøy for å styre sjøfrontutviklingen i sentrale områder. Studien består av en caseanalyse av arealene rundt Damsgårdssundet i Årstad og Bergenhus bydel.

Oppgaven er basert på utviklingen av sentrale sjøfrontarealer, som på bakgrunn av avindustrialisering har blitt sanert og gjort til gjenstand for bolig- og næringsutbygging. Dette er en utvikling man har sett i havnebyer verden over de siste tiårene. Flere byteoretikere tar til orde for at man gjennom byutviklingen anvender nye politiske strategier for å skape en ny økonomi etter avindustrialiseringen. Det hevdes at det «frie markedet» har lagt press på byene til å inngå konkurranse med hverandre i den globale økonomien. Virkemidlene som tas i bruk omtales som entreprenørstrategier. Disse kjennetegnes av privat-offentlige samarbeidskoalisjoner hvor byutviklingen har som utgangspunkt å tiltrekke seg investorer, turister, tilflyttere, næringsliv og arbeidskraft. I denne sammenheng satses det på forskning, undervisning, kultur, idrett og konsumbaserte virksomheter, ikonisk arkitektur og estetiserte, ekskluderende byrom. Det er flere som vil hevde at denne tilnærmingen til byutvikling fører til standardiserte pakkedønsninger som gjenkjennes fra havn til havn. Noen teoretikere tar i bruk begrepet *pakkede landskap* for å forklare fenomenet. Det er dette begrepet som utgjør oppgavens utgangspunkt.

Siden 80-tallet har byutviklingen endret karakter fra å være offentlig styrt, til å være preget av private prosjekter. Offentlig planlegging består i større grad av rammesetting overfor private aktører, hvor 80 % av dagens reguleringsplaner er privat initiert. Hva har dette perspektivet å si for det som i dag vokser frem langs sjøfronten av nærings- og forskningsklynger, boliger, biblioteker og operahus? Ønsket med denne oppgaven er å undersøke den offentlige planleggingen sin rolle i utviklingen av havnefronten i Bergen, med Damsgårdssundet som case.

I hvilken grad kan den offentlige planleggingen sies å ha betydning for utbredelsen av «pakkede landskap» ved områdetransformasjon langs sjøfronten?

For å svare på dette spørsmålet er ulike plandokumenter tilknyttet prosessen om å transformere gamle industriområder rundt Damsgårdssundet analysert. Kommunedelplan for Puddefjorden- Damsgårdssundet er hovedobjekt for analysen. Oppgavens problemstilling er også belyst ved intervju av sentrale personer som har vært involvert i prosessen.

Studien har belyst og funnet argumenter som støtter antagelser om at;

Transformasjonen rundt Damsgårdssundet reflekterer de endringene man observerer i andre havnebyer i Europa og verden for øvrig. Området kan beskrives som et pakket landskap på bakgrunn av sitt formmessige og programmatisk innhold.

Entreprenørstrategier har blitt anvendt i planleggingen av caseområdet.

Det er ulike perspektiver ved bruken av entreprenørstrategier i caseområdet som kan tilskrives den offentlige planleggingen og de private prosjektene.

Det diskursive innholdet i KDP reflekterer postmoderne, entreprenørstrategiske kjennetegn til en viss grad.

KDP kan ikke alene tilskrives betydning for fremveksten av et pakket landskap i caseområdet.

Summary

This thesis addresses how municipal planning tools are used in dockland development in central areas of Bergen, Norway. The thesis is based on a case study of Damsgårdssundet in Årstad and Bergenhus district.

The subject of the thesis is based upon waterfront redevelopment in postindustrial cities, in which decline of industrial activity has made large areas vacant for residential and business establishments. It is a common reading that new political strategies are being used in urban planning, to create a new economy as a result of the deindustrialization. It is claimed that the “free market” has put pressure upon cities worldwide, competing with each other in the global economy. These strategies are mentioned as entrepreneurial, characterized by private-public coalitions where urban development is being used to attract investors, tourists, new residents, business and labor. In means of making the city attractive, focus is being put into research, education, culture, sports and consumer based businesses, iconic architecture and aestheticized public space. Some theorists argue that this approach to city planning leads to standardized, packaged landscapes. It is the theory of packaged landscapes that comprises this thesis.

Since the 80's, urban development has changed from being a task for the local government, to be characterized by private projects. 80 % of all zoning plans in Norway today, are initiated by private land owners. One can say that municipal planning today is characterized by organizing and dealing with private zoning plans. How does this impact the local management of dockland development? This study will examine the role of municipal planning in the transformation of Damsgårdssundet.

To what extent does the municipal planning have implications to the emergence of “packaged landscapes” in dockland transformations?

Central documents connected to the planning process of transforming Damsgårdssundet has been analyzed. The municipal zoning plan for Puddefjorden- Damsgårdssundet is the main object of the study. Interviews with people involved in the process, have also been conducted.

The study has considered and found arguments that can support the following assumptions:

The transformation around Damsgårdssundet reflect the postmodern and postindustrial changes we can observe in other port cities in Europe, and the world at large. The area can be described as a packaged landscape.

Entrepreneurial strategies have been used in the planning of Damsgårdssundet.

There are different perspectives on the use of entrepreneurial strategies in the case area, attributed by the public planning and private projects.

The discursive nature of KDP reflects postmodern, entrepreneurial strategic characteristics to some extent.

KDP cannot solely be attributed significance to the emergence of a packaged landscape in the study area.

INNHold

DEL I

1. INNLEDENDE.....	11
1.1 BAKGRUNN.....	11
1.1.1 Havnetransformasjoner og fortetting.....	11
1.1.2 Pakkede landskap i den postindustrielle byøkonomien.....	12
1.1.3 Havnens betydning for byen.....	13
1.1.4 Planen som gjeldende rett i byutvikling?.....	14
1.2 PERSPEKTIVER OG MÅL MED ARBEIDET	15
1.2.1 Avgrensning.....	16
1.2.2 Caseområdet	16
1.3 PROBLEMSTILLING OG OPPBYGGING AV OPPGAVEN.....	17
1.3.1 Problemformulering	17
1.3.2 Oppgavens ulike deler	17
2. METODISK TILNÆRMING	19
2.1 FORSKNINGSDESIGN.....	19
2.2 VALG AV CASEOMRÅDE.....	20
2.3 METODER FOR DATAINNSAMLING	21
2.4 METODER FOR ANALYSE AV DATA	23
2.5 UTFORDRINGER VED BRUK AV KVALITATIV METODE	24
2.6 OPPSUMMERING.....	25
3. PLANLEGGING-	26
HIERARKI, MARKED OG NETTVERK.....	26
3.1 OFFENTLIG PLANLEGGING	26
3.2 KOMMUNENS ROLLE: MYNDIGHET OG PLIKTER.....	26
3.3 MARKEDSPERSPEKTIVET.....	28
3.4 NETTVERKSPLANLEGGING	29
3.5 STYRINGSVERKTØY I BYPLANLEGGINGEN.....	30
3.5.1 Planhierarkiet	30
3.5.2 Forholdet mellom planene	31
3.5.3 Verktøy for gjennomføring	31
6.5 OPPSUMMERING.....	32

DEL II

4. EMPIRISK UTGANGSPUNKT	35
4.1 FORTETTINGSPOLITIKK I BERGEN KOMMUNE	35
4.2 BERGEN SOM HAVNEBY- FØR OG NÅ	37
4.3 DAMSGÅRDSSUNDET: OMRÅDEKARAKTER	38
5. TEORETISK UTGANGSPUNKT	39
5.1 PAKKEDE LANDSKAP	39
5.2 BY, HAVN OG GLOBALISERING.....	41
5.3 POSTINDUSTRIALISMENS POLITISKE OG ØKONOMISKE ENDRINGER	42
5.4 POSTMODERNE URBANISME.....	43
5.5 SAMHANDLING OM SJØFRONTEN OG ENTREPRENØRSTRATEGISK BYUTVIKLING.....	44
5.5.1 Nærings-og forskningsklynger	45
5.5.2 Kommersiell og kulturell satsning.....	46
5.5.3 Entreprenørbyens rom	48
5.5.4 Entreprenørbyens bebyggelse	49
5.6 EN NY FORM FOR GENTRIFISERING?	50
5.7 OPPSUMMERING.....	52

DEL III

6. MORGENDAGENS BYDEL.....	55
PROSESS OG VIRKEMIDLER.....	55
6.1.1 Kommunens formelle og uformelle virkemidler	57
6.1.2 NERD: Samarbeid om ulike tiltak	59
6.2 KOMMUNEDELPLAN FOR DAMSGÅRDSSUNDET/PUDDEFJORDEN.....	62
6.2.1 Prosessen	62
6.4 ØVRIGE DELOMRÅDER	64
6.3 PLANENS INNHOLD.....	66
6.3.1 Bebyggelse og byform	67
6.3.2 Forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk.....	70
6.3.3 Funksjoner og innhold i bebyggelsen	72
6.5 OPPSUMMERING.....	74
7. DELOMRÅDE: DAMSGÅRDSSUNDET SØR	75
7.1 REGULERINGSPROSESSEN	76
7.1.1 Planens forhold til KDP	77

7.2 REGULERINGSPANENS INNHOLD	77
7.2.1 Bebyggelse og byform	77
7.2.2 Tilgjengelighet, forbindelser og offentlig bruk.....	80
7.2.3 Funksjoner og innhold i bebyggelsen	81
8. DELOMRÅDE: MARINEHOLMEN	83
8.1 REGULERINGSPANPROSESSEN	84
8.1.1 Planens forhold til KDP	84
8.2 REGULERINGSPANENS INNHOLD	85
8.2.1 Bebyggelse og byform	85
8.2.2 Forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk.....	86
8.2.3 Funksjoner og innhold i bebyggelsen	88
8.3 OPPSUMMERING.....	89

DEL IV

9. DRØFTING	93
9.1 PERSPEKTIVER SOM KAN FORKLARE UTVIKLINGEN AV PAKKEDE LANDSKAP	93
9.2 PAKKET LANDSKAP RUNDT DAMSGÅRDSSUNDET?	97
9.3 KONSEKVENSENE.....	101
9.4 DEN OFFENTLIGE PLANLEGGINGENS BETYDNING	102
10. AVSLUTTENDE KONLUSJON OG VIDERE FORSKNING.....	104
11. Kilder	106
12. Vedlegg.....	114

Del I

1. INNLEDENDE

1.1 BAKGRUNN

Bakgrunnen for tematikken i denne oppgaven er todelt. Det ene er en nysgjerrighet rundt havnetransformasjoner og mekanismene som styrer denne formen for utbygging. Gjennom studiet og ved personlige observasjoner har jeg blitt oppmerksom på at prosjekter langs sjøfronten ofte innehar helt særskilte karaktertrekk, både i form og innhold. Det kan tilsynelatende se ut til at havnebyer verden over, i søken etter særpreg og identitet, likevel ender opp med å være vanskelig å skille fra hverandre. Eller er det spesifikke byutviklingsbehov som søkes løst når funksjonstømte havnebyer verden over, transformeres til å bestå av det tilsynelatende samme innholdet og de samme strukturene?

Det andre momentet er en påstand som sier at dagens planlegging, ofte praktisert som samhandling mellom offentlige og private aktører, fører til en forvaltning av arealene hvor det offentlige bestemmer *hvor*, og utbyggere bestemmer *hvordan*. Dette som følge av at byutviklingen i økende omfang kan sies å være prosjektstyrt og markedsorientert. På hvilken måte har dette betydning for utviklingen av funksjonstømte havnearealer? Er det nødvendigvis den markedsorienterte utviklingen som fører til det noen omtaler som *placelessness*¹ langs sjøfronten?

1.1.1 Havnetransformasjoner og fortetting

Både store og mindre byer og tettsteder over hele landets kystnære strøk, tar i økende grad funksjonstømte havnearealer i bruk for utvikling av nye bolig- og næringsområder. Transformasjon av restarealer etter 1900- tallets tunge industrivirksomhet til bolig- og næringsformål er en av hovedoppgavene ved dagens byplanlegging. Utbygging i slike områder kan sies å ha sitt utspring fra fortrinnsvis to forhold. Det første er at havne- og industriarealer, som på grunn av avvikling eller utflytting fra byene, har endret verdi fra bruksverdi til bytteverdi². Fra og med 1980-tallet har mange europeiske byer opplevd en markant industrinedgang. Virksomheter knyttet til havn og maritime funksjoner flyttes ut av byene, men også til andre deler av verden med lavere produksjonskostnader. Industri har for mange europeiske byer vært et sentralt og vitalt grunnlag for byens eksistens. Fordi havneindustrien i økende grad flyttes ut av byen, har store sentrumsnære arealer blitt ledig og gjort til gjenstand for sanering og nybygging. For disse områdene har det vært et avgjørende moment for byutviklingen å regenerere næringsaktivitet raskest mulig (Roald, 2010).

Når disse havnearealene blir stående tomme oppstår muligheten til å etablere boliger og næringsbebyggelse innenfor allerede bebygde arealer. At nybygging skjer innenfor byggesonen kalles fortetting, og er den andre forklarende årsaken til at havnearealer i økende grad transformeres. Allerede for 20 år siden ble det lagt føringer for en nasjonal

¹ Begrep fra Relph (1976) som henspiller til at steder blir mer og mer lik, både programmatisk og i visuelle uttrykk.

² Bytteverdi er et begrep for kapitalverdien i bebyggelsen.

fortettingsstrategi for utbygging i byer og tettsteder gjennom vedtak av stortingsmelding for den regionale planleggingen og arealpolitikken³. Via rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging gis det klare føringer for hvordan fortetting i byområdene skal foregå. Formålet er å hindre byspredning, et utbyggingsmønster som har vært, og fremdeles er fremtredende i flere norske byer. Byfortetting kan skje på ulike måter, med varierende karakter og omfang (Schmidt, 2014). Man snakker ofte om knutepunktfortetting i tilknytning til større byer, som dreier seg om en tettere bebyggelse rundt knutepunkt for kollektivtrafikk. «Infill» på ledige tomter er også en form for fortetting, hvor byens «arealskalker» eller overskuddsareal fylles med bebyggelse. Fradeling av tomter eller tilbygg og påbygg av eksisterende bebyggelse er også vanlig (ibid). Til sist, som jeg i denne oppgaven tar for meg, kan det dreie seg om sanering eller transformasjon av tidligere industri- eller havneområder. Med transformasjon menes det at nye strukturer som dannes i et sanert område skiller seg betydelig fra det som opprinnelig fantes. Transformasjon betyr følgelig en endring av «[...] en mer grunnleggende natur enn dem som kommer til uttrykk i den urbane dynamikken som både bylivet og byens fysiske omgivelser alltid gjennomgår» (Ellefsen, 2005:55).

Ved transformasjon av funksjonstømte havnearealer skal nye bolig- og arbeidsområder, nærmiljø, byrom og gatenett skapes på delvis blanke ark. Slike prosesser involverer ofte et stort aktørmangfold, noe som er med på å skape både utfordringer og muligheter. Kommunen på sin side legger overordnede føringer for hvordan byen skal utvikles, hvor sikring av offentlige interesser er blant kommunens viktigste anliggende. Private grunneiere og eiendomsutviklere ønsker å sikre sine investeringer, noe som kan skape konflikterende momenter i forhold til private/offentlige interesser. Langs sjøfronten er denne problematikken spesielt fremtredende, da høy tomteutnyttelse i mange tilfeller privatiserer arealer som vurderes til å være gode rekreasjonsområder for byens innbyggere. Fortetting og transformasjon i byutvikling reiser en rekke spørsmål om hvilke kvaliteter som skal ivaretas, men også tilføres byen. Innfløkte avveininger bestemmes av kompliserte eierforhold- og interesser, sammen med styringspraksisen i den offentlige forvaltningen. En annen påvirkende faktor er skiftninger i ideologiske og politiske oppfatninger om hvordan man skaper en god by. Til sist, og kanskje i størst grad, er det økonomiske drivkrefter som er bestemmende for hvilke arealmessige løsninger som oppstår. De nevnte faktorene som påvirker byutviklingen må ikke betraktes isolert, da skiftningene i styringsmessige, ideologiske, økonomiske og fysiske forhold påvirkes av hverandre og styres av de samme, kryssende mekanismene.

1.1.2 Pakkede landskap i den postindustrielle byøkonomien

Det er flere som har påpekt at det ikke bare i hver en kystby dukker opp store prosjekter langs sjøfronten, men at også prosjektene innehar spesielle kvaliteter som gjentas fra sted til sted⁴. I litteraturen betegnes dette fenomenet blant annet som «pakkede landskap». Bergsli (2005) er en av dem som beskriver sjøfrontområder på denne måten, hvor hun viser til at områder med høy utnyttelsesgrad pakkes med funksjoner som tiltrekker innbyggere med høy kompetanse og kjøpekraft (ibid). Dietrich (2013) mener at funksjonstømte havneområder forsøkes

³ St.meld.nr.31.1992-1993

⁴ Se for eksempel Breen & Rigby (1994), Hoyle et al (1988) eller Marshall (2011).

reintegrert til byen på den samme måten verden over, til tross for store geografiske, sosiale og historiske ulikheter. Det som beskrives er områder med innslag av ofte kostbare boliger i kombinasjon med kontor- og næringsvirksomhet. Arkitekturen er som regel prestisjefylt og såkalte signaturbygg er et gjenkjennende element. Innholdsmessig er kultur- forskning- og utdanningsinstitusjoner vanlig (Hoyle et al., 1988, Bergsli, 2005). Disse fysiske og formmessige likhetstrekkene forklares normalt med en utvikling av *entreprenørbyer* eller *kunnskapsbyer*, som følge av et behov for nye, økonomiske drivkrefter (Bergsli, 2005). Denne formen for byutviklingsstrategi har vært å samle undervisnings-, forsknings- og andre kunnskapsnæringer på ett sted for å kunne generere nye aktiviteter og dermed danne grunnlaget for en forestilling om en ny type by (Roald, 2011). Kultur- og kunnskapsnæringen kan sies å ha tatt plassen til havne- og industrinæringen i byene.

Ofte vises en større økonomisk og politisk vilje til å satse stort ved sjøfronten (Marshall, 2011). Generelt er det politiske klimaet i stor grad styrt av økonomi. Strukturelle endringer i det økonomiske systemet har krevd nye politiske strategier for å skape økonomisk vekst på lokalt, regionalt og nasjonalt plan (Bergsli, 2005:89). Ved starten av 1970-tallet ble det kapitalistiske systemet endret fra å være et fordristisk økonomisk system preget av industriell masseproduksjon til nye organisasjons- og produksjonsformer og finansiell deregulering (ibid)⁵. Situasjonen etter 1970 kalles gjerne postfordistisk, og parallelt med de økonomiske endringene vokste det frem nyliberale ideologier. Avvikling av industri kan sies å være et resultat av den postfordistiske økonomiens fremvekst sammen med de nyliberale idealene for samfunnsutviklingen (ibid). Den franske filosofen Jan-Francois Lyotard tok på 1980-tallet til orde for en endring mot en postindustriell og postmoderne tidsalder (Roald, 2010). Lyotard mente at tiden for de store visjonene og entydige overskriftene var forbi, og at «*fremtiden ville bli preget av et mylder av nye spennende, små, mangfoldige og uventede prosjekter*» (ibid:14). Fra Loytards beskrivelse kan det trekkes paralleller til det som i dag omtales som «*frimerkeutbygging*», dvs. en prosjektpreget byutvikling hvor majoriteten av utbygginger foregår som enkeltprosjekter. Dette kan føre til en lite helhetlig, eller bitvis byutvikling (Børrud, 2005). Majoriteten av disse enkeltprosjektene er privat initiert, noe Knox (1993) trekker frem som et sentralt poeng i fremveksten av de pakkede landskapene. Knox sin teori om emnet står sentralt i denne oppgavens teoretiske forankring.

1.1.3 Havnens betydning for byen

Havner har i flere århundrer hatt en verdensomspennende betydning i forhold til handel og kommunikasjon, og er den direkte årsaken til at mange byer ligger der de gjør i dag. I tillegg til varehandel, har havnene hatt en betydelig rolle for utviklingen av den industrielle revolusjon. Sjøfronten var ofte eksklusivt i bruk som havn og til fabrikkvirksomhet. Randen mellom byen og vannet var den mest sentrale delen i industribyene etter den industrielle revolusjon og frem til andre halvdel av 1900 tallet (Marshall, 2001). Den industrielle epoken av havnens utvikling er i et historisk perspektiv fremdeles ung. Likevel ser utviklingen av det som av flere omtales som den teknologiske revolusjon ut til å omforme mange samfunnsstrukturer slik de har eksistert over lengre tid. Transformasjon av havner og andre

⁵ Begrepet fordisme stammer fra Henry Fords samlebandproduksjon på begynnelsen av 1900-tallet.

industriarealer kan ses på som en av de arealmessige konsekvensene av dette skiftet (ibid). Havnebyer er et interessant studieobjekt fordi de omfatter steder som kontinuerlig har vært knyttet til globale trender. I Europa begynte eksponeringen mot en stadig mer globalisert økonomi allerede ved kolonioppdagelsesreisene som foregikk i det 15. århundre og videre med utviklingen av maritim handel i tiden som fulgte. Ved industrialiseringens fremmarsj, med store produksjoner og omfattende virksomhet, har eksponeringen mot en global økonomi i det postindustrielle 21. århundre vært enorm (Dietrich, 2013). Dietrich (2013) mener at det ved havnetransformasjoner alt for ofte viser seg et generisk mønster, hvor hun trekker frem slutten av det 20. århundres økonomiske tilstander som har gjort store investeringer og rask prosjektgjennomføring mulig. På denne måten mener hun at det har utviklet seg standardprogrammer med store likhetstrekk i arkitektur og innhold:

"I dag kan man i hele den vestlige verden observere, at selvom havnene har vidt forskjellige lokale geografiske, sociale og historiske sammenhænge, bliver deres vidstrakte øde arealer ofte omdannede på den samme generiske måde, med det formål at genintegrere området i de respektive byers bymæssige struktur" (Dietrich, 2013:4).

Havnetransformasjoner har vært et internasjonalt anerkjent fenomen innen urbanisme og urbane studier siden 1990-tallet (Prelorenzo et al., 1997 i Dietrich, 2013). Utviklingen av urbane havneområder forteller oss mye om hva vi tenker om byer og hvordan vi skaper dem (ibid). Noe av det som gjør den kontemporære sjøfrontsatsningen spesiell, er blant annet synligheten i bylandskapet. Det vises ofte større økonomisk og politisk satsning i denne typen arealer, og dermed også et økt fokus på design og arkitektur i sjøfronten enn ellers i byen (Marshall, 2011). Gjennom teknologi og økonomi har det åpnet seg en mulighet langs sjøfronten til å skape miljøer som reflekterer samtidens ideer om by, samfunn og kultur. Urbane kvaliteter i disse områdene skaper mulighet for byliv, tetthet og funksjonalitet. «*These are the sites of post-industrial city-space making*» (Marshall, 2001:4).

1.1.4 Planen som gjeldende rett i byutvikling?

At byutvikling i økende grad blir prosjektbasert kan blant annet forklares med overgangen fra governing til governance (Fimreite & Medalen, 2005); fra en hierarkisk styringsmodell til nettverksplanlegging preget av samarbeid og forhandlinger. Et bakteppe for kommunens arbeid med transformasjon og byutvikling er at den absolutte majoriteten av utbygginger i dag initieres og gjennomføres av private utbyggere, som i de aller fleste tilfeller også er de som fremskaffer byggegrunn (Nordahl et al., 2007). Det norske plansystemet er bygget opp på en måte som åpner for initiativ fra private grunneiere. Reguleringsplaner blir derfor i økende grad fremmet av private selskaper (ibid). På den ene siden har man i Norge et plansystem som forutsetter at «[...] planene i alminnelighet skal utarbeides av offentlige myndigheter, selv om det er åpent for «private» reguleringsplaner som gir private utbyggere adgang til å utarbeide utkast til slik plan» (NOU 2011:7). På den annen side kan ikke lenger kommunene regne med at utbyggere er interessert i å gjennomføre planer som er utarbeidet av det offentlige (ibid). Med en større andel private reguleringsplanforslag sies det at planleggingen i dag foregår nedenfra og opp, i motsetning til det som tidligere var fremtredende for arealforvaltningen;

det vil si en hierarkisk planlegging med større offentlig styring. Flere ting kan tyde på at kommunene har en vei å gå for å «møte de betydelige utfordringene det medfører å «ta grep om» dagens bytransformasjon» (Bowitz & Høeg, 2005:63). I utfordringene som oppstår ved transformasjon i by, kan man spørre seg om kommunene mister grepet, eller om de gir det fra seg (ibid). Hierarkiet av juridisk bindende planer som vi har i Norge i dag, er det offentlige verktøy for å kunne styre arealbruken. Dersom det offentlige har betydelige utfordringer med å ta grep, slik Bowitz og Høeg (2005) hevder, er det interessant å undersøke planverktøyenes *reelle* betydning i byplanlegging og transformasjon. Det er dette perspektivet som danner utgangspunktet for oppgavens problemstilling.

1.2 PERSPEKTIVER OG MÅL MED ARBEIDET

Generelt er det interessant å få innblikk i hvordan byutvikling og transformasjon håndteres i Bergen, en by med forankring i betydelige historiske verdier og interesser. De historiske kvalitetene i Bergen er i stor grad knyttet til virksomhet forbundet med sjøfart og maritime aktiviteter, noe som gjør den nye bruken av havnearealene til et spennende fordypningsemne. Utviklingen rundt Damsgårdssundet er av flere årsaker spesielt interessant å studere nærmere. For det første har det fra starten av vært inngått et tett samarbeid mellom private og offentlige aktører i et såkalt styringsnettverk. Det er spennende å undersøke hvilke fysiske former som har materialisert seg på bakgrunn av dette samarbeidet, spesielt fordi en slik organisering ikke har vært gjennomført i Bergen kommune tidligere. For det andre har områdene som transformasjonen knytter seg til i en årrekke hatt betydelige utfordringer når det gjelder miljø og levekår. Hvordan man har valgt å planlegge for «morgendagens bydel»⁶ i et område med negativt omdømme, basert på et samarbeid mellom aktører med ulike interesser knyttet til arealene? Både forståelsen av, og kritikken mot pakkede landskap, dreier seg i stor grad om at de skapes for et spesielt segment av befolkningen. Denne oppgaven søker til dels å identifisere om det er i den regulerende eller i den utførende makten at de sosioromlige fenomenene har sitt utspring fra.

I de teoretiske bidragene som foreligger, presenteres pakkede landskap som et resultat av private masterplaner⁷ (Knox, 1993). Mye av teorien kan tolkes som en kritikk mot den nevnte utbyggerstyrte byutviklingen. Mitt bidrag innebærer et forsøk på å identifisere hvilken rolle det *offentlige* har ved transformasjon av havneområder i bynære strøk. Når arbeidet med kommunedelplanen har foregått i styringsnettverk, hvilke deler av planen kan sies å reflektere markedsstyrte mål og visjoner og hvilke deler av planen kan sies å henvise til kommunens overordnede strategier for byutvikling? Hvem «eier» innholdet i planen, og er det nødvendigvis et skille mellom offentlige og private mål for utviklingen? Studien baserer seg på hvordan Bergen kommune tar i bruk sin reguleringsautoritet for å sikre at de private initierte utbyggingsprosjektene ivaretar målsetningen om en helhetlig utvikling i et større transformasjonsområde.

⁶ Dette var de store aktørenes visjon for området ved prosjektstart.

⁷ På norsk kan en masterplan forstås som en reguleringsplan.

1.2.1 Avgrensning

Alle oppgaver av denne typen format må nødvendigvis begrenses. Med en klar avgrensning kan man unngå å «forske seg ut på viddene», og målet med undersøkelsen tydeliggjøres. Med den tiden og ressursbruken som er til rådighet ved et masterarbeid, er det alltid noen aspekter rundt oppgavens tematikk som må vike. I denne oppgaven er det fortrinnsvis noen utvalgte plandokumenters betydning for utviklingen av caseområdet som er gjenstand for analysen. Et vesentlig moment i en demokratisk byplanlegging er medvirkning, hvor de som berøres av en utbygging skal kunne sikres innflytelse i beslutningsprosesser. For utvikling av havnearealer er det som nevnt et uttalt mål å sikre allmenn tilgang til sjøfronten. En styrket og reell medvirkning fra lokalbefolkningen kan være et viktig bidrag for å nå et slikt mål. Dette perspektivet er imidlertid ikke tillagt stor vekt i min analyse.

Et viktig teoretisk utgangspunkt for oppgaven er nettverksplanlegging og samhandling mellom private og offentlige aktører. En demokratisk byutvikling basert på forhandlinger fordrer bevissthet rundt *maktfordeling* mellom aktørene. I denne oppgaven er maktperspektivet i planlegging utelatt, da en inkludering av dette tema ville bli for tidkrevende.

1.2.2 Caseområdet

Oppgavens caseområde ligger dels i Årstad bydel og dels i Bergenhus bydel, med umiddelbar nærhet til sentrum. Arealer med tidligere havneindustri transformeres til formål som bolig, næring og forskning, hvor man ønsker å integrere transformasjonsområdene til eksisterende nærmiljø. Mål og tiltak er formalisert i en Kommunedelplan (heretter omtalt som KDP), et handlingsprogram, samt flere omfattende reguleringsplaner. Planene er av stort omfang, og omtales som et *helhetlig områdeløft* av en bydel som i lengre tider har hatt store sosiale utfordringer. Områdeløftet er organisert som et nettverkssamarbeid, hvor arbeidet med kommunedelplanen har foregått parallelt med reguleringsprosessen for de to mest sentrale delområdene. Disse er boligutvikling på Løvstakksiden av Damsgårdssundet og forskningspark ved Marineholmen. En ytterligere beskrivelse av området gis i oppgavens kapittel 4 hvor jeg gjennomgår analysens empiriske forankring.



Figur 1. Caseområdets plassering og avgrensning. Sundet føres videre inn mot Store Lundegårdsvann i øst. Sørvest for området er fjellet Løvstakken. Innenfor avgrensningen ligger Marineholmen og Møhlenpris (med Nygårdsparken) mot nord, Damsgård i sørvest. Solheimsviken og Danmarks plass ligger lengst sør.

1.3 PROBLEMSTILLING OG OPPBYGGING AV OPPGAVEN

1.3.1 Problemformulering

Det jeg ønsker med denne oppgaven er å tilegne meg en bredere forståelse av havnetransformasjoner som konsept ved å undersøke hvilke mekanismer som fører til nevnte «pakkede landskap». Jeg søker å avklare innhold i fenomener knyttet til havnetransformasjoner, både prosessuelt og fysisk. Oppgaven søkes løst ved hjelp av en case-studie av utviklingen rundt Damsgårdssundet i Bergen, hvor jeg analyserer prosess og styringsverktøy for å undersøke om transformasjonen i dette område kan plasseres under teorien om «pakkede landskap». Dernest drøfter jeg i hvilken grad den offentlige planleggingen, fortrinnsvis gjennom en analyse av kommunedelplanen, kan tilskrives betydning for formen og innholdet som har oppstått i den nye bebyggelsen. Som ramme for besvarelsen er følgende problemstilling formulert:

- I hvilken grad kan den offentlige planleggingen sies å ha betydning for utbredelsen av «pakkede landskap» ved områdetransformasjon langs sjøfronten?

For enklere å kunne svare på hovedproblemstillingen, er undersøkelsen også basert på følgende underproblemstillinger:

1. Hvilke perspektiver kan tilskrives utviklingen av pakkede landskap, og på hvilken måte kommer disse perspektivene til uttrykk i arbeidet med sjøfrontutvikling i det sentrale i Bergen?
2. Kan transformasjonen rundt Damsgårdssundet sies å utgjøre et «pakket landskap»? I hvilken grad har i så tilfelle de offentlige styringsverktøyene (med hovedvekt på KDP) hatt betydning for en slik utvikling?
3. I hvilken grad og på hvilken måte fanger den offentlige planleggingen opp konsekvensene av bygging langs sjøfronten i et helhetlig byutviklingsperspektiv?

1.3.2 Oppgavens ulike deler

Del 1

Denne delen består av kap. 1, 2 og 3. I kap. 1. introduserer jeg innledningsvis oppgavens tematikk og problemstilling. Kap. 2 består av en gjennomgang av den metodiske tilnærmingen til undersøkelsen. Her presenteres forskningsdesign og metoden jeg har benyttet meg av for analyse og datainnsamling. Forskningens kvalitet blir også drøftet. Jeg gjør i denne delen rede for hvordan den offentlige planleggingen er organisert i dag. Dette inngår i kap. 3. Jeg presenterer kommunenes oppgaver og ansvarsområder. Videre forklares markedsperspektivet og konsekvensene av en stadig økende prosjektbasert utvikling. I denne delen gjøres det også rede for hvilke styringsverktøy som foreligger for ulike formål ved dagens byplanlegging.

Del 2

I del 2 presenteres analysens empiriske og teoretiske forankring, i hhv. kap. 4 og 5. Det empiriske utgangspunktet består av en kort presentasjon av den historiske, demografiske og planmessige utviklingen av Bergen. Hvilke overordnede strategier som er utarbeidet og hvordan arbeidet med fortetting og forvaltning av havnearealene er organisert står sentralt i denne delen. Teorigrunnlaget er basert på begrepet *pakkede landskap*, som jeg belyser ved å drøfte teori som omhandler de mest sentrale endringsprosessene innen byutvikling i moderne tid.

Del 3

Dette er oppgavens hoveddel, hvor jeg fortrinnsvis analyserer KDP for Damsgårdssundet – Puddefjorden. Både prosessen rundt, det diskursive innholdet i planen, samt dens juridiske virkning er momenter som inngår i analysen av KDP. Det er i kap. 6 jeg tar for meg denne. Videre presenteres to delområder; Damsgårdssundet Sør (kap. 7) og Marineholmen (kap. 8), hvor både prosess, innhold og virkning studeres. Disse to delområdene analyseres med KDP som bakteppe.

Del 4

I kap. 9 drøfter jeg funn fra analysen. Her forsøker jeg å besvare hovedproblemstilling og underproblemstillinger. Kap. 10 er oppgavens avsluttende del, hvor oppgavens mest sentrale funn vurderes med hensyn til tanker om videre forskning.

2. METODISK TILNÆRMING

Kvale (1998) definerer metode som «veien mot målet». Måten man velger å forske på er bestemmende for hvilken type informasjon som kan samles inn og dermed hvilke resultater og konklusjoner man ender opp med (ibid). I dette kapitlet gjør jeg rede for hva slags valg jeg har foretatt i henhold til å finne svar på forskningsspørsmålene, samt hvorfor de ulike valgene har vært hensiktsmessige.

2.1 FORSKNINGSDESIGN

Forskningsdesign handler om den planen man har for hvordan man skal gå frem for å løse oppgavens problemstilling. Forskningsdesignet fungerer som en mal for analysen man foretar (Blakie, 2000). Analysen består av flere trinn. Innledningsvis gjør jeg rede for de historiske premissene for utviklingen av caseområdet. Det er kommunedelplanen for Damsgårdssundet-Puddefjorden som fortrinnsvis er analysegrunnlag, både når det gjelder innholdet i den og prosessen mot vedtak. Hensikten er å identifisere mål og strategier for utviklingen av områdene rundt Damsgårdssundet, med henblikk til karakteristikker ved pakkede landskap. Videre vil det gjøres et dypdykk i prosessen bak og innholdet i to reguleringsplaner innenfor caseområdet. Innholdet i KDP er bakteppe for analysen av de to reguleringsplanene.

Gjennom en analyse av plandokument og intervju med sentrale aktører søker jeg å gripe fatt i hvilke tema som har stått sentralt i prosessen rundt områdetransformasjonen, og videre hvordan KDP som styringsverktøy har tjent sin hensikt i denne sammenhengen. Sentralt står forsøket på å identifisere om det er i det regulerende eller i det utførende at det pakkede landskapet oppstår, og om utviklingen rundt Damsgårdssundet i det hele tatt kan gis en slik karakteristikker.

Casestudie

Robert K. Yin (2003) mener at caseanalyse som metode kan anvendes når a) man har spørsmål om hvordan og hvorfor b) forskeren har liten kontroll over hendelsene, og c) fokus er på et samtidfenomen i kontekst. Styrken ved caseanalyse som metode er at man kan anvende flere ulike kilder samtidig. Kildebruken kan innebære både direkte observasjon og intervjuer, samt dokumentstudier. I undersøkelsen av en bestemt case, vil ikke alltid grensene mellom fenomenet og konteksten være tydelig. Det man ofte ønsker med en caseanalyse er å se et samtidfenomen i dybden og innenfor sin kontekst (ibid). På bakgrunn av dette tar man ofte i bruk flere kilder som en metodetriangulering, som i denne analysen består av:

- Dokumentstudie
- Intervju
- Feltundersøkelser

Caseanalyse er en metode som ofte er brukt i evalueringsforskning. Med en slik metode kan man forklare årsakssammenhenger, beskrive en handling, illustrere ulike temaer på en beskrivende måte, eller opplyse situasjoner der handlingen ikke har noe entydig resultat (ibid). Yin (2003) karakteriserer videre en casestudie som et forskningsdesign i seg selv, som

kan romme alle former for data, også kvantitative. Et slikt forskningsdesign kan være enten enkel eller multippel i kombinasjon med enten holistisk eller integrert (ibid). Denne oppgaven kan plasseres innenfor kategorien «enkel integrert» design, hvor jeg opererer med en hovedkontekst (pakkede landskap ved havnetransformasjoner), ett hovedanalyseområde (Damsgårdssundet) og flere integrert analyseenheter (flere planer og delområder innenfor Damsgårdssundet).

Min hensikt med denne analysen er en form for evaluering eller beskrivende forskning, hvor målet er å undersøke og beskrive planleggingsprosesser og verktøy knyttet til utviklingen av sjøfrontområder. Jeg ønsker å undersøke hvilke mål og strategier som gjør seg gjeldende for de involverte aktørene i mitt utvalgte case, og å se på hvordan de foreliggende planene blir brukt i prosessen. Transformasjon uttrykkes i byens fysiske omgivelser (Ellefsen, 2005). Fordi disse er et resultat av omfattende prosesser, er det nødvendig å undersøke hvilke avveininger som har blitt foretatt og hvilket beslutningsgrunnlag de store avgjørelsene hviler på. Analysen utgjør med andre ord et forsøk på å se sammenhenger mellom prosess, verktøy og resultat.

Teoretisk forankret empirisk studie

Analysen jeg foretar meg kan beskrives som en teoretisk forankret empirisk studie. Utgangspunktet er prosessteori (planlegging) og substanssteori (pakkede landskap ved havnetransformasjoner). Disse to teoriene ses i sammenheng ved undersøkelsen av et case (Damsgårdssundet). Dette betyr at det ikke er en «testing» av teorien som blir gjort, men mer en sammenstilling av ulike typer teorier. Det kan ikke forventes at denne studien vil bidra til utvikling av ny teori. Den vil derimot kunne angi hvordan de offentlige planverktøyene som foreligger for styring av utvikling langs sjøfronten i Bergen kommune fungerer i praksis. En tanke er at funnene kan komme til nytte for kommunen i den videre transformasjonen av sjøfrontområder andre steder i byen.

2.2 VALG AV CASEOMRÅDE

Damsgårdssundet er valgt som caseområde av flere grunner. Med en generell interesse for dynamikken som utspiller seg ved transformasjon av funksjonstømte havneområder, er det flere steder det ville være interessant å analysere. Valget falt på områdene rundt Damsgårdssundet fordi jeg gjennom flere år har vært nysgjerrig på hva det er som tar form i denne delen av min egen hjemby. Det å forske på et område man har så god kjennskap til, ikke minst subjektivt, kan føre med seg en del utfordringer. Dette krever at man er bevisst sine egne holdninger og forkunnskaper. På den annen side besitter jeg kunnskap og erfaringsmessig kjennskap til en del forhold som ville tatt mye tid for en «ikke-Bergenser» å tilegne seg i arbeid med en oppgave av dette formatet. Jeg har i ytterste grad intendert en tilnærming til analysematerialet med bevissthet rundt min egen forutinntatthet. Intervjuene er viktig i denne sammenheng, da dette gir mulighet til å basere analysen på andres oppfatninger enn mine egne.

Caseområdet har en geografisk avgrensning som følger Kommunedelplanens kart. Hvorfor områdene rundt Damsgårdssundet ble valgt som analyseområde har flere årsaker:

- Kommunedelplanen er den første i Bergen kommune som er utarbeidet gjennom et styringsnettverk.
- Store deler av arealene er ferdig bygget, og noe er fremdeles under arbeid. På denne måten får man analysert de fysiske resultatene opp mot innholdet i plan.
- Arbeidet med KDP foregikk parallelt med flere store reguleringsplaner. Den lå dermed ikke vedtatt i forkant av reguleringsprosessene, slik det kan tenkes at en KDP skal ha til hensikt. Det er interessant å se hvilke konsekvenser dette har hatt for planarbeidet og videre for det som bygges/er bygget.

To planområder analyseres opp mot KDP; Marineholmen forskningspark og Damsgårdssundet Sør. Det er flere årsaker til at disse områdene er gjort til gjenstand for en mer inngående analyse:

- Marineholmen og Damsgårdssundet Sør er deler av kommunedelplanens avgrensing som kan beskrives som transformasjonsområder. Store deler av arealene som inngår i KDP, er allerede bebygde boligområder.
- Begge reguleringsprosessene foregikk parallelt med utarbeidelsen av KDP. Reguleringsplanene ble vedtatt før kommunedelplanen, noe som gjør prosessen frem mot vedtak særlig viktig.
- De to områdene skiller seg markant fra hverandre i form, innhold og eierskap. Omgivelsenes karakter er i tillegg ulik for de to områdene, samt avstand til Bergen sentrum.

2.3 METODER FOR DATAINNSAMLING

Litteraturgjennomgang

Oppgavens teoretiske utgangspunkt er basert på en gjennomgang av teorier om de vekslingene som stadig finner sted i byene våre- økonomiske, institusjonelle, kulturelle, politiske, samfunns- og arealmessige. Dette er imøtegått med henblikk på sentrale begreper som fortetting, transformasjon, avindustrialisering og globalisering. Jeg startet med å gå åpent inn i litteraturen, og det har underveis vært behov for justering og revurdering av teoretiske perspektiver og problemstillinger. For meg har det vært viktig å finne frem til litteratur som kunne si noe om årsaken til at formen og innholdet i sjøfrontutbygginger blir som det blir, men som også tar opp hvilken betydning denne formen for utbygging har for byen for øvrig.

Dokumentstudie

Jeg studerer kommunedelplan for Damsgårdssundet-Puddefjorden og vedlegg til denne. For å bedre kunne forstå innholdet i planen, ses den i sammenheng med øvrige styringsingsdokument som Kommuneplanens arealdel og prinsipplaner. Tilhørende fagnotater til planene er også analysert for å få innsyn i meningsutvekslinger mellom de aktuelle aktørene. Jeg analyserer også reguleringsplanene for Marineholmen og Damsgårdssundet Sør, samt vedlegg av betydning. Der hvor det er benyttet utbyggingsavtaler i tilknytning til de to reguleringsområdene, studeres innholdet i og bruken av disse.

Intervjuer

Intervju som metode er brukt fordi det åpner for en dynamisk og fleksibel form for kommunikasjon med informantene. Ved intervju med sentrale aktører har jeg fått utfyllende informasjon som har gitt svar på hvilke avveininger som har blitt foretatt i prosessen. Når man skal gjøre en vurdering av styringsverktøy er det vesentlig å kunne fremskaffe informasjon om hvilket handlingsrom de ulike aktørene opplever som følge av de bindende planene. Intervjuene har vært avgjørende for å få svar på momenter ved planleggingen som ikke direkte kommer frem av dokumentanalysen.

Informantene jeg har intervjuet ble kontaktet på bakgrunn av sin rolle og deltakelse i arbeidet med utviklingen av områdene rundt Damsgårdssundet. Informantene har derfor bestått av utbyggere og saksbehandlere i kommunen, samt kommunalt ansatte som har deltatt i utarbeidelsen av kommunedelplanen. Jeg kontaktet i første omgang aktuelle intervjuobjekter via mail, totalt 11 personer. Det viste seg utfordrende å få til intervjuavtaler med så mange som jeg ønsket. Et fåtall har ikke svart på henvendelsen overhodet, mens andre har befunnet seg andre steder enn i Bergen slik at intervjugjennomføring har vært praktisk utfordrende å få til. Flere har likevel vært interessert i å bistå med informasjon, og ønsket å besvare spørsmålene mine pr. mail. Noen av intervjuene har dermed tatt form som mailkorrespondanse, hvor jeg har stilt oppfølgingsspørsmål der jeg har hatt behov for mer utdypende og spesifikk informasjon. Jeg har vurdert det som viktigere å få informasjon og kunnskap om prosessen fra så mange som mulig, enn at intervjuene utelukkende måtte foregå i form av et direkte møte. To informanter har svart på intervju spørsmål pr. mail.

Totalt fire har stilt til personlig intervju, som jeg valgte å gjennomføre som semistrukturerte intervjuer. Dette foregikk som samtaler mellom meg og respondenten, hvor utgangspunktet for samtalen var spørsmål utarbeidet i en intervjuguide. Denne ble sendt til intervjuobjektet i forkant av møtet. Med en felles intervjuguide sikrer man at samme spørsmål blir belyst av de ulike informantene, uten risiko for å miste den spesifikke kunnskapen som hver enkelt informant besitter (Andersen, 2006). Intervjuguiden fungerer også som et viktig verktøy for å kunne innhente et sammenlignbart datamateriale. Den følger som vedlegg til oppgaven.

Under intervjuene har jeg noen ganger gjentatt uttalelser fra informanten med egne ord, dersom jeg har vært usikker på meningsinnholdet: «Slik du forklarer det mener du altså at..?» Det er viktig å være bevisst på at det man gjengir av intervjumateriale ikke tar form som egne fortolkninger, derfor kan slike avklaringer være vesentlig. De informantene som har ønsket det, har fått tilsendt de delene av oppgaven hvor deres beretninger er tatt med. Dette for å sikre at det ikke fremkommer fortolkninger i min gjengivelse av intervjumaterialet. Med informantenes samtykke ble alle intervjuene tatt opp på lydbånd, for så å transkriberes. Opptak, i motsetning til å skulle ta notater, gir mer rom for å kunne lytte og for større deltakelse i forhold til intervjuobjektet. Transkriberingen har vært en ordrett nedskrivning av det som er tatt opp. Informantene har i analysen følgende betegnelse:

- KDP-informant: kommunalt ansatt, sentral i utarbeidelsen av KDP.
- EBP-informant⁸: kommunalt ansatt, har arbeidet med flere reguleringsaker i caseområdet.
- EBP-informant²: kommunalt ansatt, har arbeidet med flere reguleringsaker i området.
- BSBO-informant⁹: kommunalt ansatt.
- PU1: Privat utbygger og grunneier.
- PU2: Privat utbygger og grunneier.

2.4 METODER FOR ANALYSE AV DATA

Dokumentanalyse

Dokumentanalysen består i å vurdere Kommunedelplan Damsgårdssundet- Puddefjorden, reguleringsplaner for de to utvalgte delområdene Marineholmen og Damsgårdssundet Sør. Disse undersøkes til dels mot øvrige dokumenter som kommuneplanens arealdel, Handlingsprogrammet «Ny energi rundt Damsgårdssundet» og utbyggingsavtaler brukt i de to delområdene. Dette for å forstå vekselvirkningene mellom de ulike verktøyene. Det er plankart og bestemmelser som utgjør analysematerialet i kommunedelplanen og reguleringsplanene. Analysens vinkling kan forklares som todelt: 1) Jeg søker å fange opp beskrivelser og karaktertrekk i bestemmelsene som kan fortelle meg noe om hvilke mål og visjoner som er ønsket for utviklingen av området. Å gripe fatt i planenes diskursive innhold anser jeg som nødvendig i mitt forsøk på å se sammenhenger mellom mål og resultat. 2) Analysen består videre av å identifisere hvilket innhold i planen som er bestemmende for fysiske og innholdsmessige karaktertrekk som sammenfaller med det som kjennetegner *pakkede landskap*. Med dette mener jeg:

- Bestemmelser om bebyggelsens utforming og byform: bebyggelsesstruktur, bygningstypologi, høyde, estetiske krav, tetthet.
- Bestemmelser om forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk: fordeling av offentlig/private uterom, gang- og sykkelforbindelser, siktakser mm.
- Bestemmelser om innhold og funksjoner i bebyggelsen: fordeling av bolig, næring, forskning, kultur- og idrettsarenaer o.l.

Ved analyse av planene er informasjon som fremkommer i intervjuene viktig. Både for å kunne angi sammenfall eller sprik i mål og visjoner, men også for å få frem de ulike aktørenes erfaring med bruk av planene.

Prosess

Susan Fainsten (2010) hevder at prosess ofte isoleres fra kontekst og resultat i planteoretisk forskning. Et slikt skille fører til at prosessen og planleggerens rolle analyseres isolert fra det urbane rommet som påvirkes (ibid). Fainstein påpeker viktigheten av at man i forskning ser byen, planleggingen og rommet samlet. I min analyse er beskrivelsen av prosessen preget av

⁸ EBP = Etat for byggesak og private planer.

⁹ BSBO = Byrådsavdeling for sosial, bolig og områdesatsing.

intervjuobjektene opplevelse av den. Dette er supplert med informasjon som kommer frem av ulike plandokumenter som er knyttet til planprosessene. Det er tematikk og diskusjoner knyttet til overordnede forhold ved utforming av bebyggelse og utomhusarealer, samt fordeling av bolig og næring jeg har hatt til hensikt å fange opp når jeg har vurdert prosessen.¹⁰

2.5 UTFORDRINGER VED BRUK AV KVALITATIV METODE

Kvalitative forskningsmetoder gir i mindre grad muligheten til å trekke generelle konklusjoner sammenlignet med kvantitativ forskning som gir målbare data. Ved bruk av kvalitativ metode er det en utfordring å sikre reliabilitet og validitet- eller pålitelighet og gyldighet, noe som står som et sentralt moment når man skal gjennom forskningsprosjekt.

Reliabilitet

Reliabiliteten i et forskningsprosjekt avgjøres av om undersøkelsene som blir gjort måler den situasjonen man i realiteten har som mål å undersøke, og om det fremskaffes pålitelige data (Askheim og Grennes, 2008). Fordi det er tilnærmet umulig å oppnå intersubjektivitet ved bruk av kvalitative studier, er det også vanskelig å sikre reliabiliteten. Ved intersubjektivitet skal det være mulig å gjenta undersøkelsen og oppnå samme svar. Reliabilitet kan bety det samme som pålitelighet. Altså; i hvilken grad består undersøkelsen i å måle den situasjonen man i utgangspunktet har som mål å undersøke, og hvor pålitelige er dataene som fremskaffes? (ibid). Store deler av min empiriske undersøkelse baseres på informasjonen som fremkommer av intervju. Når det gjelder intervjuforskning, mener Kvale og Brinkmann (2009) at reliabilitetsbegrepet kan tolkes til å handle om hvorvidt den som intervjues ville gitt andre svar til en annen forsker, og om tolkning og transkribering ville gitt andre konklusjoner for andre forskere. Det har i den forbindelse vært viktig å utarbeide spørsmål som ikke skal være ledende for informanten. Ved transkribering har samtalen blitt skrevet ned ordrett for enklere å tolke meningsinnholdet i det som har blitt sagt. Informantene har som nevnt også fått mulighet til å gjennomgå sine uttalelser. Dette er en form for kvalitetssikring som bidrar til økt pålitelighet med hensyn til analysens resultater.

Opgavens validitet handler om undersøkelsens sammenheng mellom spørsmål og svar- hvor relevant er den valgte metoden for besvarelse av problemstillingen? Man ønsker at anvendt metode frembringer de resultatene som er nødvendig for å kunne svare på problemstillingen. Når det gjelder intervju som metode, er det vesentlig at spørsmålene som blir stilt ikke er ladete, samt at intervjuobjektene svarer ærlig og i god tro. Silverman (2010) hevder at det med caseundersøkelse som metode er fare for at man lar ett syn påvirke vurderinger og konklusjoner. På den måten kan man få en skjevhet i besvarelsen. Det har vært min intensjon å forholde meg kritisk til ulike tolkninger i fare for å trekke feil slutninger. Det at jeg også har benyttet meg av metodetriangulering, bidrar til å styrke oppgavens validitet. Ved bruk av

¹⁰ Tema som har stått sentralt, men som ikke har hatt betydning for min analyse er blant annet forurensing, solforhold og ellers detaljer omkring sosial infrastruktur og universell utforming.

denne trianguleringsmetoden har jeg forsøkt å tydeliggjøre skillet mellom informantenes fortellinger, opplysninger hentet fra de analyserte dokumentene, og mine egne betraktninger. Det er et viktig mål at resultatene fra analysen skal være tydelig og lett å forstå.

Generalisering og sammenligning

Caseanalyser kan foregå som både enkeltcasestudier og flercasestudier, hvor sistnevnte ofte kan stå sterkere metodemessig (Yin, 2003). Motiver for casestudier kan være både å presentere et individuelt case eller å kunne generalisere basert på flere caseanalyser. I kvantitativ forskning er ofte generalisering et mål, hvor man baserer studiene på et representativt utvalg (Silverman, 2010). Dette er ikke vanlig ved kvalitative casestudier. Analyseobjekt er sjeldent valgt tilfeldig, og man kan vanskelig vite om casestudiet er representativt (ibid). En svakhet ved et enkeltcasestudie kan være at den blir for overfladisk sammenlignet med et forskningsdesign bestående av flere case. Min intensjon er å minske denne risikoen ved å benytte flere integrerte analyseenheter. Målet med analysen er dessuten ikke å sammenligne eller generalisere, men å illustrere hvordan planlegging av et omfattende områdeløft i et transformasjonsområde har foregått. Oppgaven handler om lokale forhold med lokale betingelser og bidrar fortrinnsvis med kunnskap om utviklingen i et område i Bergen.

2.6 OPPSUMMERING

Jeg har nå gjort rede for at det er en caseundersøkelse som utgjør oppgavens forskningsdesign, og at analysen består i å gjennomgå innholdet i sentrale planer, samt intervju med ulike aktører. Undersøkelsen er ment å illustrere hvordan offentlige planer er brukt for et spesifikt transformasjonsområde. Hensikten er derfor ikke sammenligning eller generalisering i forhold til lignende case. Det er beskrevet hvordan jeg har forsøkt å sikre forskningens reliabilitet og validitet, ved å være bevisst på forhold rundt innsamling og analysering av data.

3. PLANLEGGING- HIERARKI, MARKED OG NETTVERK

I det følgende vil jeg gjøre rede for de institusjonelle sidene ved planleggingen slik den er organisert i Norge i dag, samt det private markedets betydning for byplanleggingen. Jeg presenterer det som omtales som overgangen fra government til governance, som henspiller til et skifte fra tradisjonell hierarkisk planlegging til en planlegging preget av samarbeid mellom offentlige og private aktører. Hvilke styringsmuligheter- og verktøy som foreligger for ulike formål og prosesser i byplanlegging blir også forklart. I første omgang er det en generell fremstilling av de overordnede virkemidlene i dagens praksis som beskrives. De spesifikke verktøyene for planleggingen av caseområdet gjøres det rede for i oppgavens analysedel.

3.1 OFFENTLIG PLANLEGGING

Den offentlige planleggingen foregår på ulike styringsnivå; fra statlig, til regional og til slutt kommunale institusjoner, med ulike ansvarsfelt og beslutningsmyndighet. Det er Miljøverndepartementet (MD) som er øverste organ, hvor departementet etter Plan- og bygningsloven (pbl) kan påvirke den overordnede planleggingen på flere måter. Blant annet er det MD som fremstiller de nasjonale planretningslinjer til regional og kommunal planlegging (pbl, 2008). Disse retningslinjene gir føringer for hvordan ulike konflikter skal behandles av statlige organer og hvordan kommunene forventes å drive lokal planlegging. Videre kan det utføres statlige planbestemmelser og statlig arealplan, noe som er mest vanlig ved store infrastrukturprosjekter.

I nivået under den statlige planleggingen er det Fylkeskommunen som i noen tilfeller kan vedta regionale planer etter pbl. Regional planlegging har til hensikt å stimulere til ønsket utvikling på et overordnet nivå og skal være «*retningsgivende for kommunal planlegging og statlig virksomhet i fylkene*» (Regjeringen, 2014a). Eksempler på regionale planer kan være fylkesplan for vindkraft eller fylkesplan for lokalisering av service og handel.

3.2 KOMMUNENS ROLLE: MYNDIGHET OG PLIKTER

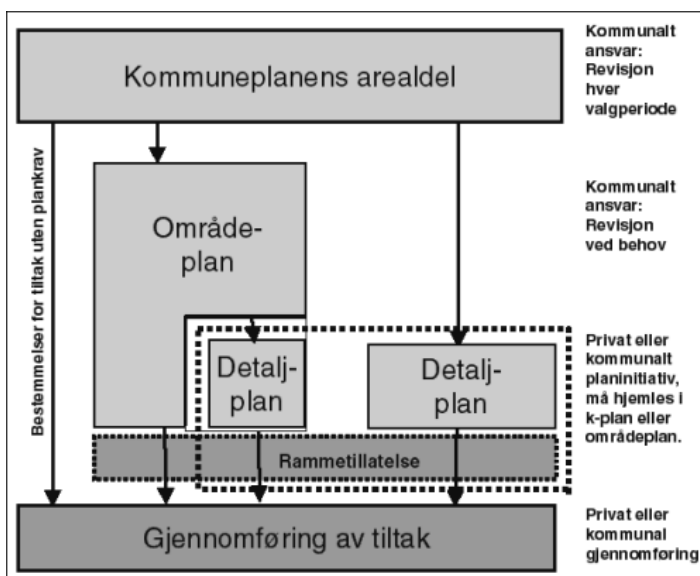
Arealplanlegging i kommunene er i all hovedsak basert på lokalt selvstyre. Dette betyr at det i første rekke er kommunene som avgjør hvordan kommunens arealer skal forvaltes, så fremt planleggingen foregår i tråd med lovverk og rikspolitiske retningslinjer som foreligger. Kommunene har ikke bare myndighet til å drive arealplanlegging, det lokale selvstyre innebærer også en *plikt* til vedta juridisk bindende arealplaner for hele kommunens arealer. «*Planlegging i kommunene skal samordne den fysiske, økonomiske, sosiale, estetiske og kulturelle utviklingen*» (Regjeringen, 2014a). Kommunen har med andre ord en viktig rolle som samfunnsaktør. Virkemidlene kan være både budsjetter og organisering av ansvarsområder, men også måten det tilrettelegges for by- og stedsutvikling, næringsutvikling, samferdsel, samt vern og bruk (Salvesen og Haugrønning, 2006) I

stortingsmeldingen *Stat og kommune- styring og samspel* (2012) defineres kommunens rolle på denne måten:

1. Kommunen som tjenesteyter
2. Kommunen som demokratisk arena
3. Kommunen som myndighetsutøver
4. Kommunen som samfunnsutvikler

Arealplanlegging kan i stor grad beskrives som politikk og politikktutforming (KS, 2012). Ved vedtak av en arealplan er det ofte viktige samfunnshensyn som veies opp mot hverandre. Det er de folkevalgte i en kommune som bestemmer utfallet av de samfunnsmessige og økonomiske avveiningene i en plansak, for eksempel jordvern versus utbyggingsinteresser. Sammenlignet med andre land i Europa, har kommunestyrene i Norge stor myndighet i arealplanleggingen (ibid). Det er Stortinget som tildeler kommunestyret denne myndigheten, under en forutsetning om at kommunene også ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser som klima, miljø, jordvern, kulturminner, støy og hensyn til artsmangfoldet. Kommunestyrets planoppgaver og planmyndighet kan listes opp på denne måten (ibid:3):

- Kommunestyret er planmyndighet.
- Kommunestyret har selv ledelsen av den kommunale planleggingen og skal sørge for at plan- og bygningsloven følges i kommunen.
- Kommunen organiserer arbeidet med den kommunale planleggingen og oppretter de utvalg og treffer de tiltak som finnes nødvendig for gjennomføring av planleggingen.
- Kommunen har plikt til å legge til rette for medvirkning og samarbeid med private og offentlige parter.
- Statlige fagmyndigheter og fylkeskommunen har plikt til å bidra i planarbeidet.
- Avklaringer med andre myndigheter skal sikre at kommunen har tilgang til nødvendig planfaglig kompetanse, gjerne i samarbeid med andre kommuner.



Figur 2. Det er ulike veier til gjennomføring av tiltak.

Hovedgrepene i den kommunale arealplanleggingen legges gjennom kommuneplanen som består av en samfunnsdel og en arealdel. Der hvor det ytterligere er behov for avklaring i arealbruken kan det lages egne kommunedelplaner. Samfunnsdelen i kommuneplanen legger viktige føringer for arealbruken. For å gjennomføre politikken i kommuneplanen i konkrete byggetiltak, brukes reguleringsplaner og byggesaksbehandling, som vist i forrige figur.. Det er altså juridisk, ved hjelp av kommuneplan, kommunedelplaner, reguleringsplaner og detaljreguleringsplaner at kommunene kan avklare arealbruken. Arealplanene inneholder bestemmelser som er hjemlet i pbl, og vedtas følgelig med rettslig bindende virkning. Når planhierarkiet presenteres, er det et vesentlig poeng at planene i seg selv ikke utløser byggevirksomhet. Planene foreligger kun som en forutsetning for å kunne drive utbygging.

3.3 MARKEDSPERSPEKTIVET

Som skrevet over er det ikke planene alene som avgjør hva som blir bygget hvor. Kommunene er i stor grad avhengig av at private initiativtakere fremskaffer byggegrunn, klargjør den fysiske, teknisk og juridisk (Nordahl, 2012a). Ikke minst er det de private aktørene som i størsteparten av tilfellene besitter nødvendig kapital for å kunne bygge det som planlegges (ibid). Fordi investering og utvikling av eiendommer ikke gjøres dersom det beregnes til å være økonomisk lønnsomt, vil arealutvikling og utbygging i stor grad styres av markedsbetingelser. Det var fra 1990- tallet at det skjedde en markant endring i den fysiske planleggingen av norske byer, hvor dereguleringer trekkes frem som en premissgivende forklaring (Nordahl, 2012b). Ut over 1990-tallet trakk mange kommuner seg ut av eiendomsmarkedet ved å legge ned eller redusere den kommunale tomteforsyningen (Falleth og Saglie, 2012). Dereguleringen ble fremtredende med fremveksten av New Public Management (NPM)¹¹, et ideal som vokste frem på 80-tallet, hvor et sentralt poeng var at offentlige oppgaver utføres av den mest konkurransedyktige aktøren. Planmessig er den økende andelen privat initierte reguleringsplaner en del av denne tenkningen. Betydningen av NPM for byplanleggingen presenteres mer inngående under kapittel 5.

Den markedsstyrte byutviklingen er i stor grad basert på de økonomiske ressursene som foreligger for gjennomføring av planene. Lind (2002) presenterer dette aspektet som ett av tre komponenter som styrer innflytelsen fra lokale myndigheter. De to andre komponentene er formulering av visjoner og juridisk makt til å ta avgjørelser. Videre mener Lind at den offentlige planleggingen i de nordiske landene i dag har en sterk innflytelse når det gjelder visjonsdefinering, samt en sterk juridisk innflytelse. Der det offentlige stiller svakest er ved de finansielle ressursene, noe som anses som en forklarende årsak til et fleksibelt plansystem. En konsekvens av muligheten for å fremme private planforslag, noe som tidligere var et offentlig anliggende, er utvikling dominert av prosjekter (Lind, 2002; Børrud, 2005). Dette fører til at en stor del av kommunens arbeid består i rammesetting overfor de private aktørene (Nordahl, 2012a). Kommunens interesser i et område kan reflekteres i hvilke planer som foreligger for et område, og hvor oppdaterte de er. For markedet er prisnivå, tilgang til arealer og tilgjengelig infrastruktur avgjørende (Nordahl, 2012a). I matrisen under vises en forenklet

¹¹ Kan oversettes til *markedsorientert offentlig styring* på norsk.

fremstilling av hvordan planmyndighetenes og markedets interesser i et område kan variere (Nordahl, 2012a:175).

	Sviktende planberedskap	God planberedskap	Aktiv pådriverpolitikk
Høy aktivitet i markedet	1: Opplevelse av å være i etterkant	2: Kommunen responderer godt på markedets initiativ	3: Kommunen samarbeider med markedet for å utvikle området
Lav aktivitet i markedet	4: Stillstand/uavklart mht. områdets potensial	5: Avventende, passive planer	6: Kommunen tar initiativ for å vekke markedets interesse

3.4 NETTVERKSPLANLEGGING

Offentlig styring kan i mange tilfeller dreie seg om såkalt «Network Governance». En slik tilnærming til planleggingen baserer seg oftest på et samarbeid mellom kommuner, private utbyggere, innbyggere, organisasjoner og statlige etater. I følge Rhodes (1997)¹² kan governance (nettverksstyring) forstås på følgende måte:

«Governance refers to self-organizing, interorganizational networks characterized by interdependence, resource exchange, rules of the game and significant autonomy from the state»

I denne forståelsen av begrepet kan man se at et slikt samarbeid foregår etter et pragmatisk ideal, hvor aktørene er gjensidig avhengig av hverandre i forhandlingene om et felles mål. Planlegging i nettverk fordrer tillitt og er basert på et sett med spilleregler som nettverkets medlemmer forhandler frem (Fimreite et.al, 2005:127). Samarbeidet preges av både dialog og forhandlinger, hvor organiseringen av arbeidet vil variere innenfor ulike institusjonelle rammer (Farsund & Holmen 2010:31).

Med en planlegging preget av samarbeid vil flere aktører ha påvirkningskraft enn ved tradisjonell hierarkisk planlegging. Overgangen fra offentlig styrt planlegging til samhandlingsplanlegging omtales ofte som et skifte fra government til governance. Det er imidlertid ikke slik at politikere har gitt fra seg all beslutningskompetanse. Farsund og Holmen (2010:32) forklarer at «*Government, hvor valgte politikere og byråkratiet styrer, og governance, hvor styring skjer gjennom gjensidig avhengige aktører med ulike ressurser, lever side om side*». Nettverksstyring kan sies å ha oppstått som et svar på de omtalte endringene på 80-tallet med blant annet fremveksten av NPM. Nye organisasjonsformer blir dannet for å bedre tilpasses markedet, hvor kommuneøkonomien ikke anses som konkurransedyktig. «*Oppfatningen sentralt synes å være at trang kommuneøkonomi tvinger kommuner til å effektivisere, blant annet gjennom samarbeid med andre aktører*» (Fimreite et

¹² I Fimreite og Aars, 2005:127.

al., 2005:15). I matrisen under er ulikhetene mellom government og governance presentert (Holmen og Farsund, 2010:33).

	Government	Governance
Styringsystem	Vertikalt/hierarkisk	Hierarki*/interaktivt
Aktører	Offentlige	Offentlig-offentlig/offentlig-privat
Inkludering	Folkevalgte aktører	Ikke-folkevalgte aktører
Type relasjon	Avhengig	Gjensidig avhengig
Beslutningsprosess	Forhandlinger/votering	Forhandlinger
Bestlutningsutfall	Flertallsbeslutninger	Konsensus og frivillige avtaler
Kontrollmekanisme	Autoritet	Tillitt/gjensidighet

*Hierarki kan forstås som styring gjennom nettverk hvor samhandling i større grad foregår horisontalt enn vertikalt.

Ut fra denne tabellen kan man lese at government refererer til folkevalgte, hierarkiske strukturer med autoritære beslutningsmyndigheter, mens governance dreier seg om styring gjennom samhandling mellom aktører som besitter ulike posisjoner og ressurser (ibid). Nettverksplanleggingens betydning for byutvikling og bytransformasjon diskuteres mer inngående under del 2.

3.5 STYRINGSVERKTØY I BYPLANLEGGINGEN

Ved offentlig planlegging har man tilgang til flere typer verktøy til forskjellige formål og tiltak. Det finnes verktøy som brukes innenfor plansystemets rammer og det finnes uformelle virkemidler som benyttes i forsøk på å skape menings- og visjonsutveksling mellom aktører. For avklaring av gjennomføring og finansiering er det mest vanlig med formell avtaleinngåelse.

3.5.1 Planhierarkiet

Øverst i det kommunale planhierarkiet ligger kommuneplanen som består av en samfunnsdel og en arealdel. Samfunnsdelen skisserer en langsiktig planlegging med bred samfunnsmessig tilnærming, hvor det avklares mål og visjoner for forhold som levekår for barn, unge og eldre, næringsutvikling, befolkningsutvikling, boligforhold og samferdsel (Salvesen og Haugrønning, 2006) For markedsaktørene vil en kommuneplan vise hva som er de tiltenkte ønskene for den helhetlige byutviklingen. I tillegg viser den hvilke arealer som potensielt kan åpne for investeringer. Kort oppsummert skal kommuneplanens arealdel:

- Omfatte hele kommunens areal og vedtas med rettsvirkning.
- Følge opp kommuneplanens arealdel.
- Legge føringer for kommunens utbyggingspolitikk, vekst og vern.
- Vise hovedtrekkene i kommunens arealbruk.
- Følges opp med reguleringsplaner og eventuelt kommunedelplaner.
- Bestå av plankart, bestemmelser og planbeskrivelse.

Kommunedelplan utarbeides der det er behov for å ytterligere avklare forhold knyttet til bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder (pbl, 2008). I praksis er denne en del av kommuneplanens arealdel, slik at den formelt sett har likt innhold, lik behandlingsform og rettsvirkning som resten av kommuneplanen. Det må fremgå i plankartet til kommuneplanens arealdel hvilke områder det er utarbeidet delplan for.

Videre i plansystemet finner vi reguleringsplanene, som kan bestå av enten en områderegulering eller en detaljregulering. Begge deler omtales som en reguleringsplan. En områderegulering utarbeides oftest for større områder med flere grunneiere. En slik plan kan fremmes av kommunen selv eller av private forslagsstillere. Detaljutformingen av en områderegulering er mer omfattende enn i en kommunedelplan, og gir i tillegg en større rettssikkerhet overfor grunneiere og berørte parter. Dette fordi arbeidet må varsles om, og man gis adgang til å klage som berørt part. En detaljregulering skiller seg fra en områderegulering ved at den er utformet med ytterligere detaljerte bestemmelser og føringer. Den kan beskrives som en gjennomføringsplan for utbyggingstiltak. Ofte er denne typen plan avgrenset til mindre områder og gjelder oftest en eller noen få eiendommer. Det er et grunnleggende prinsipp at både områdereguleringer og detaljreguleringer skal utarbeides i tråd med bestemmelser i de overordnede planene.

3.5.2 Forholdet mellom planene

Forholdet mellom overordnede planer og reguleringsplaner vil etter et hierarkisk styringsideal fungere slik at et reguleringsplanforslag utarbeides i tråd med en allerede foreliggende overordnet plan. Ved dagens byplanlegging skjer det ofte at reguleringsplanene kommer i forkant, gjerne fordi kommunen ikke har en oppdatert planberedskap (jamfør matrise, s. 28). Konsekvensene av et slikt forløp vil være en sentral del av oppgavens analyse, da KDP for caseområdet ble vedtatt etter sentrale reguleringsplaner. Det som også kan skje, er at en detaljplan kan vedtas selv om den strider med bestemmelsene i overordnet plan. Dette kan være på bakgrunn av at man i saksbehandlingen ser det nødvendig å stille seg positiv til tiltak som strider mot overordnet plan for å imøtekomme ulike typer utfordringer. Kommunestyret har også myndighet til å vedta en plan som strider mot planetatens anbefalinger.

3.5.3 Verktøy for gjennomføring

Det er ulike prosesser og virkemidler som gjør gjennomføring av en vedtatt reguleringsplan mulig. En kommuneplan eller kommunedelplan må følges opp av kommunen både gjennom visjonsprosesser og avklaring av den finansielle fordelingen av for eksempel infrastruktur (Nordahl et al). Fordi involverte aktører sjeldent likestilles hva gjelder visjoner, juridisk makt og økonomiske ressurser, er man avhengig av en dialog- og samhandlingspreget prosess. Det å komme til enighet om visjon og målsetninger for utviklingen av et område er i de fleste tilfeller en innfløkt operasjon, og involverer innspill fra politikere, grunneiere, utbyggere, arkitekter, konsulentbedrifter, lokalbefolkning og ulike interesseorganisasjoner. Mye brukte metoder i denne sammenheng er mulighetsstudier, kvalitetsprogram, konkurranser, folkemøter og utstillinger. De ulike fremgangsmåtene som brukes i visjonsprosessen er ikke

juridisk bindende, men kan bidra til større lokal oppslutning og/eller markedsføring av et planlagt tiltak (ibid).

For å enes om gjennomføring og finansiering av fellestiltak i et område er det flere virkemidler som kan iverksettes. I områder hvor kommunen har klare planer for og interesse av utvikling, kan det tilbys erstatning eller ekspropriering der hvor kompliserte eiendomsstrukturer står i veien for utvikling. Forhandlinger om høyere utnyttelsesgrad for private utbyggere er også et virkemiddel for å vekke interesse hos markedsaktører, sammen med offentlig bygging av sosial infrastruktur som skole, barnehage og kulturhus (Børrud, 2012). Nordahl (2012b) peker også på at pbl åpner for at man gjennom en type hensynssone kan kreve felles planlegging innenfor et gitt område. Dermed kan man, med lovhjælp, kreve samarbeid om utvikling av områder i privat eie (ibid). Nytt av pbl (2008) er også noe som kalles urbant jordskifte for å sikre gjennomføring av plan, et verktøy som foreløpig er lite brukt (ibid).

Hvordan finansiering av felles tiltak som infrastruktur, parkområder, gang- og sykkelvei og offentlige plasser skal fordeles er ofte nedfelt i en utbyggingsavtale. En utbyggingsavtale er ikke en arealplan, men en avtale mellom utbygger/grunneier og kommunen om gjennomføring av en plan. Det er egne bestemmelser i pbl som regulerer bruken av slike avtaler. Det anses som svært nyttig å bruke utbyggingsavtaler i tilknytning til reguleringsplaner som utarbeides av private. Ved bruk av en slik avtale kan man fordele kostnader til felles infrastruktur mellom kommune og utbygger eller mellom flere utbyggere i et større planområde (Regjeringen, 2014b). I følge Nordahl et. al (2011) økte bruken av utbyggingsavtaler mot slutten av 90-tallet og ble raskt omdiskutert. Av pbl fremkommer det vilkår for når en utbyggingsavtale kan benyttes, i tillegg til begrensninger om hvilke vilkår som kan inngås.

6.5 OPPSUMMERING

I dette kapittelet er ulike styringsidealer i planleggingen presentert. Man ser at fremveksten av NPM har ført til at den hegemoniske planleggingspraksisen som tidligere var gjeldende, har måtte vike for en mer markedsorientert byutvikling. Det offentliges rolle handler i stor grad om å ivareta samfunnets behov, gjennom rammesetting overfor private utbyggere. Til dette formålet har kommunene flere sett med virkemidler, både med og uten hjemmel i pbl. Blant annet er offentlig-privat samarbeid vanlig, hvor aktuelle aktører arbeider sammen i nettverk for å enes om felles visjoner, finansiering og gjennomføring.

Del II

4. EMPIRISK UTGANGSPUNKT

Oppgavens empiriske utgangspunkt er basert på en kortfattet gjennomgang av den demografiske, politiske og planmessige utviklingen av Bergen i nyere tid. Det empiriske bakteppet for analysen er viktig å belyse for å få grep om den overordnede konteksten som oppgavens case inngår i. Empirien som presenteres her er en kortfattet oversikt over de viktigste utviklingslinjene i Bergen som berører forvaltning av byens havnearealer.

4.1 FORTETTINGSPOLITIKK I BERGEN KOMMUNE

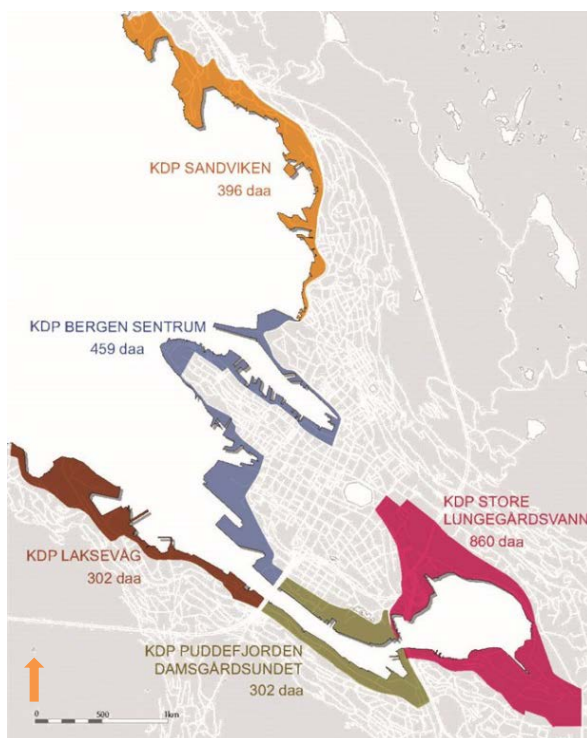
I følge en rapport fra UNFPA (2007) vil fem milliarder mennesker bo i urbane strøk innen 2030, noe som tilsvarer 60 prosent av hele verdens befolkning. Rapporten slår fast at tilveksten i størst grad vil foregå i små byer med noen hundre tusen innbyggere. Med dagens 272.000 innbyggere kan Bergen kunne kategoriseres som en liten by, men med en kontinuerlig økning i befolkningstallet. Denne befolkningsveksten har i stor grad blitt møtt med utbygging i perifere områder. Siden 1970-tallet har Bergen kommune brukt det kommunale aksjeselskapet Bergen tomteselskap AS til kjøp, regulering og tilrettelegging av arealer, hvor store utbyggingsfelt realisert på bakgrunn av et tett samarbeid mellom kommunens planavdeling, Tomteselskapet og boligbyggelagene. På grunn av usikkerhet i markedet ut over 90-tallet avtok utbyggingsaktiviteten, og det var få som turte å bygge ut i større områder (Roald, 2010). Det var nå de små aktørene som preget markedet, og utbygging i mindre områder med lav risiko resulterte i en fragmentert utbygging (ibid). Ut over 1990-tallet, som et resultat av den omtale dereguleringen, ble også Bergen tomteselskap sin rolle endret til å være ett av flere som skulle drive tomteforsyning. Dette, i tillegg til privatisering av flere offentlige tjenester, førte til at «*planlegging så vel som bygging og finansiering av ny teknisk infrastruktur i stigende grad ble overlatt til utbyggere*» (Roald, 2010:319). Slik som prognosene for befolkningsvekst viser seg i Bergen, mener Plan- og miljøetaten at det må bygges 1200 nye boliger årlig og at 60 % av boligproduksjonen bør skje i prioriterte fortettingsområder (Bergen kommune 2006b).

Fortetting handler ikke bare om å gjøre plass til en stadig økende befolkning. Fortetting er i svært stor grad knyttet til bærekraftperspektivet, noe som for Bergen kommune har stått sentralt i flere tiår. Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er et prosjekt med varighet fra 2002 til 2025 som skal sørge for opprustning av gater og veier, samt forbedring av kollektivtilbud, hvor bybanen fremgår som programmets mest sentrale investering. Fortetting langs bybanekorridoren har gått frem som en viktig strategi for å håndtere veksten. Dette har ført til at Bergen i økende grad fremtrer som en båndby, i motsetning til den flerkjernede bystrukturen som ble resultatet etter kommunesammenslåingen i 1972 (Roald, 2010).

I 1998 fikk Bergen kommune et parlamentarisk system, med byråd som byregjering. Dermed er det ikke lengre en fagetat ved rådmannen som fremmer saker for bystyret, men byrådet. Det er byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø som har det overordnede ansvaret for

byutviklingen i Bergen, med ulike fagavdelinger som Etat for byggesak og private planer, Etat for plan og geodata, og Etat for utbyggingsavtaler. Opprettelsen av sistnevnte skjedde i 2007 som en enhet for områdeutvikling og strategisk bruk av kommunal eiendom i plansammenheng (Plathe, 2007). Dette arbeidet er i stor grad knyttet til bruk av utbyggingsavtaler. I arbeid med områdetransformasjoner er også byrådsavdeling for bolig, sosial og områdesatsing medvirkende i arbeid med boligforsyning, grøntarealforvaltning, samt sosiale tjenester. I arbeidet med fortetting opereres det i Bergen etter ´prioriterte fortettingsområder´ og ´andre områder´, hvor fortetting i prioriterte områder vil dreie seg om å øke tettheten og styrke de urbane kvalitetene. Fortettings- og transformasjonområdene som prioriteres er bydelsentrene, bybanestopp langs strekningen Sentrum-Rådalen (Bergen sør), de viktigste lokalsentrene, samt eldre næringsområder. Blant de eldre næringsarealene inngår hele sjøfronten fra Laksevåg til Sandviken, et stort sammenhengende belte som skal kunne legge til rette for bolig- og næringsvekst i (umiddelbar nærhet til) sentrum. Det presiseres imidlertid at næringsområder innenfor de prioriterte sjøfrontarealene (i figur 3) som i dag tjener som næringsarealer, terminaler og havn, skal opprettholde sin funksjon så lenge vedtatt kommuneplan er gjeldende.

De fargede feltene i kartfremstillingen i figur 3 viser avgrensning av ulike kommunedelplaner i tilknytning til sjøfronten i Bergen. Sentrum og Sandviken har så store verneverdige verdier og knapphet i areal at transformasjonspotensialet er begrenset. I Laksevåg bydel er det fremdeles betydelig industrivirksomhet, men det ytres ønsker og behov for boligbygging langs sjøkanten også her. De største endringene skjer per i dag ved Damsgårdssundet og Store Lungegårdsvann, hvor det i førstnevnte område har vært byggeaktivitet i noen år. Det er dette området som inngår i oppgavens analyse.



Figur 3. Ulike kommunedelplaner i arbeidet med sjøfrontutviklingen i Bergen.

4.2 BERGEN SOM HAVNEBY- FØR OG NÅ

Bergen har i hele sin historie vært en handels- og sjøfartsby, med havnen som premis for byvekst- og planlegging. Fra omkring 1300 var Bergen et handelssentrum av europeisk betydning (Haaland, 2013). Tross flere bybranner, har byen vokst kontinuerlig med sjørettet industri og næringsvirksomhet. Med industrialiseringen på 1800-tallet ble det behov for stadig større havnearealer tilpasset ulike behov. Sentrumskjernen i Bergen ble lite påvirket av industrialiseringen, da industrivirksomhetene først og fremst vokste frem utenfor bygrensen (Roald, 2010:46). Utviklingen medførte på den annen side en økning i behovet for sjøtransport til og fra byen. Både lokalt, nasjonalt og globalt ble Bergen en viktig stapel- og omlastningshavn (ibid). Etter hvert ble det dannet en by med store kaiarealer som i dag tjener som containerhavner og cruiseskipterminaler. Fra Bontelabo til Murallmenningen ble det bygget smale mursteinskaier i første halvdel av 1900-tallet og i 1999 ble Bontelabo utvidet med en fiskerihavn (Haaland, 2013). Ved Dokkeskjærskaien startet utbyggingen av en stor godskai allerede ved begynnelsen av 1900-tallet, som ikke stod ferdig før i 1965. Siden den gang har de arealkrevende aktivitetene ført til utvidelse med bygging av Møhlenpriskaien, Frielekaien, Jektevikens containerterminal, og til sist Jektevikens utstikker og Nøstet med nytt terminalbygg for Hurtigruten som stod ferdig i 2005. Alle havnearealene som nå er nevnt, er lokalisert innenfor blått felt (jamfør figur 3). I dag ser man for seg en utflytting av godshavnene til større og mer havnære lokaliteter innen 2020. Det er ønske om en integrert terminal for båt, bil og jernbane, hvor Flesland er ett av de mest diskuterte lokaliseringsområdene på grunn av nærhet til lufthavnen (ibid).

Ved de sekundære havnearealene utenfor selve sentrumskjernen, som Sandviken og ved Damsgårdssundet, var det privat næringsbebyggelse som for det meste preget strandlinjen. I Sandviken var driften primært rettet mot pakking og bearbeiding av fisk, mens det i Damsgårdssundet var maritim industri som preget arealbruken. Det er i de sekundære sjøfrontarealene at det til nå har foregått transformasjon. I Sandviken er det nå flere tiår siden det første sjøfrontprosjektet stod ferdig på Måseskjæret, etterfulgt av Sandviken brygge, Kyrresborg og nå Nyborg som alle er rene boligprosjekter. I denne delen av byen har det vært store diskusjoner rundt verneinteressene i området knyttet til den førindustrielle sjørettede nærings- og boligbebyggelsen (Haaland, 2013). I andre enden av byen, mot Damsgårdssundet skjer det transformasjon av de tidligere verftsområdene, med utvikling av både bolig og næring. Også rundt Store Lungegårdsvann (Figur 3) planlegges det for transformasjon som skal knyttes både til sentrum og til Damsgårdssundet med blant annet en sammenhengende gangpromenade. I en historisk sjøfarts- og turistby kan det være utfordrende å forvalte og transformere tidligere industrihavner til moderne bolig- og næringsområder med urbane kvaliteter. Kommunen har i flere år arbeidet med ulike planer og strategier for å møte utfordringene knyttet til endring i byens funksjonalitet og identitet. Både formelt i kommuneplan, kommunedelplaner og handlingsprogram, og uformelt med konferanser og arkitektkonkurranser har kommunen forsøkt å ta grep om hvordan transformasjon langs byens sjøfront skal foregå.

4.3 DAMSGÅRDSSUNDET: OMRÅDEKARAKTER

Områdene rundt Damsgårdssundet, sammen med Laksevåg, utgjorde de områdene i Bergen med størst industriutbygging på 1850-tallet. Virksomhetene var i hovedsak preget av jern, metall, tekstil- og verftsindustri. En av de største aktørene i området var Bergen Mekaniske Verksted (BMV) som var i drift helt frem til 1991 (Roald, 2010). Andre viktige industribedrifter var Mjellem og Karlsen Verft, Kavli, IFA malingsfabrikk og tobakksfabrikken Victoria. Noe av den karakteristiske bebyggelsen fra denne tiden står igjen, og presenteres som viktige elementer for ivaretagelse når områdene nå bygges opp på nytt. Industriutviklingen førte til at fjellsiden ved Løvsstakken utviklet seg til en arbeiderbydel, noe som tydelig kommer frem av den eksisterende boligbebyggelsen i området. Gjennom hele 1900-tallet har områdene langs fjellsiden blitt bygget ut med ulik bebyggelsesstruktur (Myrvoll, 2003). Boligene som finnes i dag er i all hovedsak ulike typer utleiebebyggelse i form av kommunale boligprosjekter, arbeiderboliger, boligbyggelag og borettslag. Mye av bebyggelsen er preget av hagebyidealene som preget norsk bebyggelse på 1920- og 30-tallet (ibid). På 30-tallet var byggeaktiviteten i området spesielt stor, primært med blokk og rekkehusbebyggelse. Etter krigen ble ytterligere områder bebygget, spesielt øverst langs Løvsstakken.

Langs sjøfronten var det før transformasjonsarbeidet startet, utelukkende nærings- og industribebyggelse med tilhørende tekniske anlegg. Tidligere hadde Puddefjorden en mer åpen karakter, og strandlinjen fremsto som mer uregelmessig. I den indre delen av fjorden er det fortrinnsvis rundt Marineholmen og Solheimsviken at de store utfyllingene har skjedd (Myrvoll, 2003). Et viktig kjennetegn for området, og for byen som helhet, er krysset på Danmarks plass, tegnet av arkitekt Ole Landmark i 1935. Fra Danmarks plass er man tilknyttet funksjoner som idrettsanlegg, videregående skole, helsetilbud, butikker, ulike næringsvirksomheter, restauranter og kafeer. Området tjener i dag som et sentralt trafikkknutepunkt, hvor også bybanen har trasè.



Figur 4. Eldre bilde av Bergen Mekaniske Verksted til venstre. Victoria Tobakksfabrikk til høyre.

5. TEORETISK UTGANGSPUNKT

I dette kapitlet presenteres det teoretiske utgangspunktet for analysen. Oppgaven er i hovedsak basert på en empirisk undersøkelse. For å kunne tolke de empiriske funnene er det likevel nødvendig med en forståelse av de byteoretiske vekslinger som utspiller seg ved planlegging av byene våre. Teorigrunnlaget er basert på begrepet *pakkede landskap*, som jeg tar for meg ved å drøfte teori som omhandler de mest sentrale endringsprosessene innen byutvikling. Med dette mener jeg økonomiske, politiske, planmessige og institusjonelle endringer.

5.1 PAKKEDE LANDSKAP

Begrepet som danner grunnlaget for oppgavens tematikk stammer fra geograf Paul Knox (1993). Han forklarer fenomenet slik:

“These are the “artful fragments” of post-modern urban development, serially produced set pieces that reflect the logic of corporate consolidation, flexible strategies, product differentiation, and public-private cooperation” (Knox, 1993:222).

Knox bruker begrepet som en forklaring på de landskapene som oppstår som følge av postmoderne urban byutvikling basert på offentlig-privat samarbeid (jamfør governancebegrepet fra forrige kapittel). Heidi Bergsli benytter seg av Knox' begrep, spesielt knyttet til utbygging i havneområder. Jeg støtter meg derfor til Heidi Bergsli sine teorier i tillegg til Knox når jeg i det videre forsøker å forklare mekanismene bak, og innholdet i, et pakket landskap. Ovennevnte sitat inneholder flere elementer som er utgangspunktet for den videre tematikken som presenteres. Utviklingen av havnefronter verden over har oppstått på bakgrunn av flere endringsprosesser. Det dreier seg fortrinnsvis om teknologisk utvikling i forhold til industri og maritim teknologi, utvikling av nye mønstre for global handel, fremvekst av miljømessige reguleringer, samt endrede forhold mellom byen og havnen (Hoyle et.al.1988). Skiftet fra industrialismen til postindustrialismen betegnes som den viktigste årsaken til de endringene man i lengre tider har kunnet observere langs byenes havnearealer. Fremveksten av forsknings- undervisnings- og kulturnæringer, sammen med boligutvikling i de funksjonstømte arealene, forklares med behovet for nye næringer i den postindustrielle økonomien. Hva dette konkret innebærer utgjør kjernen i de nedenstående avsnittene.

Med den ovennevnte definisjonen til Knox (1993) henvises det til at utviklingen av havnefronter skjer gjennom en standardisert planlegging og arkitektur. Det er gjort flere studier som viser til at utvikling av havneområder verden over deler noen felles særtrekk¹³ og at innholdet ofte er bestående av boliger, handelsvirksomhet, kontorer, kulturbygg og fasiliteter knyttet til rekreative formål (Hoyle et al, 1988). Bruttomesso (2001, i Smith & Ferrari, 2012) forklarer disse gjennomgående likhetstrekkene med at det har oppstått «modeller» på bakgrunn av vellykkede sjøfrontprosjekter som har satt presedens, og dermed blitt kopiert verden over. Videre har disse modellene skapt «*contaminant international*

¹³ Se for eksempel Desfor et. al. (2011), Smith (2012), Marshall (2001).

uniformization of organizational methods, spatial typologies and architectural forms» (Bruttomesso i Smith & Ferrari, 2012:4). En viktig del av denne studien består av et forsøk på å identifisere hva som menes med ensartede metoder, typologier og arkitektoniske løsninger. Heidi Bergsli (2005) tar i likhet med Knox i bruk betegnelsen pakkede landskap når hun forklarer hvordan havnefrontprosjekter blir strategisk utformet for å være et vindu utad ved «*strategisk relokalisering av kulturinstitusjoner og tilpasning av infrastruktur for næringslivet»* (Bergsli, 2005:87). Videre forklarer hun denne formen for utbygging som et ledd i en interurban konkurranse om globale kapitalgoder (ibid). Bruken av *entreprenørstrategier* i byutvikling brukes ofte som en forklaring på de såkalte strategisk utformede havnefrontprosjektene. Virkningene og kjennetegnene ved en entreprenørstrategisk byutvikling diskuteres senere, hvor privat-offentlig samarbeid står sentralt.

Utbygging langs sjøfronten kan foregå i ulik skala. Det er for eksempel forskjell på såkalte «megastructures» langs sjøfronten som man kan finne i Bilbao og Shanghai, og den utbyggingen som skjer i (global sammenheng) mindre byer som Hamburg eller Marseille. Her i Norge er Fjordbyprosjektet i Oslo kjent som det største byggeprosjektet i norsk historie, hvor storskala arkitektur langs vannet danner en silhuett som tydelig visualiserer postindustrialismens bymessige endringer. I andre norske byer, som Stavanger, Drammen og Trondheim er også sjøfronten gjort til gjenstand for transformasjon. Boligutbygging langs sjøfronten på mindre plasser og tettsteder viser også tendenser til en standardisert arkitektur, men i en mindre skala sammenlignet med det som skjer i storbyene. Utbyggingen fremkommer med andre ord i ulike volumer. Utgangspunktet for denne oppgaven er store, sammenhengende transformasjonsområder i bysentrum basert på offentlig-privat samarbeid i en norsk byutviklingskontekst. Videre vil jeg belyse ulike byutviklingsmekanismer som kan bidra til å forklare fremveksten av pakkede landskap. Samtidig forsøker jeg å kategorisere de konkrete fysiske former og typologier som inngår i det Knox omtaler som en *standardisert utbygging* langs sjøfronten.



Figur 5. Shanghai med markant skyline til venstre. Hamburg til høyre.

5.2 BY, HAVN OG GLOBALISERING

Globalisering har hatt en avgjørende betydning for den omfattende avindustrialiseringen i den vestlige verden, og er fremdeles styrende for de trendene som følges når tomme industriområder nå skal tilbakevinne sin legitimitet i byen. Aspen hevder at globalisering kan defineres som «*intensivering av økonomiske, politiske og kulturelle relasjoner på tvers av tradisjonelle nasjonsgrenser*» (2005:12). Med forankring i endringer innen informasjons-, kommunikasjons-, og transportteknologi skjer det altså en økonomisk restrukturering og politisk deregulering på globalt nivå (ibid). Globaliseringen fører til mindre avstander og effektivisering, noe Harvey (1989) omtaler som tid-rom kompresjon. Avstanden mellom det globale og lokale oppfattes som sammenfiltret, fordi det globale alltid vil være preget av lokale forhold og betingelser. (Aspen, 2005:13). Globaliseringen kan betraktes som toveis: global påvirkning setter på flere måter rammene for byutviklingen, samtidig som lokale tendenser har betydning for globaliseringsprosessen. Den globale dimensjonen «*fremtrer sjelden i ren form, men i en eller annen forstand alltid vil være lokalt formidlet og preget av gitte lokale forhold og betingelser*» (ibid). Byene våre kan betraktes som dynamiske møtesteder mellom det lokale og det globale, noe som kan gjenkjennes i flere ulike aspekter (ibid). Møtet mellom flere kulturer og forholdet mellom stedets historiske, lokale bebyggelse og nyere arkitektur med internasjonalt preg, er eksempler i denne sammenheng.

Det er flere hundre år siden verdens første fase i globaliseringen startet, i følge Robertson (2003 i Smith & Ferrari, 2012). Han mener globaliseringen i hovedsak må knyttes til vannbårne aktiviteter, og deler den urbane utviklingen inn i tre globaliseringsepoker (ibid). Som den første trekker han frem den dominerende økonomiske politikken i Europa fra 1500-1800, som var basert på internasjonal handel. Fremveksten av imperialismen på 1800-tallet beskriver Robertson som den andre globaliseringsbølgen, hvor kolonimaktene skaffet seg politisk, kulturell og økonomisk herredømme. Den siste bølgen av globalisering er den vi i dag befinner oss i, som i følge Robertson oppstod etter andre verdenskrig. Her trekkes utvikling av informasjons- og kommunikasjonsteknologi frem som en sentral del av globaliseringen, sammen med forbedring av infrastruktur og transportmåter. Den historiske utviklingen viser at handel og kommunikasjon står sentralt i de globale relasjonene, noe som for utviklingen og bruken av byene våre har store konsekvenser. Etter krigen er det avvikling av industrien som har hatt den største betydningen for endringer i bystrukturen, spesielt forholdet mellom havn og by (ibid). Randsonen mellom byen og vannet har i lengre tider vært den mest intense delen av byen, hvor sjøfronten ofte fungerte som godshavn eller til fabrikkvirksomhet (Marshall, 2001). Teknologiske endringer har redefinert forholdet mellom industri og transport. Oppgradering av veisystemer, bane og vannbåren transport, kombinert med endrede krav til containerdrift har ført til at tidligere havneaktiviteter mange steder har flyttet ut av byen. Måten disse tomme arealene blir brukt til ny utvikling på, forholder seg til både fortid og fremtid. Disse arealene var tidligere basert på industriell produksjon i en periode med enorm økonomisk vekst. I dag forsøker man å koble byen til vannet igjen, og samtidig skape et nytt grunnlag for byøkonomien:

«Historically the sites of industry, they now attempt to re-center activity in urban space, to reposition concentrations of activity, to shift the focus from the old to the new». (Marshall, 2001:5).

Globaliseringen har i løpet av de siste tiårene hatt en spesielt stor innflytelse på lokal byutvikling. Aspen (2005) mener at globale prosesser kan tilskrives betydning for årsakene til den eksplosive økonomiske veksten og fremveksten av servicenæringen. Lokalpolitisk respons på globale rammebetingelser er en forklarende årsak til det som omtales som entreprenøriske byutviklingsstrategier (ibid). Dette perspektivet belyses under 5.5, etter at postindustrialismens politiske og økonomiske endringer først presenteres.

5.3 POSTINDUSTRIALISMENS POLITISKE OG ØKONOMISKE ENDRINGER

«Post-industrialism refers to a broad phenomenon that encompasses changes in what we do for a living, how we do it and where it occurs» (Savitch, 1988 i Marshall, 2001).

Fra 1930-1970 var det økonomiske systemet preget av industriell masseproduksjon og massekonsum (Bergsli, 2005:89). Det økonomiske systemet som dominerte denne epoken omtales ofte som fordisme¹⁴, et system som førte til «sosial og geografisk utjevning, full mannlig sysselsetting, bredt fokus på velferdsprogrammer samt kollektive forhandlinger» (ibid). I løpet av 1970- tallet oppstod det imidlertid nye kommunikasjonsformer som førte til at produksjon, handel og finanskapital ble mindre geografisk bundet enn tidligere. Resultatet av dette var nedbygging av industri i de største Europeiske byene. Man så en krise i det økonomiske systemet på 70-tallet og den fordistiske økonomien kunne ikke lengre opprettholdes (ibid). Det oppstod nye organisasjons- og produksjonsformer, og man beveget seg dessuten over mot en økonomisk vekst basert på kunnskap, informasjon og næring (Fainstein og Campbell, 1996). Couch et al (2003) forklarer dette med en «regeneration of urban economies and the adaption of declining urban areas to new economic roles hosting service employment and centres for consumption» (i Smith & Ferrari, 2012:7). Bergsli (2005) peker på at det parallelt med fremveksten av postfordismen, oppstod nyliberale ideologier med utgangspunkt i å skulle stabilisere det økonomiske systemet.

Harvey (2005) peker i tillegg på sikring av individuell frihet og privat eiendomsrett gjennom privatisering av offentlig sektor, som viktige momenter i den nyliberale politikken. Denne tenkningen, som går ut på at organisering og styring av offentlig sektor baseres på markedsprinsipper, og omtales gjerne som New Public Management (NPM). Dette idealet vokste frem på 80-tallet, hvor noen av grunntankene var organisatorisk fristilling og markedsstyring. Fremveksten av NPM fikk betydning for både planleggingspraksisen og for samfunnet for øvrig, hvor blant annet mål- og resultatstyring var et viktig innhold. Falleth og Saglie (2012) peker i tillegg på kritikk mot offentlig sektor som et viktig moment for utviklingen av NPM. Organisatorisk fristilling gikk ut på at ulike virksomheter ble

¹⁴ Begrepet stammer fra Henry Fords bilproduksjon på 1900-tallet, som foregikk ved bruk av samlebånd for å kunne forsyne et massemarked. Fordismen hadde lenge betydning for de sosiale virkningene av det økonomiske systemet.

omorganisert til egne selskaper på siden av den tradisjonelle forvaltningen. For arealplanleggingen hadde dette flere konsekvenser. Flere kommunale organer ble fristilt til kommunale foretak, interkommunale selskaper, eller til aksjeselskaper (Farsund og Leknes, 2010). De organisatoriske endringene førte til at planlegging havnet på siden av hierarkiet, ved at offentlige aktører kunne sidestilles med private. Det at om lag 80 % av reguleringsplaner som fremmes i Norge i dag er utarbeidet av private utbyggere kan betraktes som et resultat av dette. Før ny plan- og bygningslov i 1985 var utarbeidelsen av reguleringsplaner et offentlig anliggende. Den nye tenkningen førte også til at kommunale tomte- og byggeselskaper som var viktig for den kommunale boligplanleggingen på 60-tallet ble avvirket, eller opererer etter markedsprinsipper (Falleth og Saglie, 2012). I avsnittene som følger, presenterer jeg hva de nevnte endringene innebærer for dagens byplanlegging.

5.4 POSTMODERNE URBANISME

Tilnærmingen til byens fysiske strukturer som har oppstått som følge av de omtalte samfunnsendringene, omtales ofte som postmoderne planlegging. Begrepet blir brukt i det ovennevnte sitatet fra Bergsli, og Knox bruker postmoderne ideologi i sin forklaring og definisjon av pakkede landskaps fremvekst. Begrepet postmodernisme kan ha en bred betydning, og ideologien manifesterer seg gjennom litteratur, film, musikk og arkitektur, men også via måten vi planlegger byene våre på. Ley (2003) mener at det postmoderne idealet betraktes på to ulike måter: enten som en videreutvikling av modernismens tenkning, eller som fremveksten av motsettende idealer som en kritikk av modernismen. Uansett om man betrakter postmodernismen som en videreføring eller kritikk av det moderne, innebærer postmodernistisk tenkning en avvisning av det positivistiske vitenskapssynet som i stor grad preget modernismens verdier (ibid). Det var industrialiseringen i Europa som bidro til at modernistiske byplanidealene vokste frem, med krav om bedre forhold for arbeiderne samt en bedre fordeling av samfunnsgodene. Modernismens arkitektur handlet om frihet, likhet og sunnhet, hvor moderne kultur var det som skulle prege gjenreisningen etter andre verdenskrig¹⁵. Den industrielle masseproduksjonen skulle også bidra til å avskaffe bolig mangelen. Robbins (2005) mener at den moderne byen i «*virkeligheten er de kommersielle selskaperne, statsordningene og byråkratiet landskap. [...] Den er rasjonell, avhistorisert, konstruert og på mange måter dekontekstualisert*» (Robbins, 2005:32). Han mener en moderne, konstruert og dekontekstualisert by kan finne sted hvor som helst i verden. Dette er et interessant poeng, da mange i dag har den samme oppfatningen om sjøfrontutbygging som blant annet er omtalt som *placelessness* (Relph, 1976) eller «hvor som helst-steder» (Skogheim & Vestby, 2010). Det oppstår altså en monotoni og standardisering i den postmoderne byen som den modernistiske planleggingen og arkitekturen ble kritisert for (Crilley, 1993 i Bergsli, 2005). Kritikken av modernismens innflytelse på hvordan byene ble skapt, rettet seg mot planlegging som handlingstype, men også mot arkitekturen og måten å planlegge byene på. Modernismens arkitektur fikk kritikk for å virke monoton og stedløs, for lite tilpasset de lokale forholdene. Knox (1993) hevder at denne kritikken reflekterer

¹⁵ Le Corbusier (1887-1965) er kjent som en av modernismens mest innflytelsesrike arkitekt og byplanlegger. Hans idealby inneholdt fire grunnprinsipper: avlastning for sentrumsområdene, høyning av befolkningstettheten, mer effektiv transport og mer effektive grøntområder.

pluralisme ved at kompleksitet og mangfold anerkjennes. Viktig var også ønsket om å skape komplekse byer med funksjonsblanding istedenfor sonedeling som modernismens idealer førte til. Å dele byen inn i ulike soner for å skille mellom bolig, friarealer og arbeid var nødvendig på en tid hvor industrivirksomhet førte til stor forurensning. Med postmodernismens byideal vises et ønske om frigjøring fra de begrensningene som ble utviklet for å beskytte innbyggerne mot foruresning (Christensen, 2005). Knox siterer Heller (1990) som betrakter postmodernismen som en ideologi hvor alle former for artistiske, politiske og kulturelle bevegelser gjøres mulig. Det som identifiserer de fysiske og morfologiske endringene i overgangen fra det moderne til det postmoderne er i følge Dear (2000) «*gentrifisering, bevaring av fortidsminner og arkitektoniske moter- særlig pastisjen*¹⁶ av det gamle i det nye» (i Robbins, 2005:33). Robbins (2005) hevder videre at de fleste byteoretikere som snakker om den postmoderne transformasjonen av byen, forbinder fenomenene med urbanisme. En urban by handler om menneskene som bor i og bruker byen, om livsstil, tetthet, mangfold, fleksibilitet og tilgjengelighet. Mangfoldbegrepet er mye anvendt i den postmoderne tenkningen. Blant de mest kjente finner man Jane Jacobs, som ønsket å fremheve fordelene som oppstod ved flerfunksjonalitet med variasjon i bygningstyper og næring. Jacobs bruker begrepet «urbant mangfold» hvor hun hevder at en blanding av bruksmuligheter vil føre til en blanding av mennesker. Jacobs (1964) mener at urbant mangfold er kjerneideen for skapelsen av en god by. Langs byens sjøfront kan dette representere et kritisk moment. Marshall (2001) peker på den essensielle betydningen av å inkludere alle deler av samfunnet i planlegging av sjøfronten. Likevel hevdes det at «*the alternatives are too often exclusive, corporately or authoritarian dominated precincts*» (Rowe, 1997 i Marshall, 2001). Jeg har tidligere omtalt hvordan pakkede landskap kan føre til segregering og gentrifisering ved at de strategisk utformes for å tiltrekke et bestemt segment av befolkningen. Dette momentet belyses ytterligere under 5.6. I neste avsnitt vil jeg gå nærmere inn på de konkrete karaktertrekkene ved pakkede landskap i den postmoderne byutviklingen, og hva som konkret menes med det Knox (1993) omtaler som spesifikke preferanser i form og innhold.

5.5 SAMHANDLING OM SJØFRONTEN OG ENTREPRENØRSTRATEGISK BYUTVIKLING

Bergsli (2005) mener at de virkemidlene som brukes for å ivareta byens økonomiske interesser i økende grad er basert på entreprenørstrategier. Dette ved at «*transnasjonale*¹⁷ *konserners hovedkvarterer og avdelinger for forskning og utvikling etableres i større byer som kan tilby teknologisk ekspertise samt nærhet til konkurrenter og sentrale aktører i produksjonssystemet*» (Bergsli, 2005:90). Entreprenørstrategier brukes for å posisjonere byer både nasjonalt og internasjonalt, og for å oppnå velstand i den postfordistiske økonomien (ibid). Videre mener Bergsli at nyliberale strategier har en overordnet betydning i byutviklingen, hvor politikken form og innhold har blitt tilpasset mer markedsorienterte tilnærminger. Skiftet fra governing, til governance har altså gitt rom for en ny organisasjons- og styringsform basert på entreprenørskap, i følge Bergsli (2005). I den fordistiske perioden, foregikk styring av offentlig sektor i vesentlig grad gjennom bruk av lover og regler. Bymyndighetene hadde som oppgave under den fordistiske perioden å drive lokal

¹⁶ Pastisj betyr etterligning/kopiering.

¹⁷ Relasjoner over landegrenser.

tjenesteyting, planlegging og sosioromlig utjevning (Bergsli, 2005). Endringene i organiseringen av bypolitikken forklarer Bergsli (2005) med konkurranseutsatt og svekket økonomi, økt arbeidsledighet og etterkrigstidens avindustrialisering.

Bergsli (2005) presenterer entreprenørbyen som det bærekraftige forbildet for byutvikling og for å oppnå velstand og vekst. Videre trekker hun frem Harvey (2000) sin inndeling av strategier som brukes i de offentlig-private samarbeidskoalisjonene. For det første gjelder det å legge til rette for produksjonsforhold ved å forbedre tilgang til både fysisk og sosial infrastruktur. Forbedring av høyteknologisk kontor- og transporttilbud og tilstedeværelse av forskningsmiljøer er en del av dette. Den andre strategien er en reduksjon i skatter og avgifter, samt subsidiering til investorer. Til sist mener Harvey at satsing på konsumtjenester med fokus på livskvalitet samt kommersielle og kulturelle tilbud er en sentral del av strategien. Bergsli (2005) tilføyer også shoppingmuligheter og attraktive kulturinstitusjoner som viktige. Dette, sammen med vektlegging av grønne lunger i byen, kombinert med tidsriktig arkitektur og signalbygg. Dette for å gi byen et nytt image og følgelig innbringe høyere inntekt for byen som helhet. Hun mener at disse byentreprenøriske strategiene har følgende til felles:

«[...] De fremheves gjennom intensiv stedsmarkedsføring og promotering. Byen representeres gjennom selektive bilder og slagord som henvender seg til en utvalgt type forretningsforetak og mennesker, der en rekke sosiale og materielle realiteter utelukkes for å danne det ønskede image. [...] En blanding av kulturarv, tradisjon og fornyelse fremheves for å vise både det unike ved byen og dens kapasitet til omstilling og fusjon i postmoderne ånd» (Bergsli, 2005:94).

5.5.1 Nærings- og forskningsklynger

Forbedring av høyteknologisk kontor- og transporttilbud, samt tilstedeværelse av forskningsmiljøer er det første punktet i Harveys (2000) beskrivelse av entreprenørbyen. At samlokalisering, eller dannelsen av såkalte *clustervirksomheter*, kan bidra til nyvinning og styrket økonomisk vekst er ikke en ny tanke. "Fra forskning til faktura" er et mye brukt slagord i denne sammenheng, hvor bedrifter fra samme sektor (f.eks forskning) drar økonomisk nytte av å være samlokalisert. I noen tilfeller får slike etableringer karakter som et lukket nettverk, eller en introvert celle i den øvrige bystrukturen. Tvilde m.fl. (1997) hevder at slike celler i byen kan oppleves som " [...] forstyrrende elementer som ikke oppfører seg som resten av byveven. De er ikke strukturelt integrert og utvikles i utakt med omgivelsene" (i Ellefsen, 2005:71). Ellefsen mener at det arkitektoniske uttrykket i transformasjonsprosjekter fører til en overgang fra «kontinuerlige romlige sammenhenger til øyer eller sceniske soner med tydelig funksjonell pregning» (2005:72). I søken etter samlokalisering av virksomheter blir de omkringliggende strukturene fragmentert gjennom endring av vegnett, bruksendringer og brukskonflikter (ibid). Det Ellefsen betegner som innadvendt, viser seg i både formmessige elementer, så vel som innholdet i bebyggelsen. De danske samfunnsforskerne Carlberg og Christensen (2005) har gjort en undersøkelse av hvordan ulike virksomheter bruker, former og oppfatter havnen. Forfatterne presenterer følgende tese:

«Storbyens havneområder matcher avgjørende organisatoriske, infrastrukturelle og kulturelle aspekter ved produksjonen i den nye økonomien [...]. Dette gjelder spesielt tilstedeværelsen av en unik mulighet for oppkobling til globale 'flows' av viten, kapital og arbeidskraft, og samtidig en mulighet for avkobling i rolige og naturskjønne omgivelser» (2005:69)¹⁸

Carlberg og Christensen (2005) viser i denne sammenheng til en undersøkelse av lokaliseringskrav for servicevirksomheter, hvor det konkluderes det med at den beste lokaliteten er i en identitetsgivende *celle* med moderne tekniske fasiliteter, stor synlighet, tett på byen og i naturskjønne omgivelser. Det som sitatet over beskrives som *flows* av viten, kapital og arbeidskraft, stammer fra økonomen Castell¹⁹ sitt begrep «space of flows». Her mener han at romlighet i større grad er en ramme for stadig gjennomstrømning (flows) enn et sted i seg selv. Å betrakte romlighet på denne måten er basert på en tanke om at dagens økonomi er organisert rundt gjennomstrømning av kapital, informasjon, teknologi, organisatoriske forhold, uttrykk, lyder og symboler (Castell, 2000 i Carlberg og Christensen, 2005). «Space of flows», manifesterer seg dermed som nettverk med service- forsknings- og undervisningsvirksomheter (ibid). I tillegg til en virksomhets behov for å koble seg på disse omtalte gjennomstrømningene, hevder Carlberg og Christensen at virksomheters beliggenhet ved havn og sjø også dreier seg om *avkobling* i form av kontakt med luft, lys og vann. Forfatterne forklarer bruken av store glassflater i kontor- og servicebebyggelse med behovet for å absorbere og reflektere det som gjerne omtales som *herlighetsverdier*.

Den distinkte utformingen av denne type bebyggelse kan på den annen side oppfattes som en form for symbolbruk. Tilgjengeligheten til et område kan i de ekstreme tilfellene avgrenses av gjerder, forbudsskilt eller videoovervåkning. Mer vanlig er det med en symbolbruk i bebyggelse og utforming av uterom som forteller noe om hvem og hvilken bruk som er ønsket i området. Estetisering av de offentlige rommene, i kombinasjon med arkitektonisk uttrykk og materialvalg, kan gjøre det vanskelig å oppfatte om havnen er en del av de offentlige rommene eller et privat område for havnens næringsvirksomheter. «Å *spasere langs glassfasader hvor vannet og omgivelsene lar seg speile, [...] gjør det vanskelig å fortrenge følelsen av å bli betraktet av de menneskene man kan fornemme på den andre siden av glasset*»²⁰ (Sørensen og Christensen, 2005:132).

5.5.2 Kommersiell og kulturell satsning

Harveys (2000) andre strategi er en reduksjon i skatter og avgifter, samt subsidiering til investorer. Til sist mener han at satsing på konsumtjenester med fokus på livskvalitet samt kommersielle og kulturelle tilbud er en sentral del av strategien. Blant de teoretikerne jeg til nå har sitert, fremgår en rådende oppfatning av at kommersielle og kulturelle tilbud strategisk blir tatt i bruk som virkemidler i transformasjonsområdene for å skape konsumtjenester, som igjen bidrar til økonomisk vekst. I følge økonomiprofessor Richard Florida er den delen av

¹⁸ Egen oversettelse.

¹⁹ Castell, M. (1989) *The informational City: Information Technology, Economic restructuring, and the Urban Regional Process*.

²⁰ Egen oversettelse.

befolkningen som bidrar til størst økonomisk vekst den såkalte *kreative klasse*. Florida har utviklet en teori om at de byene som klarer å tiltrekke seg kreative yrkesgrupper, er morgendagens vinnere. Han hevder at mennesker innenfor yrkesgrupper som kunst, IT, teknologi, media, arkitektur, forskning, finans, juss og medisin ønsker å bo og jobbe i "kreative sentre" (Florida, 2002). Dette er en bevegelse som av både politikere og investorer fanges opp og videre gjøres til et mantra i mange byutviklingsprosjekter. Byutviklings- og transformasjonsprosesser blir kulturbaserte, ofte med stedets identitet og historiske røtter som sentrale tema (Holm et.al, 2012). Å satse på kulturinstitusjoner som museer, teater- og musikkformidlingscener, vitensentre og bibliotek langs sjøfronten er etter hvert blitt et svært vanlig grep i byutviklingen. Noen omtaler dette som Bilbao-effekten, med referanse til transformasjon av Bilbaos havn hvor kultursatsningen og utforming av ikonisk bebyggelse blir betraktet som vellykket.

Som eksempler på hvordan byutviklingen har foregått basert på kommersielle profileringsstrategier, trekker Bergsli (2005) frem Paris og Rotterdam . I Rotterdam ble det på 80-tallet planlagt en utvikling av industri- og havnearealene som var basert på nye økonomiske aktiviteter innen turisme, service- og kulturindustrien. I dag markedsføres byen som «Waterstad» og «the 24-hour-city». Styring av byens utvikling var i betydelig grad preget av statlig kontroll, hvor bystyret la detaljerte planer for hva utviklingsområdene skulle inneholde av næringsvirksomhet (Hajer, 1993 i Bergsli, 2005). Også de offentlige rommene ble detaljert planlagt for å skape en helhetlig sammenheng mellom utviklingsområdene (ibid). Etter hvert ble det dannet et offentlig-privat nettverk som samarbeidet om den videre utviklingen. Prosessen ble omtalt som vellykket fordi boliger og kontorer raskt ble innflyttet, og fordi kulturelle og kommersielle virksomhetene trakk til seg et stort publikum. Senere har det imidlertid blitt hevdet at bytransformasjonen ikke fikk den ønskede og tiltenkte effekten på de omkringliggende nabolagene med tanke på utjevning av de sosiale forholdene. Dette på grunn av avvik mellom kompetansen til innbyggernes arbeidskraft og den typen arbeidsplasser som skapes i byutviklingssoner (Bergsli, 2005). Ved utviklingen av Paris Rive Gauche øst i Paris, var det en quango som stod ansvarlig. En quango er en organisering basert på en kvasi-offentlig, ikke-valgt kooperasjon. Å organisere utviklingsprosjekter på denne måten er en vanlig entreprenørstrategi, hvor man kan sikre ekstern finansiering ved å bruke markedsprinsipper i den offentlige tjenesteytingen (ibid). I Paris, som i Rotterdam, var kultursatsningen betydelig, sammen med fokus på tradisjon, modernitet og design. Her var motstanden imidlertid stor, da prosjektet ble kritisert for å ikke ta hensyn til lokale behov og ønsker. På grunn av økonomisk nedgang på 90-tallet, uteble private investeringer, og offentlige foretak og institusjoner ble bygget i transformasjonsområdet for å sikre aktivitet (ibid). Dermed ble strukturen og funksjonen til området en annen enn det som opprinnelig var tenkt. Det at det i tillegg ble bygget forretningsbygg til fordel for lokale tjenestetilbud, mener Bergsli (2005) er et tydelig eksempel på hvordan offentlig-privat samarbeid er basert på kortsiktige markedsincentiver.

Her i Norge ser man også at kulturstrategier blir anvendt ved transformasjon i flere havnebyer, dog ikke like strategisk som i de ovennevnte eksemplene. Likevel ser man ulike fremgangsmåter for å gjøre satsing på kultur til en del av byplanleggingen. Eksempelvis ble

det for utviklingen av Fjordbyen i Oslo utarbeidet et kulturoppfølgingsprogram (KOP) for planlegging og utbygging av Bjørvika. Dette dokumentet har hatt til hensikt å gi anbefalinger og retningslinjer for hvordan kultur kan og skal være en del av planarbeidet. Stavanger kommune har på sin side vedtatt en egen kommunedelplan for kunst og kultur, hvor det å skape en attraktiv by for kunstnere er ett av hovedinnsatsområdene.

5.5.3 Entreprenørbyens rom

Bergsli (2005b) hevder at det i den entreprenøriske byen produseres og formes «rom» som kan imøtekomme markedets etterspørsel. Med modernismens idealer skulle byrommene planlegges for sosiale formål. Bergsli mener at man med postmodernistisk planlegging skaper rom som designes ut fra markedsprinsipper (2005b). Altså er det finans- og buisnesskapital, turister og forretningsklasser de offentlige rommene tilpasses, og ikke byens innbyggere (ibid). Dette står i kontrast til det ofte uttalte ønsket om å bringe sjøfronten tilbake til byens befolkning. Her er overgangen fra bebyggelsen til vannet kritisk, hvor havnepromenader svært ofte anlegges med hensikt å tjene som et offentlig gode i slike områder. Havnepromenader kan ses på som et konkret eksempel på hvordan man bryter med tradisjonelle grenser (jf. modernismens soneplanlegging), når boliger, næringsvirksomheter og øvrige innbyggere deler et friareal som skal bringe by og havn sammen (Carlberg & Christensen, 2005). Promenaden skal dermed romme flere parallelle funksjoner. I likhet med eksempelet om bruk av glassfasader i kontorbebyggelse, kan også innsyn til og utsikt fra boliger i første etasje ut mot et offentlig areal virke privatiserende. Materialbruk og utforming kan dermed gi følelsen av at man oppholder seg på privat område, til tross for at det er regulert til offentlige formål.

Urbane kvaliteter er et nøkkelord i utforming av entreprenøriske byrom, hvor tetthet, mangfold, byliv og gode fotgjengerforbindelser etterstrebes i forsøk på å kompensere for modernismens favorisering av bilen (Robbins, 2005:33). For å forhindre at områdets verdi forringes, må det også utformes på en måte som holder kriminalitet og uønskede sosiale grupper unna (Mandipour 1998 i Bergsli, 2005). Brutomesso (i Marshall, 2001) omtaler noen kriterier for å kunne skape urbane kvaliteter langs sjøfronten. Han mener det er nødvendig med:

1. et mangfold av funksjoner er tilordnet de omkringliggende arealene på en måte som skaper nytt liv i transformasjonsarealet, samtidig som områdets forhold til resten av byen ivaretas eller styrkes.
2. flerfunksjonalitet i aktiviteter og tilbud som bolig, næring, kultur og rekreasjon. Videre hevder han at det å fordele funksjonene riktig er en utfordring. Å legge til rette for aktiviteter som tidligere har vært vanlig i området, som fiske og båtliv betraktes som essensielt. Boligbygging fremheves som viktig fordi sjøfronten ellers ville risikere å bli et sted for tilfeldig forbipasserende og arbeidende. Gode forbindelser mellom de ulike aktivitetene bidrar til å utvikle en dynamikk i området som kan forhindre at de forskjellige tilbudene ikke separeres fra hverandre (noe som vil

forringe de urbane kvalitetene).

3. en blanding mellom offentlig og privat sfære. Med dette menes en kombinasjon av offentlige allmenninger eller parker og bakhager og lekeplasser av mer privat karakter. Brutomessi fremhever dette som et svært sentralt element i vellykkede havnefrontprosjeker.

5.5.4 Entreprenørbyens bebyggelse

Knox (1993) mener at pakkede landskap er et resultat av urban postmodernisme. Dette gir seg utslag i både arkitektur, byromsstrukturer og programmatisk innhold, som jeg i det foregående har gjort rede for. Den generelle karakteristikken av den postmoderne byen generelt, er også det som kan beskrive utviklingen langs sjøfronten spesielt. Ted Relph (2000) presenterer den postmoderne byens arkitektoniske karaktertrekk som «quaintspace», eller utstudert koketteri, detaljerte og ofte fargerike, mønstrede fasader beregnet for fotgjengere, stilfullhet eller forsøk på å fremstå som moteriktige, hippe og velbestlåtte (i Robbins, 2005:33). Knox (1993) anvender begrepene scenografisk og dekorativ når han beskriver postmoderne arkitektur. Her vil jeg igjen henvise til Bilbao, som gjenkjennes for ikonisk arkitektur langs vannet. Ikonisk arkitektur gir ofte økt investeringsverdi ved at den representerer symbolsk kapital. Knox (2012) hevder at en av konsekvensene av den tidligere omtalte globaliseringen, er endringer i den strukturelle sammensetningen i arkitekturfaget. Med dette mener han blant annet at det i økende grad arbeides med et internasjonalt klientell. På denne måten ender mange arkitektkontor opp med å bli globale merkevarenavn, som igjen har gitt sitt utspring til begrepet "starchitects" (ibid). Begrepet brukes som en betegnelse på "stjernearkitekter" med internasjonalt rennome på bakgrunn av ikoniske og imponerende byggverk. I følge Knox (2012) har "starchitecture" har vokst frem som en egen industri på bakgrunn av flere faktorer, som i hovedsak må forstås i lys av den politiske økonomien i globaliserte byer. Spesielt fremheves ulike brudd i den transnasjonale økonomien. Det dreier seg om brudd i politisk og administrativ makt og ansvarsområder, fordi det på dette nivået tas beslutninger om hva som skal bygges hvor og hvordan det bygde miljøet skal reguleres. Det dreier seg også om et konsumentorientert brudd, fordi handelsstanden og media ofte er ansvarlig for markedsføringen og bruken av "starchitecture". I tillegg handler fremveksten av ikonisk arkitektur om brytninger mellom arkitektur og øvrige yrkesgrupper som utøver design på internasjonalt nivå (ibid). Fellesnevneren er at denne typen arkitektur benyttes som stedsmarkedsføring i en nyliberal politisk økonomi.

I tillegg til ikonisk og scenografisk arkitektur henviser i tillegg Knox (1993) til de delene av det postmoderne idealet som omfavner fortiden, nemlig det dekorative og det vernakulære²¹. I følge Nan Ellin (1996) har vernakulært design to hovedreferanser: historisk fortid og stedsidentitet. Ved sjøfrontutbygging er dette noe som i mange tilfeller er tydelig i bebyggelsen, i form av ivaretakelse, restaurering, og såkalt 're-use' av gamle fabrikklokaler eller industribebyggelse. Ofte tas stedsspesifikke kvaliteter og materialer opp i den nye

²¹ Vernakulær arkitektur er basert på lokale materialer og lokal byggeskikk.

arkitekturen, for eksempel teglstein, som var vanlig å bruke i gamle fabrikkbygg. Kulturhistoriske elementer har den senere tiden fått betydning som et instrumentelt virkemiddel for stedspromotering i transformasjonsprosesser (Skogheim & Vestby, 2010). Særpreget og identiteten fremheves som viktige komponenter i byutvikling- og transformasjon, hvor lokalt forankrede, historiske elementer blir brukt bevisst i stedsmarkedsføringen. Ivaretagelse av stedets historie kan skape tilhørighet, identitet og en særegenhet som kan kjennes igjen av byens innbyggere. Også næringslivet er i økende grad bevisst på og opptatt av å ivareta stedets historie i transformasjonsprosesser. Dette forklarer Skogheim & Vestby (2010) med næringslivets interesse i at stedene tiltrekker seg mennesker som ønsker å bo i området, som igjen gjør det enklere å rekruttere arbeidskraft, samt å øke kundegrunnlaget for enkelte næringer (ibid). Å ivareta byens kulturarv er viktig fordi «konstruerte identitetsmarkører som ikke er lokalt forankret sjeldent er verdifulle [...]» (ibid). Det å ivareta lokal egenart og særpreget forklares som et behov for å veie opp for globaliseringens påvirkning av det lokale. Kulturarv betraktes dermed som et virkemiddel for å unngå hvor-som-helst-steder i bytransformasjon. Langs sjøfronten oppstår det i særdeleshet mulighet til, og ønske om ivaretagelse av historiske elementer- nettopp fordi det er vannet og havnen som har vært springbrett for byens vekst mange steder.



Figur 6. Snøhettas Operahus i Oslo kan betegnes som ikonisk med sin særegne form. Ivaretagelse av historiske bygg og installasjoner er også et kjennetegn når gamle havner revitaliseres. London Docklands til høyre, med eldre teglsteinsbebyggelse.

5.6 EN NY FORM FOR GENTRIFISERING?

Harvey (1989) benytter seg i likhet med Knox av begrepet pakkede landskap og mener at entreprenørstrategier dreier seg om å lokke kapital inn i bestemte områder via et smalt register (f.eks kultur og forskning) når det gjelder typer av utvikling. Han mener, som Bergsli, at denne strategien er basert på spekulative kvaliteter som innebærer usikkerhet. Med dette som utgangspunkt blir det dermed umulig å forutsi hvilken «pakke» som fører til størst kapitalgevinst (Sæter & Ekne Ruud, 2005). Harvey hevder at en urban entreprenørpolitikk dyrker en byutvikling som fokuserer mer på form enn innhold og varige strukturer. Han stiller

spørsmålstegn ved kvalitetene som skapes i entreprenørbyen, men mener også at dersom alle gruppene i en by får bidra til å *sammen* skape noe nytt, kan det føre til å styrket lokal identitet og stolthet (ibid). Sæter & Ekne Ruud (2005) påpeker at slike kollektive løft av byområder som Harvey presenterer krever et minimum av konsensus blant ulike grupper. Dessuten må utviklingen være basert på noe annet enn dominerende diskurser og spektakulære byplanstrategier (ibid). Amin 1997 (i Bergsli, 2005) hevder at «*Offentlig-private samarbeidskoalisjoner med økonomisk vekst og internasjonal posisjonering som målsetning pakker landskap uten fokus på bredere sosial nytte, for å tjene eksterne interesser heller enn å imøtekomme lokale behov*» (:97). Her mener Amin at planlegging for et ønske om økonomisk vekst nødvendigvis utelukker ivaretagelse av byens sosiale forhold.

Som allerede nevnt tolker jeg Knox` omtale om pakkede landskap til i utstrakt grad å handle om *hvem* de er ment for. Han hevder at måten den postindustrielle byen bygges på, fører til ekskludering eller segregering av visse sosiale klasser. Det er flere som mener at fremveksten av offentlig-privat samarbeid i byutviklingsprosjekter fører til en ny form for gentrifisering.²² Gentrifisering er et begrep som beskriver en prosess hvor det skjer en «*fysisk og sosiokulturell oppgradering av tidligere arbeiderstrøk*» (Aspen, 2005:121). Begrepet ble brukt for første gang i 1964 av sosiologen Ruth Glass, som beskrev hvordan visse bykvarterer i London var i ferd med å bli forandret:

«One by one, many of the working class quarters of London have been invaded by the middle classes- upper and lower. Shabby, modest mews and cottages- two rooms up and two down- have been taken over, when their leases have expired, and have become elegant, expensive residences. [...] Once this process of “gentrification” starts in a district, it goes on rapidly until all or most of the original working class occupiers are displaced, and the whole social character of the district is changed» (Glass, 1964 i Sørensen & Christensen, 2005).

Det Bergsli (2005) mener med `ny form for gentrifisering` er at Glass` definisjon som handler om en diskret endringsprosess, har skiftet til gentrifisering basert på en nyliberal offensiv strategi for å øke byens konkurransevne. Glass` definisjon kan beskrives som diskret fordi prosessene som ble beskrevet handlet om småskala, individinitierte og tilfeldige (Bergsli, 2005). Neil Smith (2002) beskriver gentrifisering som en global, urban strategi for akkumulering av kapital. Smith hevder videre at middelklassens overtakelse av byene har sammenheng med fremveksten av pakkede landskap (ibid). Fordi bymyndighetene ofte vektlegger boligbygging i funksjonstømte industriområder i byen, fremmes gentrifisering som en positiv og nødvendig miljøstrategi som i sin tur bidrar til et akseptabelt språk rundt begrepet. «*Gentrifisering av sentrumsområder og industrisoner har blitt en tilsiktet strategi for å øke byens økonomiske grunnlag og danne et moderne image som bidrar til å tiltrekke transnasjonal kapital*» (Bergsli, 2005). Altså legitimerer byplanleggere transformasjon ved bruk av entreprenørstrategiske virkemidler, fordi man i økende grad samarbeider på tvers av offentlige og private interesser. Aspen (2005) hevder på sin side at gentrifisering et komplisert tema som innebærer både sosiale, kulturelle, fysiske og økonomiske

²² Sæter & Ekne Ruud (2005), Carlberg & Christensen (2005), Bergsli (2005).

transformasjonsprosesser. Med dette kan man forstå fenomenet også som sosiale forhold som fører til endrede bosetningsmønstre. Børrud (2005) nevner for eksempel at flerkulturelle nabolag (som opprinnelig betraktes som lavstatusområder) kan virke tiltrekkende på kjøpesterke deler av befolkningen som ønsker en urban og eksotisk livsstil.

5.7 OPPSUMMERING

Jeg har i dette kapitlet greid ut om den senere tidens utvikling i og av Bergen, og hvordan byens sjøfrontarealer har gjennomgått forandringer etter nedgang i industrielle virksomheter. Det er tydelige likhetstrekk mellom de postindustrielle omveltningene som har skjedd i andre europeiske byer og det som nå finner sted ved sjøfronten i Bergen. De siste 10-15 årene har fortetting og bærekraft vært styrende for byutviklingen, hvor fremtidig bruk av sjøfrontarealene får en stadig mer sentral plass i debatten. Noen havnearealer er allerede transformert til bolig- og næringsformål, mens det andre steder fremdeles er industrivirksomhet langs sjøfronten. De sentrale havneområdenes funksjon som cruise- og containerhavn preger byutviklingsdebatten i svært stor grad, hvor det råder ulike oppfatninger om hvilke strategier som er hensiktsmessig for å skape et bærekraftig, levende sentrum. På hvilken måte man planlegger havneutviklingen forsøker jeg å undersøke i oppgavens neste del, med Damsgårdssundet som case.

Jeg har gjort rede for hva som menes med begrepet pakkede landskap. Vi har sett at det er avindustrialisering, sammen med postmoderne, nyliberale skiftninger, som har ført til endrede økonomiske og politiske drivkrefter. Behovet for en ny økonomi fremheves som en forklaring på det innholdet og de strukturene som vokser frem i byenes «skyline». Ikonisk arkitektur, sammen med ivaretagelse av historiske, stedegne komponenter brukes ofte som et virkemiddel for imagebygging og som en identitetsmarkør. Av de teoretiske bidragene fremgår entreprenørstrategiske virkemidler som en sentral forklaring på ovennevnte fenomener, hvor altså bypolitikken preges av utadrettede fremgangsmåter for lokal utvikling. I denne sammenheng får næringslivet en sentral rolle i transformasjonsprosessene. Den teoretiske gjennomgangen viser samtidig holdninger mot at den offentlige planleggingen, som en konsekvens av entreprenørpolitiske fremgangsmåter, i mindre grad vektlegger lokale behov. Gentrifisering og segregering av byens ulike befolkningsgrupper blir skissert som et resultat av byutviklingsprosjekter uten lokal forankring. Dette perspektivet kontrasterer til et sentralt poeng ved postmodernismen, nemlig mangfold og sammenblanding- ikke bare av virksomheter, men også av mennesker.

Det er flere overlappende perspektiver som beskrives når pakkede landskap tas i bruk som begrep. Pakkede landskap, slik Knox (1993) presenterer det, er et begrep som kort oppsummert forteller noe om

- mekanismene; postmodernisme og postindustrialisme
- prosessen; entreprenørstyrt, offentlig-privat samarbeid
- resultatene; gjentakende arkitektoniske og innholdsmessige kvaliteter (samling av nærings, kultur,- og forskningsinstitusjoner, ikonisk arkitektur og estetisering)

- konsekvensene; segregering og gentrifisering

Oppgavens neste del består av en analyse, hvor jeg fortrinnsvis tar for meg *prosessen* knyttet til transformasjonen i caseområdet. Jeg ser nærmere på hvordan arbeidet med områdeløftet rundt Damsgårdssundet har blitt organisert. Jeg ser også på hvilke verktøy kommunen har tatt i bruk gjennom denne prosessen, hvor KDP står sentralt. For å forstå grunnlaget for planens innhold, er organiseringen og prosessen rundt utarbeidelsen av planen vesentlig å belyse. Ved gjennomgang av planens innhold, er det elementer som sier noe om ønskede *resultater* for utviklingen, som utgjør hovedfokus. I denne sammenheng er det gjort en avgrensning, basert på sentrale elementer fra den teoretiske diskusjonen:

Bebyggelse og byform

Hva sier planen om bebyggelsesstrukturer, bygningstypologier, estetiske krav og tetthet? Følgende elementer kan fortelle noe om hvilke kvaliteter som blir gitt fokus i utviklingen av caseområdet gjennom rammeverktøyene, og videre om disse reflekterer en postmoderne byutvikling. Stikkord her er urbanitet og mangfold.

Forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk

Fordeling av offentlig/private uterom, forbindelser, siktakser mm. undersøkes også ved gjennomgang av KDP. Dette fordi de teoretiske bidragene om pakkede landskap hentyder at den lokale konteksten i mange tilfeller blir glemt i en utadrettet og globalt orientert bymarkedsføring. Bestemmelser om forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk, kan i stor grad si noe om hvordan det er tenkt at caseområdet skal forholde seg til og kommunisere med omkringliggende omgivelser.

Innhold og funksjoner i bebyggelsen

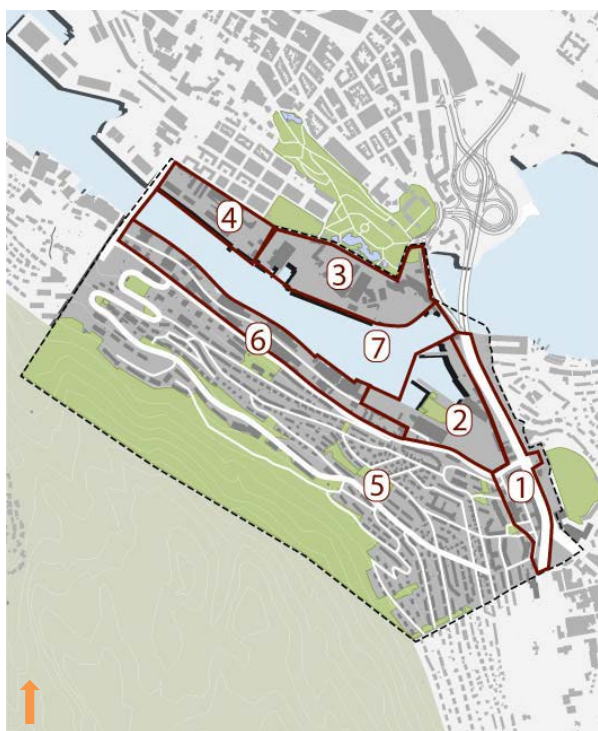
I teorigrunnlaget har vi sett at pakkede landskap i utstrakt grad består av såkalt *mixed use*, med en sammenblanding av funksjoner som publikumsrettet næring, kontorvirksomhet, forskning, undervisning, kulturinstitusjoner og boliger i en spesiell prisklasse. Hva sier KDP om fordeling av innhold og funksjoner i bebyggelsen i caseområdet?

Del III

6. MORGENDAGENS BYDEL- PROSESS OG VIRKEMIDLER

I denne delen tar jeg for meg prosessen rundt utviklingen av kommunedelplan for Puddefjorden- Damsgårdssundet, samt dens overordnede innhold. Med overordnet innhold mener jeg de generelle bestemmelsene til planområdet som helhet. Planen er delt inn i syv delområder (figur 7), hvor reguleringsbestemmelsene til hver del ikke vil analyseres nærmere. Dette med unntak av de to områdene som analyseres opp mot KDP. De to områdene innbefatter reguleringsplan for Damsgårdssundet Sør og Marineholmen. Relevante dokumenter som knytter seg til KDP inngår også som en del av analysen. Jeg presenterer KDPs posisjon i forhold til det planlagte, helhetlige områdeløftet som transformasjonen i bydelen blir omtalt som. Sentralt her er planens diskursive innhold i forhold til de temaene som er belyst i oppgavens teoretiske fremstilling. Videre er KDPs betydning ved saksbehandling av de to ovennevnte reguleringsplanene et vesentlig formål med analysen. Til å begynne med vil jeg gjennomgå prosessen rundt utarbeidelse av planen; hvordan arbeidet ble organisert, hvilke overordnede planer og føringer som lå til grunn, samt sentrale mål og visjoner for arbeidet. Dernest følger en gjennomgang av planens innhold med funn fra teorien som bakteppe (som forklart i oppsummeringen til forrige kapittel)²³.

Innledningsvis vil jeg starte med å gjennomgå den historiske utviklingen av planområdet, fra tidlige tider og frem til i dag. Dette er vesentlig fordi stedets historiske røtter tilsynelatende har hatt stor betydning i diskusjonen om hva en transformasjon av dette området skulle innebære for byen.



Figur 7.

Planområdets åtte delområder:

1. Fjøsangerveien/Danmarks plass
2. Solheimsviken
3. Marineholmen
4. Møhlenpriskaien
5. Solheimslie/Gyldepris
6. Damsgårdssundet
7. Puddefjorden

²³ Plankartet til KDP følger som vedlegg. Avgrensingen i ovenstående figur følger KDPS plangrense.

6.1 HISTORISKE PREMISSE FOR OMRÅDELØFTET

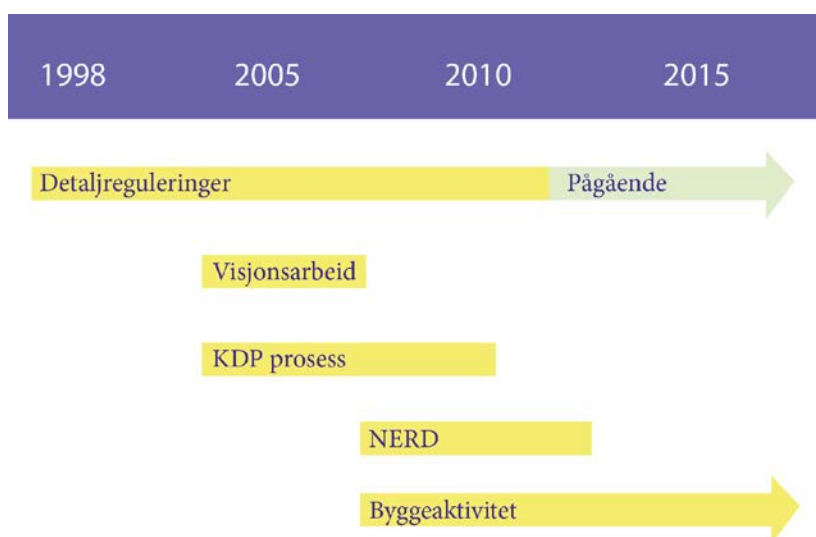
Det var utvikling av industrivirksomhetene langs Damsgårdssundet som gjorde tomter ledig for utvikling. Samtidig så Bergen tomteselskap behovet for nye næringer. Dermed var utvikling av næringsvirksomhet det som ble utgangspunktet for starten av transformasjonen. Med inspirasjon fra Göteborg, som nå satset på Høgteknologi, ble Høgteknologisenteret i Bergen reist på Marineholmen i 1989 (Roald, 2010). Dette ble Norges første forskningspark, med bio-, marin- og petroleumsvirksomhet, som i dag er innlemmet i Marineholmen Forskningspark med GC Rieber som hovedaksjonær. Ideen om en maritim nærings- og forskningsklynge er imidlertid ikke ny, da det innovative miljøet i området har en historie som strekker seg 100 år tilbake i tid. I 1892 åpnet landets første biologiske stasjon på initiativ fra Fridtjof Nansen, en virksomhet som tiltrakk seg forskere fra hele verden. På tomten ble det også bygget en selpark og et akvarie, som raskt fikk store besøkstall (Marineholmen, årstall ikke oppgitt). Den biologiske stasjonen ble flyttet ut i 1917. På 60-tallet vokste det imidlertid frem et nytt forskningsmiljø på Marineholmen som følge av etableringen av Biokjemisk institutt. Marineholmen var opprinnelig beiteland for kyr, og het den gang Koholmen. Etter at det ble opprettet en marinebase her i 1818 ble Koholmen byttet ut med dagens navn.

Området hadde stor betydning under 1. og 2. verdenskrig, men ble etter hvert nedlagt som marinebase på grunn av det begrensede arealet. I området lå også Mjelle og Karlsen, et skipsverft som ble opprettet i 1891. Etter nedleggelsen av marinebasen, utvidet verftet sin virksomhet til Marineholmen. Skipsverftet Bergen mekaniske verksted (BMV) i Solheimsviken ble også kjøpt opp av Mjelle og Karlsen i 1991 og dermed lå store deler av sundet under en og samme eier. De store endringene i området skjedde på begynnelsen av 2000-tallet da investoren Carl Fredrik Seim kjøpte verftet, for å slå det konkurs fem uker senere - på tross av lovnader om å gå inn med investeringer for å videreføre bedriftens virksomhet. Etter verftets konkurs ble området kjøpt av Høytteknologisenteret AS, med formål å videreføre forskning- og næringsvirksomheten i området. For tomten til BMV, ble det først fremmet et reguleringsforslag med inspirasjon fra Aker Brygge i Oslo, med høy utnyttelse og et stort antall boliger. Kommunen ønsket derimot at denne delen fortsatt skulle operere som næringsområde (Roald, 2010). Eiendommen ble senere overtatt av Bergen Tomteselskap, GC Rieber og Bergen Industriutvikling, og en ny reguleringsplan for næringsvirksomhet ble fremmet (ibid). I dag er området bygget om til Solheimsviken Næringspark, med kontorer og et planlagt hotell- og messesenter.

På sørsiden av Damsgårdssundet er det i dag BOB som er hovedaktør. Fremdriftsplanen for den største delen av området skisserte et tidsperspektiv i utbygging fra 2007-2012. Finanskrisen i 2008 bremsset utviklingen, og nå i 2015 er det fremdeles byggeaktivitet i området. BOBs utbygging rommer om lag 900 av de 1500 boligene som er planlagt for Damsgårdssundet som helhet, hvor det også legges til rette for noe næringsbebyggelse. Denne delen av sundet har vært et viktig industriområde siden midten av 1800-tallet, med mekanisk verkstedsindustri og støperier som kjernebedrifter (Myrvoll, 2003). Fra 1920-tallet vokste industrivirksomheten i området, og noe av den karakteristiske teglsteinsbebyggelsen står

fremdeles igjen som viktige historiefortellende elementer etter industriens gradvise avviking fra 1980-tallet. Solheimslie etablerte seg som en arbeiderbydel, noe som den eksisterende bebyggelsen bærer tydelig preg av.

Flere reguleringsplanforslag ble laget for de tomme industriarealene, hvor noe har blitt forkastet underveis. Det var på bakgrunn av flere private reguleringsplanforslag, sammen med de sosiale utfordringene i området, at kommunen tok initiativ til et samarbeid om utviklingen med de private aktørene. «*Prosjektet er et utviklingsgrep med mye substans som også handler om levekår*» (BSBO-informant). Bydelen har i lengre tider vært preget av utfordringer knyttet til sosiale forhold, hvor KDP har vært tiltenkt en viktig rolle i arbeidet med å løfte område som helhet. Av planens avgrensning (figur 7) kan man se at mye av de eksisterende boligområdene er inkludert, nettopp med det formål at transformasjonen langs sjøfronten skal kunne skape positive ringvirkninger for lokalmiljøet.



Figur 8. Flere prosesser har gått parallelt.

6.1.1 Kommunens formelle og uformelle virkemidler

Fra 2003 til 2006 deltok Bergen kommune i prosjektet «Bedre miljø i byer og tettsteder», hvor Miljøverndepartementet støttet byomformingsprosjekter i seks ulike byer²⁴. Deltakerbyene deltok med hvert sitt pilotprosjekt, hvor målet var å utvikle erfaring og eksempler på metoder for å drive byutvikling med fokus på nettverksamarbeid. Det var også en målsetning at pilotprosjektene kunne tjene som forbilder for kommuner, næringsliv og andre, ved å gi innspill til utvikling av metoder og virkemidler (Plathe, 2007). Utviklingen rundt Damsgårdssundet ble valgt ut som Bergen kommune sitt bidrag til prosjektet, hvor det i prosjektperioden ble utviklet tiltak på to nivåer. På overordnet nivå ble det fra politisk hold utviklet prinsipper for fortetting med føringer for hvor og hvordan byen skal fortettes (jmfør prioriterte fortettingsområder og andre fortettingsområder i kap. 4). Dessuten ble det avholdt årlige konferanser om byutvikling for å gjøre debatten offentlig. Det ble i denne perioden også

²⁴ I tillegg til Bergen, var Stavanger, Trondheim, Skien, Tromsø og Fredrikstad med i prosjektet.

opprettet en enhet for byomforming og områdeutvikling med ansvar for å koordinere arbeidet. Opprettelsen av etat for utbyggingsavtaler var også et nytt virkemiddel, hvor man så viktigheten av å forhandle frem avtaler om gjennomføring av planer i transformasjonsområder (Plathe, 2007). På et mer underordnet nivå har kommunen holdt flere uformelle samarbeidsverksteder. Fra 2003-2006 ble det avholdt syv ulike arrangementer initiert av kommunen (ibid):

- **Sjøfrontkonferansen, 2003**, med fokus på forbildeprosjekter fra inn- og utland.
- **Planverksted Bergen sjøfront, 2003**. Kommunen inviterte tre uavhengige arkitektkontorer til å foreslå videre utvikling av de tre sjøfrontområdene med størst utbyggingsinteresse (Damsgårdssundet, Store Lungegårdsvann, Sandviken). Forslagene la grunnlaget for et todagers verksted hvor grunneiere, utbyggere og offentlige etater drøftet den videre utviklingen. Spesielt for Damsgårdssundet og Store Lungegårdsvann hadde arkitektkontorenes forslag betydning for kommunens videre arbeid.
- **Den store samtalen om Bergen sjøfront, 2003**. Informasjons- og debattkonferanse med diskusjon av inspirasjonsprosjekter. Det ble holdt verksteder hvor man arbeidet med ulike terskler og utfordringer i utviklingen av transformasjonsprosjektene.
- **Kollektivkonferansen, 2005**, om utvikling av bybanen.
- **Byutviklingskonferansen, 2005**. Denne konferansen ble avholdt som et ledd i høringsfasen av programmet for kommuneplanens arealdel.
- **Barnas byutviklingskonferanse, 2006**, med fokus på barns forhold og behov i byutviklingen.
- **Byutviklingskonferansen, 2006**²⁵. Denne konferansen ble oppfattet som et ledd i planprosessen til KDP, hvor fortettingsstrategi og energi og miljø stod sentralt.

Tidligere hendte det at det var kommunen som ble invitert til konferanser avholdt av private aktører, hvor kommunen måtte forsvare sine avgjørelser i enkeltsaker (Plathe, 2007). Ved selv å skape arenaer for samtaler og samarbeid, inntok kommunen i større grad en offensiv rolle i den offentlige debatten. De ovennevnte arrangementene ble ansett som svært vellykket, og kommunen ble berømmet for et større initiativ enn det som hadde vist seg tidligere. Dette kan tyde på et ønske fra de private aktørene om en tydeligere offentlig innsats og interesse i byutviklingsspørsmål. Spesielt «den store samtalen om Bergen sjøfront» blir trukket frem som viktig for å gjøre sjøfrontdebatten offentlig. En informant uttaler at: «*Det²⁶ var et prisverdig tiltak. Den fikk inn ulike tenkere, der en fikk frem litt sånn fordeling av bolig og næring*» (PU2). Uformelle virkemidler i form av konferanser og verksteder har altså vært viktig for å danne et samarbeidsgrunnlag og for å skape debatt om visjoner for utviklingen. Det ble avholdt informasjons- og inspirasjonsprosjekter, samt verksteder som tok for seg ulike utfordringer i utviklingen av transformasjonsområdene. Dette la et viktig grunnlag for det videre arbeidet, hvor det viste seg at kommunen og de private utviklerne i stor grad var enige om de overordnede visjonene. På bakgrunn av de avholdte planverkstedene i 2003 ble det

²⁵ Kommunen holder fremdeles årlige byutviklingskonferanser. De som her er nevnt, var sentral i arbeidet med KDP.

²⁶ Planverkstedet.

utarbeidet et mål-og ambisjonsdokument for et handlingsprogram med formål å oppnå investeringsmidler gjennom Concerto-programmet.²⁷ Denne søknaden ble avslått, men arbeidet med den la grunnlaget for den videre utviklingen av handlingsprogrammet «Ny energi rundt Damsgårdssundet». Betydningen av dette programmet i forhold til KDP vil jeg komme tilbake til.

Det var flere planer som hadde betydning for den første delen av omformingsprosessen. I kommunedelplanen for Nygård, gjeldende mellom 1995-2001, ble det lagt føringer for hvordan arealene på østsiden av sundet skulle forvaltes. Målsetningen med denne planen var

«å sikre Universitetet kortsiktige og langsiktige utvidelsesbehov, å sikre Møhlenpris, Nygårdshøyden, Nedre Nygård og Sydnes som attraktive og gode boligområder med store antikvariske verdier; å skape et trafikkmiljø som både Universitetet, beboerne på Nygårdshøyden, Nedre Nygård, Sydnes og Møhlenpris er tjent med; å sikre parker og oppholdsarealer som attraktive og trygge friområder for lokalbefolkningen og byen som helhet» (Bergen kommune, 1995).

Målsetningene i denne planen viser at det er lite som tilsier at man på dette tidspunktet så for seg den utviklingen av områdene rundt Damsgårdssundet som i dag finner sted (EBP-informant2). I 2001 ble det imidlertid vedtatt en kommunedelplan for sentrum (som østsiden av planområdet er innlemmet i). Innholdet i denne indikerer at man nå begynte å se for seg en ny og annerledes bruk av arealene på og rundt Møhlenpris. I planen videreføres selve Møhlenpriskaien til havneformål, mens Marineholmen og sjøfronten på Møhlenpris får status som ett av seks byutviklingsområder. I planen står det beskrevet at:

«Dette området ser ut til å være inne i starten av en omformingsfase. En videre utbygging av Høgteknologisenteret innleder til ny og mer sammensatt bruk av et tidligere industriområde og med større vekt på offentlig tilgjengelighet til de attraktive kaiarealer mot vest. Debatten omkring ny lokalisering av Mjellem & Karlsen AS- og en mer hensiktsmessig lokalisering av slike bedrifter i fremtiden, støtter denne utviklingen på sikt» (Bergen kommune, 2001a).

Planens retningslinjer for området tilsier at kommunen ønsket å gi innbyggerne tilgang til sjøfrontarealene i større grad enn det som var tilfellet på dette tidspunktet. Konkret ble det lagt føringer for tilrettelegging av rekreasjonsarealer og opphold mot sjøen, blant annet med utarbeidelse av en gangpromenade. Det var stor enighet mellom politikere og nye grunneiere etter Mjellem & Karlsens konkurs om at området i hovedsak kunne fortsette som et næringsområde relatert til maritime virksomheter.

6.1.2 NERD: Samarbeid om ulike tiltak

Parallelt med utarbeidelsen av KDP ble det utformet en strategi for at boligbyggingen på Løvestakksiden (delområde 5, figur 7) sammen med forbedring av infrastruktur så vel som sosiale tiltak, skulle heve levekårene i denne bydelen. I den forbindelse ble det på initiativ fra

²⁷ Gjennom dette programmet kan man søke økonomiske midler for demonstrasjonsprosjekter som viser lokal kunnskap og innovasjon i forhold til miljøspørsmål.

kommunen laget en omfattende handlingsplan. Dette handlingsprogrammet ble kalt Ny energi rundt Damsgårdssundet (NERD). Kommunen iverksatte tiltak sammen med de private aktørene, hvor man hadde intensjoner om å integrere den nye bebyggelsen med eksisterende nabolag. Dette var i utgangspunktet en del av Miljøverndepartementets pilotprosjekt, og programmet har fremstått som det mest konkrete virkemiddelet i forhold til å skape en nettverksarena mellom de involverte aktørene. NERD omtales som et offentlig-privat handlingsprogram med prosjektvarighet fra 2006-2012. Programmet er inndelt i seks delprosjekter med ulikt ansvar for de ulike aktørene. Hensikten med NERD var fortrinnsvis å skape en arena for samarbeid mellom kommunen, grunneiere, utbyggere og innbyggere i nærområdet. Kommunen beskriver samordning av de offentlige etatenes innsats for gjennomføringen av områdeløftet som en stor utfordring, spesielt knyttet til levekår og oppvekstmiljø for barn og unge. Målet har også vært å gjennomføre konkrete prosjekter som gjør utviklingen rundt Damsgårdssundet til et pilotprosjekt for Bergen kommune i forhold til miljø, energi og universell utforming. Overordnede mål nedfelt i handlingsprogrammet er knyttet til bærekraft og spisset mot temaer som energi, trafikk, grønnstruktur, kultur, næringsutvikling og nye boligtyper. Kommunen stadfester at KDPs virkemidler er begrensede, og at et handlingsprogram var nødvendig for å nå de utvidede målene om et områdeløft som gjennom bestemmelsene i KDP alene ikke ville være mulig å gjennomføre.

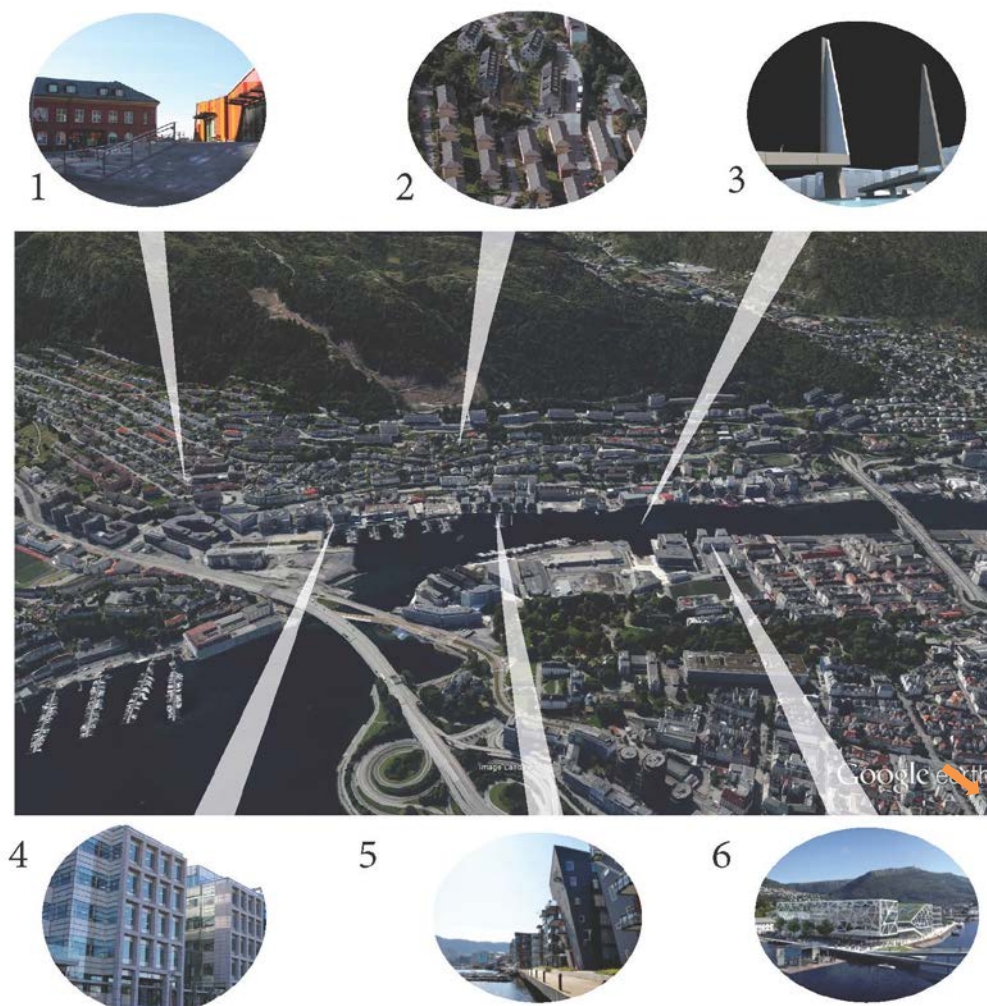
Nettverkssamarbeidet var organisert i en intern styringsgruppe og en prosjektgruppe. Styringsgruppen var bestående av kommunaldirektørene for Byutvikling, Oppvekst, Helse og omsorg og Finans, kultur og næring. I tillegg var det en utvidet styringsgruppe med direktørene i Husbanken, BOB og Rieber eiendom. Videre ble det opprettet en prosjektgruppe, som i likhet med styringsgruppen var inndelt i en intern og en utvidet gruppe. Styringsgruppen som arbeidet med innholdet i NERD, var også den som arbeidet med KDP. Byrådet ble representert som øverste leder og stod som ansvarlig for arbeidet. Fordi byrådet består av folkevalgte politikere kunne nettverket forankres demokratisk. Den interne prosjektgruppen (bestående av kommunaldirektører fra de ovennevnte byrådsavdelinger) hadde ansvar for de offentlige prosjektene i planområdet:

- Løvestakken lokalsentrum med oppveksttun, idrettshall og kulturhus.
- Levekår, med fokus på kommunale boliger.
- Gangbro over sundet og den offentlige allmenningen Markusplassen.
- Infrastruktur.

Det ble inngått utbyggingsavtaler mellom kommunen og private tiltakshavere med formål å sikre gjennomføring av ulike infrastrukturtiltak og for å avklare kostnadsfordeling. Avtalen gjaldt blant annet for opparbeidelse av gang-og sykkelbroen, samt bydelstorget Markusplassen. Gjennomføringen av disse tiltakene har imidlertid ikke blitt gjennomført innenfor den tidsrammen som opprinnelig ble satt. Årsaken til dette var uenigheter med en grunneier hvor det således oppstod en rettslig tvist som pågikk over flere år. Bygging av broen er nå påbegynt.

En levekårsundersøkelse som Bergen kommune foretok i 1997 viste at beboerne på Damsgård og i Løvestakksiden i stor grad bestod av grupper med mennesker i krevende livssituasjoner.

Arbeidet med NERD var basert på en erkjennelse av at dette området hadde vært forsømt over flere år. Situasjonen vedvarte i lengre tid etter denne undersøkelsen, og det er først de senere årene at det er satt inn konkrete tiltak for å forbedre omstendighetene. Det er spesielt gjennom NERD at det er nedfelt konkrete tiltak i arbeidet med lokal medvirkning. Gjennom prosjektperioden for NERD ble det holdt ulike arrangement for lokalsamfunnet med formål å informere om og skape engasjement rundt områdeløftet og de aktuelle planene. Informasjon og medvirkning har vært et viktig virkemiddel for å utløse optimisme og eierforhold til opprustningen- både når det gjelder eksisterende bebyggelse, men også i forhold til det som bygges nytt langs sjøfronten. Ett av de viktigste offentlige bidragene til områdeløftet er opprustningen av Ny- Krohnborg, som i dag tjener som et lokalsenter med skole, idrettshall og kulturhus. I handlingsprogrammet er målet med Løvestakklien lokalsenter å «*profilere området som et nytt og attraktivt lokalsentrum der miljø og kultur er virkemidler*» (Bergen kommune, 2006a). I tillegg til opprustning av skolen, har det vært kommunen sitt ansvar å planlegge gangbroen mellom Markusplassen på vestsiden av sundet (delområde 6 i figur 7) og forskningsparken på Marineholmen, samt øvrig infrastruktur. Den utvidede prosjektgruppen med ansvar for de *private* delprosjektene var Marineholmen forskningspark og Solheimsviken ved GC Rieber AS, og utbygging av boliger ved BOB. Styringsgruppen mente det var nødvendig med høye ambisjoner for å kunne skape en formålstjenlig utvikling på flere områder. Ambisjonene med arbeidet var å sette byutviklingsområdet på bykartet på en ny og positiv måte og å samordne aktørene om en felles visjon for å skape høy kvalitet i det som skulle bygges. I tillegg var det et mål å utløse nasjonale og internasjonale finansieringskilder, samt å synliggjøre kunnskap og innovasjon i Bergensområdet.



Figur 9. De tre øverste bildene viser offentlige tiltak. De tre nederste viser private prosjekter.

1. Opprustet Ny Krohnborg skole med kulturhus og idrettshall.
2. Tiltak for opprustning av boligmiljø i Sollien. I fjellsiden bak lages Løvestien, et tiltak for å forbedre rekreasjonsmulighetene i området.
3. Gang- og sykkelbro.
4. Solheimsviken næringspark ved GC Rieber.
5. BOB bygger boliger.
6. Marineholmen forskningspark

6.2 KOMMUNEDELPLAN FOR DAMSGÅRDSSUNDET/PUDEFJORDEN

6.2.1 Prosessen

Arbeidet med kommunedelplanen for Puddefjorden- Damsgårdssundet (KDP) startet opp i 2003 og ble vedtatt av kommunestyret 25. mars 2010. Bakgrunnen for oppstart av KDP var at det forelå forslag til flere private reguleringsplaner i områdene langs sjøfronten, som ville få stor betydning for områdets fremtidige identitet og bruk. Viktige momenter som skulle tas opp i planen var blant annet forholdet mellom ny og eksisterende bebyggelse, byform og trafikk. En sentral del av planarbeidet var som nevnt å bidra til en positiv utvikling av eksisterende boligområder på Løvestakksiden. For å få dette til skulle KDP bidra til å skape attraktive områder langs sjøen som i sin tur kunne føre til økt status for hele bydelen. Samtidig ville man gjennom planen sikre god grønnstruktur og et godt kommunikasjonsystem. Det var kommuneplanens arealdel for 2000-2011 (2019) som lå til grunn for startfasen av arbeidet med KDP. Sentrale mål som skulle være førende for byutviklingen i denne planperioden var (Bergen kommune, 2001b):

- Tilfredsstillende dekning av arealbehovet.
- Rasjonelt fungerende bystruktur med hovedvekt på samordnet areal- og transportplanlegging.
- God ressursøkonomi med hensyn til energibruk, arealforbruk og investeringer i infrastruktur.
- God skjerming av verdifulle landbruks- og naturområder.
- Vektlegge estetikk gjennom god byform og landskapsarkitektonisk tilpasning.
- Utvikle allsidige og likeverdige bydeler.
- Utvikle en lokaliseringsspolitikk som på en god måte fordeler nytte og ulemper på alle innbyggergrupper og alle bydelene.

I mars 2003 ble oppstart av planarbeidet kunngjort, og samme år ble det avholdt tre viktige arrangement; Sjøfrontkonferansen, Planverksted Bergen Sjøfront og Den store samtalen om Bergen sjøfront. Spesielt planverkstedet, hvor alle de involverte aktørene deltok, skapte noen fremtidsbilder som var viktig for det videre planarbeidet. Det ble også opprettet temagrupper bestående av aktuelle private og offentlige aktører. I disse temagruppene hadde man til hensikt å diskutere hva som skulle utgjøre sentrale temaer i KDP. Kommunen inviterte sivilarkitekt Niels Torp til å utarbeide et innspill til planarbeidet under det nevnte planverkstedet. Her ble hovedutfordringene og mulighetene i planområdet diskutert, hvor Torp baserte sitt fremtidsbilde for Damsgårdssundet på følgende spørsmål (Bergen kommune, 2004):

- Hva skal vi leve av fremover?
- Hvordan skal vi lokke de beste hodene hit?
- Hvordan skal vi sørge for en langsiktig, forutsigbar utviklingslinje når det gjelder etablering av et kunnskapsområde omkring universitetet i Bergen?
- Hvordan kan det nærliggende Damsgårdssundet gjøres attraktivt, integreres, få tilbake sin tapte storhet, gis ny identitet, bli en «merkevare»: et stort boligområde i gangavstand fra det spennende kultur- og kunnskapssenteret Bergen?

Arkitektens tanker om utviklingen peker tydelig i retningen av et entreprenørstrategisk perspektiv, hvor det henvises til byutviklingsstrategier basert på kunnskap, kultur og merkevarebygging. «*Hvordan skal vi lokke de beste hodene hit?*» er en uttalelse som umiddelbart kan kobles til Richard Floridas perspektiver om den kreative klasse. Det å gjøre området attraktivt ved bruk av identitetsskapende elementer er noe som fremgår som svært sentralt i det kommende arbeidet med KDP, hvor man ser at gode boligområder, forskningsmiljø og til en viss grad kultur blir brukt som virkemidler. Torps tanker om hvordan områdets ulike deler burde utvikles, var i stor grad sammenfallende med den rådende politiske oppfatningen om hvilke grep man burde foreta seg. I en statusrapport som ble utarbeidet underveis i arbeidet med KDP, kan man lese følgende om kommunens ambisjoner for caseområdet:

«De endringene som nå skjer på begge sider av Puddefjorden, er en uink sjanse for byen til å skape en positiv, ny, urban identitet som kan heve områdets status og fokus. Området kan bli lokaliseringssted for boliger som uttrykker en ny og urban livsstil, attraktive og nye arbeidsplasser innen næring og en bydel som gir rom for forskning og kultur» (Bergen kommune, 2004).

Temagruppene som ble opprettet ved oppstart av planarbeidet bestod av representanter fra kommunen, fylkeskommunen, samt utbyggere og grunneiere. Målet var å diskutere utfordringene man stod overfor i området, hvordan disse kunne løses og hvem som skulle ha ansvar for hvilke tiltak. Temagruppene var tenkt som en samarbeidsarena mellom kommunen, andre offentlige instanser, grunneiere og forslagsstillere. På denne måten lå det til rette for at avklaringer i forhold til foreliggende planer kunne drøftes i tidlig fase. Disse møtene ble i første rekke avholdt i forkant av oppstart av KDP. Gjennomgående tema i disse gruppene var:

- Tilrettelegging for gode bo- og nærmiljø for eksisterende boligområder.
- Oppgradering og nyetablering av grøntområder og fysiske forbindelser mellom transformasjonsområdene og nærmiljøet.
- Gode skoler og kulturtilbud som stabiliserende faktorer
- Tiltak for å unngå privatisering langs sjølinjen.
- Samarbeidsform og fordeling av private og offentlige oppgaver.

Arbeidet med KDP startet opp på bakgrunn av «*forslag til miljø, byfornyelse og større transformasjonsprosjekter i området som innebærer vesentlig endringer i næringsmønster og boligattraktivitet langs sjøen*» (EPG, 2003). I oppstartsmeldingen defineres følgende mål og rammer for planarbeidet (EPG, 2003):

1. Arealbruk, fordeling mellom bolig og næring.
2. Estetikk, byggehøyder og tetthet.
3. Legge til rette for redusert transportarbeid i området på kort og lang sikt.
4. Legge til rette for bolig- og miljøfornyelse i eksisterende områder som sikrer fysiske og sosiale miljøkvaliteter, samt en variert befolkningssammensetning i eksisterende og nye områder.
5. Barns interesser skal belyses spesielt i planprosessen.
6. Sikre god sosial infrastruktur som skole, barnehage, idrettsanlegg, arenaer for kultur og gode møteplasser.
7. Sikre grønn infrastruktur, offentlig tilgjengelighet mot sjøen, gode lekeplasser, samt gode grøntkorridorer mot Løvstakken.

8. Bærekraftig utvikling skal legges til grunn for planarbeidet når det gjelder energibruk, avfallshåndtering og materialbruk.
9. Planen skal legge til rette for en helhetlig utvikling av området som kan foregå i etapper og være et grunnlag for effektiv saksbehandling for saker som er i samsvar med planen.

Målsetningene viser til overordnede, men konkrete tiltak for utviklingen. Det er tydelig at KDP er ment å ha en viktig betydning for de pågående reguleringsplanene i området, noe en informant poengterer som det viktigste momentet ved planen:

«Det aller viktigste med denne kommunedelplanen var prosessen som gikk parallelt med reguleringsplanene. Når kommunedelplanen var vedtatt så var mange av reguleringsplanene vedtatt, men den prosessen hvor vi jobbet parallelt var kanskje det aller viktigste med denne planen.» (KDP-informant).

Av målsetningene kan man også lese at viktigheten av offentlige goder står sentralt. Dette er i samsvar med oppgaver og hensyn i planlegging etter pbl, hvor man spesielt i § 3-1 kan lese at planer med hjemmel i denne loven skal sikre allmenne interesser. Å sikre allmennheten tilgang til arealene langs sjøfronten går igjen som ett av de viktigste virkemidlene for en helhetlig utvikling av arealene rundt Damsgårdssundet. *«Kommunen må sikre at arealene utvikles på en måte som også tjener byens og fellesskapets interesser» (EBP-informant1).* Her blir det presisert at å ivareta fellesskapets interesser er et offentlig ansvar, noe også en annen informant påpeker: *«Uansett mener jeg den viktigste oppgaven for det offentlige er å sikre allmenne interesser» (EBP-informant2).* Første planutkast ble sendt til høring i 2006. Dette utkastet var basert på både de diskusjoner og konklusjoner som ble gjort i temagrupper og planverksted, men også pågående planarbeid og allerede vedtatte planer la en del føringer for innholdet. Etter førstegangs behandling, ble planen sendt på ny høring i 2009. Hva som var det primære innholdet i høringsrundene, og hvordan uttalelser eventuelt førte til endringer i planforslaget vil jeg presentere underveis.

Jeg har nå gjengitt de viktigste momentene ved organiseringen av arbeidet med KDP, hvilke planer og føringer som lå til grunn, samt viktige diskusjoner rundt planens innhold. I nedenstående avsnitt presenterer jeg bestemmelser og retningslinjer i den vedtatte planen. Dette for å belyse hvordan mål og visjoner for utviklingen konkretiseres i et juridisk bindende rammeverktøy. Før jeg presenterer kommunedelplanens overordnede bestemmelser og retningslinjer, gis en kortfattet presentasjon av delområdene i KDP, med unntak av de to som i kap. 7 og 8 analyseres mer inngående. Dette for å danne et klarere bilde av hvordan man gjennom planen legger føringer for de ulike delenes rolle i det å skulle skape et helhetlig områdeløft.

6.4 ØVRIGE DELOMRÅDER

Delområdene har sine ulikheter hva gjelder områdekarakter og funksjoner. Hvordan utviklingen og forvaltningen av disse områdene implementeres i planen er relevant å belyse for å få et tydeligere grep om hvordan de ulike delområdene skal forholde seg til transformasjonen langs sjøfronten.

Delområde 1: Fjøsangerveien-Danmarks plass

Fjøsangerveien går gjennom Danmarks plass, og er hovedadkomstvei til sentrum fra Bergen sør. Danmarks plass fungerer som et trafikknutepunkt og som et lokalsenter for de tiliggende boligområdene. Området er preget av bysentrumsstruktur med et enhetlig utformet byrom, tegnet av arkitekt Landmark i 1930-årene. Fra Danmarks plass er det åpent mot Puddefjorden. Langs Fjøsangerveien ble det bygget høye boligblokker på 60-tallet. Disse er godt synlige i Bergensdalen. Området er svært trafikkbelastet, og i KDP skisseres en betydelig trafikkøkning på grunnlag av byggeprosjektene langs sjøfronten. Tiltak som foreslås i planen er innføring av bompenger, MPG-tiltak (miljøprioritert gjennomkjøring), gang- og sykkelbro over Puddefjorden, samt trafikkreduserende tiltak på Danmarks plass. Det skrives også i KDP at «*Langsiktige løsninger krever kreativitet og grundige utredninger, og må løses i egen sak*». Niels Torp sitt fremtidsbilde foreslo etablering av kulturinstitusjoner langs Fjøsangerveien.

Delområde 2: Solheimsviken

Solheimsviken har spilt en sentral rolle i byens industrivirksomhet, med BMV som første etablerte virksomhet i området. På verftets tidligere arealer er nå Solheimsviken Næringspark etablert med ulike næringslokaler med flere servicetilbud, parkeringsplasser, marina og grøntanlegg. Solheimsviken næringspark er et datterselskap av Rieber Eiendom AS, og den første reguleringsplanen for området ble vedtatt i 2000, hvor det senere har blitt fremmet flere nye reguleringer. Det som nå gjenstår av utbygging er et hotell- og messesenter, hvis reguleringsplan ble vedtatt i 2010. I KDP står det skrevet at det er ønskelig med flere funksjoner i området for å danne grunnlag for aktivitet på ettermiddag og kveldstid. I planen blir også dette delområdet betraktet som en nøkkel for å kunne løse problemstillinger knyttet til hovedveinettet og lokalveinettet i området. I første høringsrunde blir det fra utbygger gitt uttalelse om at foreliggende reguleringsplan for Solheimsviken, vedtatt i 2000, må gå foran KDP. Dette kravet innlemmes i KDPs bestemmelser, men kommunen gjør her unntak for to områder som hhv. berører en tverrforbindelse mellom sjøen og eksisterende boligområder i Solheimsviken, samt en åpen plass sentralt i området. Beslutningen tas på grunnlag av at de to områdene i reguleringsplanen er i strid med grunnleggende intensjoner i KDP:

«Denne delen av byen trenger åpne byrom og tilgjengelighet til sjøen, og det sentrale byrommet i Solheimsviken er en viktig kvalitet for hele bydelen. Det er ønske om å prioritere allmenne interesser noe sterkere enn reguleringsplanen [...].»

Delområde 4: Møhlenpriskaien

Dette området har vært brukt som skipsanløp og er i dag en del av Bergen havn. Kaien er smal og lite egnet for moderne havnedrift, og leies derfor i dag ut til ulike virksomheter. I KDP står det at området på sikt bør vurderes for boligutvikling og allmenne, sjørettede fritidsformål. Møhlenpriskaien betraktes som et svært attraktivt tomteland med gode solforhold. Under fremtidsverkstedet i 2003 var boligutvikling noe som det for denne tomten var stor enighet om. I Niels Torps fremtidsbilde ble det foreslått en «*utvikling med en intimitet mellom bebyggelse og sjø som gir fortettet bruk til rekreasjon i overgangen mellom sjø og land*»

(Bergen kommune, 2004) med henvisning til eksempler som Nyhavn i København og Borneo Sporenburg i Amsterdam.

November 2014 utlyste Havnevesenet en konkurranse for å «*analysere og illustrere potensielle utviklingsscenarier for områdene som ivaretar fremtidige byutviklingsbehov for Bergen sentrum*» (BT, 12.03.2015). Ønsket om fremtidig boligutvikling i dette området betraktes som en naturlig videreføring av arealbruken på Møhlenpris. Det er verdt å nevne at det er en pågående oppklaring av hvem som eier byens havnearealer. For dette området er det ønske om å omorganisere havnen til et interkommunalt selskap.

Delområde 5: Solheimslien/Gyldenpris

Det var etablering av industrivirksomhetene i området som var starten på boligbyggingen i dette området, som i dag består av en stor andel borettslag og kommunale utleieboliger. Arkitekturen bærer preg av stilmessige ulikheter, da boligområdene er bygget ut over tid. Det er i dette området Ny-Krohnborg skole ligger, i dag restaurert og utbedret til også å inneholde idrettshall og kulturhus. I KDP er det i stor grad trafikkbelastningen i området som tas opp, samt forbindelser mellom Løvstakken og Puddefjorden ved hjelp av gangveier/stier.

Delområde 7: Puddefjorden

Om selve Puddefjorden trekkes tilgang for allmennheten frem som et viktig grep i KDP. Tiltak som nevnes for å kunne oppnå dette er offentlig gangvei/promenade langs fjorden som skal være sammenhengende rundt hele sundet, samt gang og sykkelbro over sundet som skal «*utformes med høy teknisk og arkitektonisk kvalitet og bidra til å gi denne delen av Puddefjorden en ny identitet*» (Bergen kommune, 2010). For byrommene ved broens landfester stilles det krav om høy arkitektonisk kvalitet og at de skal være bilfri. Det var det danske arkitektkontoret som vant konkurransen med klaffebroen Plan Z, som juryen uttalte følgende om: «*Broens spektakulære transformasjon fra horisontale skiver til skråstilte «seil» gjør at den oppleves ikonografisk både i lukket og åpen tilstand. Plan Z vil tilføre Bergen og Damsgårdssundet nyskapende arkitektur*» (Bergen kommune, 2006c).

6.3 PLANENS INNHOLD

En viktig del av oppgavens kontekst er forholdet mellom kommunens mål og visjoner for området og hvordan disse manifesterer seg i kommunedelplanens retningslinjer og bestemmelser. I det videre vil jeg derfor presentere planens struktur og overordnede innhold med forankring i påstander fra oppgavens teoridel om pakkede landskap. Planens rettsvirkning står beskrevet slik:

«Denne planen med bestemmelser utfyller og supplerer eldre reguleringsplaner som beholdes. Kommunedelplanen gjelder som hovedregel foran eldre reguleringsplaner dersom det er motstrid. [...] (Bergen kommune, 2010)

Hvilke reguleringsplaner som inngår i kommunedelplankartet og hvordan de forholder seg til KDP er gjengitt i en tabell som viser følgende forhold: 14 eksisterende reguleringsplaner skal gjelde foran kommunedelplanen ved motstrid, fem reguleringsplaner berøres av plankrav i

KDP, og fire planer gjelder delvis foran overordnet plan. En gjennomgang av merknader og uttalelser til KDP viser at det for flere av planene som er vedtatt å gjelde foran overordnet plan, er gitt vilkår om reguleringsendringer for at et slikt krav kunne innfris.

Planen er utarbeidet med både retningslinjer og bestemmelser. Bestemmelsene er tilknyttet arealplankartet og er juridisk bindende med hjemmel i pbl. Retningslinjene er kun av veiledende karakter. Disse brukes ikke som hjemmelsgrunnlag for vedtak, men kan ligge til grunn for kommunens saksbehandling. Det er både retningslinjene og bestemmelsene som er gjenstand for min analyse. Dette fordi jeg ikke utelukkende er interessert i å få kjennskap til de juridisk bindende delene av planen, men også det overordnede meningsinnholdet. Innledningsvis i KDP gis det generelle bestemmelser og retningslinjer for hele planområdet. Videre er planen inndelt i seks delområder med egne bestemmelser og retningslinjer. Det er to av disse delområdene jeg vil analysere mer inngående i senere kapitler. For å kunne besvare oppgavens problemstilling, anser jeg det som tilstrekkelig å gjennomgå planens overordnede bestemmelser og retningslinjer, sammen med bestemmelsene til to av de seks delområdene. Årsaken til utvelgelsen av de to delområdene er beskrevet i oppgavens metodekapittel. Planens overordnede bestemmelser berører flere tema enn det som jeg i det videre vil beskrive. Det er ikke alle bestemmelsene som er relevant for oppgavens tematikk, som eksempelvis støy, forurensing og parkeringsnormer. Gjennomgang av planens innhold er, som tidligere forklart, forankret i følgende temaer: *bebyggelse og byform; forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk; funksjoner og innhold i bebyggelsen*. I planen gis det retningslinjer for utarbeidelse av reguleringsplaner innenfor KDPs planområde. Disse slår fast at det i alle plansaker skal vises til hvordan grunnleggende intensjoner i overordnede planer er ivaretatt. Det fremgår også av retningslinjene at kommunen kan kreve at forslagsstiller utarbeider illustrasjoner som viser hvordan planforslaget forholder seg til eksisterende bebyggelse, i form av bygningstyper, byggehøyder, takform, bruk av uteareal m.m. En privat utbygger gir uttrykk for at disse kravene er for detaljerte og lite hensiktsmessige for planer med en utbyggingshorisont på flere tiår. Reguleringsplanene for de to delområdene jeg analyserer nærmere, forholder seg ulikt til denne retningslinjen. Dette vil belyses under presentasjonen av de to områdene.

6.3.1 Bebyggelse og byform

Som vi så i oppgavens teoridel er spektakulær arkitektur en viktig del i den postmoderne, entreprenøriske byen. I KDP gis det generelle retningslinjer som skisserer spesielt høye krav til utforming for den bebyggelsen som innehar viktige funksjoner eller som har en sentral beliggenhet og fondvirkning mot Puddefjorden (Bergen kommune, 2010). Bebyggelse med fremtredende lokalisering kan utformes som signalbygg, forklart som «*Arkitektur og kvalitet som skiller seg ut og hever seg over den generelle bygningsmassen*» (ibid). En kommunalt ansatt poengterer at KDP ikke har vesentlige krav til den arkitektoniske utformingen annet enn at det skal ha en viss kvalitet. «*Det er den overordnede strukturen som er viktig, så vil strukturen med fasader komme i neste nivå, byggesaksnivå*» (KDP-informant). Det viktigste formmessige grepet mener KDP-informanten er kravet om kvartalslengde, og forklarer dette med å få frem bystruktur i bebyggelsen. Å få til en bystruktur poengteres som viktig for offentlig tilgjengelighet og kommunikasjon gjennom byen (KDP-informant). For en utbygger

(PU2) er ikke de arkitektoniske løsningene et spørsmål om signalarkitektur eller noe som skal skille seg ut:

«Det er ikke et uttalt mål å ha en arkitektur eller løsninger som skal markere seg. Vi utfordrer jo alltid arkitektene til å levere arkitektur som er spennende og som er nyskapende. Men det er klart at det er krevende å få det til og det må jo også spille på lag med reguleringsplaner for å få til den type ting. Vi er jo også avhengige av at ting skal gå rundt» (PU2).

Følgende bestemmelse som berører bebyggelse og byform finner man i KDP:

§ 7.1 Bebyggelsens nye fasader mot sjøen og mot offentlig plass skal være varierte og ha høye arkitektoniske kvaliteter som kan medvirke til å gi hvert område en egen identitet. Bebyggelse som har fasade mot offentlige byrom skal som hovedregel sikre publikumsrettede funksjoner i første etasje.

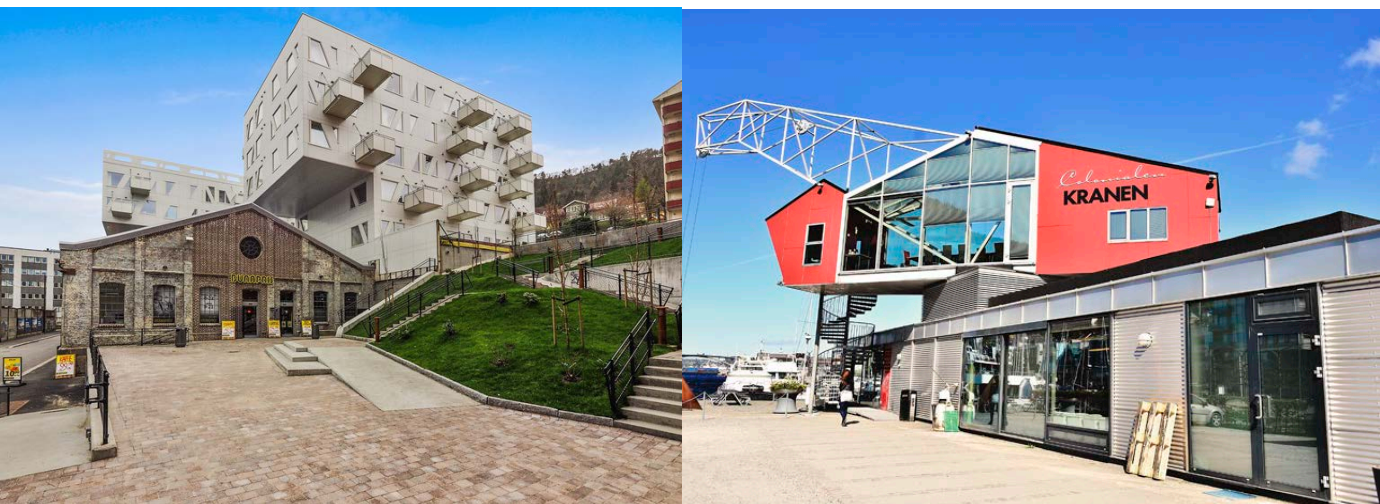
Fasadelengde skal som hovedregel ikke overstige 70 m. Siktakser mellom viktige signalbygg/målpunkt skal ivaretas.

Damsgårdssundet var ett av Bergens viktigste industriområder i første halvdel av 1900-tallet, og landskapet som stod igjen etter endt drift inneholdt mangfoldige elementer og strukturer som kunne fortelle om tidligere tiders industrivirksomhet. Ved transformasjon av slike arealer oppstår det svært ofte en diskusjon om bevaringsverdier og forvaltningen av disse. «*En klargjøring av hva bevaringsverdiene i området består av allerede innledningsvis i planprosessen bidrar til å tydeliggjøre partenes ståsted*» (Fyhri et. a., 2012:10). I arbeid med kommunedelplanen er det utarbeidet tre ulike tilleggsrapporter, som skal fungere som underlagsmateriale i behandlingen av saker innenfor planområdet. Byformproblematikk har vært et sentralt tema ved utarbeidelsen av KDP. I dokumentet Kulturminnegrunnlag for Kommunedelplan Puddefjorden, som er utarbeidet av byantikvaren, er det i hovedsak fokusert på de arkitektoniske miljøverdiene i de ulike utbyggingsområdene. Dokumentet er ment å kunne gi konstruktive innspill i transformasjonsprosessen og den øvrige forvaltningen i denne delen av byen. Spesielt har boligarkitekturen fra 1920 og utover stått sentralt i utarbeidelsen av dokumentet. I planområdet er deler av bebyggelsen vedtaksfredet med hjemmel i kulturminneloven. Den fredede bebyggelsen ligger innenfor delområde 6, Damsgårdssundet. I plankartet til KDP er det i tillegg angitt områder der det skal tas spesiell hensyn til byform og kulturminner. Det er i planen gitt bestemmelser om at det ved nybygging, påbygginger og ombygginger i disse områdene skal tilpasses det historiske og det helhetlige miljøet det befinner seg i. Bestemmelsene knyttet til de angitte områdene går i tillegg foran eldre reguleringsplaner. For havnearealer er den historiske forankringen spesielt uttrykt, og dette er noe man bør synliggjøre i planleggingen (KDP-informant). «Med respekt for fortiden møter vi fremtiden» var byutviklingen sin visjon den gang planarbeidet startet (BSBO-informant). Det grunnlaget som KDP bygger på i form av antikvariske vurderinger trekkes frem som svært viktig for planens betydning. En informant trekker frem de identitetsskapende verdiene som knyttes til bevaring av kulturhistoriske elementer:

«Det (kulturhistoriske grunnlagsmaterialet) utstyres oss med mange flere begreper om det fysiske og disse romlige tingene som skal tas vare på. For eksempel teglsteinsbebyggelsen som er fredet. Det er veldig viktig, for det er noe med at det lever folk her som har bodd her lenge og som har vokst opp i dette området. De går i disse gatene» (BSBO-informant).

For en utbygger handler det å ivareta eldre bebyggelse også om å skape gode uteromsmiljøer (PU1). En annen utbygger trekker frem den historiske virksomheten i området som selve grunnlaget for de nye planene som ble laget.

«Det første jeg begynte med var en reguleringsplan som la vekt på å beholde formen og historien her men ved å bygge ut verftet til en ny aktivitet. Vi opprustet utomhusarealet med det gamle stabelavløpet og verftsplassen og ønsket å lage en næringspark som hadde profil som et gammelt verft» (PU2).



Figur 10. Boligbygget Støperiet, tegnet av Link Arkitektur, står i kontrast til et verneverdig bygg i teglstegn. I Solheimsviken er en gammel kran tatt i bruk som kolonialbutikk og kafé.

I en rapport om industrimiljøer i transformasjonsområder (Fyhri et.al.,2012) hevdes det at bevaring og bruk av kulturminneverdier kan bidra til å gjøre områder attraktive for folk å bosette seg og å ferdes i. Ved å tilføre området en spesiell karakter, blir kulturminnene verdifulle og salgbare elementer i området. Ved å samle flere funksjoner innenfor transformasjonsområdene kan man i større grad utnytte og aktivere gjenbrukspotensialet i den kulturhistoriske bygningsmassen som befinner seg i området (ibid). Dette kan bidra til variasjon *«[...] som gjerne tilfører området en egen dynamikk som igjen medvirker til å tiltrekke samarbeidspartnere og besøkende»* (Holm et.al, 2012: 10). I kulturminnerapporten tilhørende KDP gis det flere føringer for det videre planarbeidet, basert på de historiske verdiene som arkitekturen representerer. Blant annet skrives det at *«Bygningsmassen langs Damsgårdsveien innehar enkelte industribygg med viktige arkitektoniske kvaliteter. Ved å bevare disse byggene og inkorporere dem i ny bygningsmasse kan området få unike*

kvaliteter» (Myrvoll, 2003). Ovenstående bilde av Støperiet er et eksempel hvor denne anbefalingen har blitt fulgt.

Hvor tett bebyggelsen planlegges er av stor betydning for byform, urbane kvaliteter og utomhusarealene i området. I planen regnes tettheten med %BRA, som fastsetter forholdet mellom bebygd og ubebygd areal på en tomt. I KDPs overordnede bestemmelser gis det ingen føringer for utnyttelsesgrad, da det er under hvert delområde at dette spesifiseres. Ved behandling av reguleringsplanene som i dag foreligger, har utnyttelsesgrad vært et gjentakende tema for diskusjon. Hvordan bestemmelsene som berører dette tema har blitt fulgt opp i reguleringssakene kommer jeg tilbake til.

6.3.2 Forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk

I KDP gis det i de overordnede retningslinjene for hele planområdet føringer for at byrommene skal ha «*gjennomgående romslighet og gode kvaliteter for gående og for opphold*» (Bergen kommune, 2010). Hva som menes med romslighet og gode kvaliteter blir ikke beskrevet eksplisitt. Gangforbindelser til viktige naturområder, samt mellom boligområdene, samt viktige service- og fritidstilbud fremheves som et viktig grep.

Forholdet mellom havneboligen, kontorbebyggelsen, og fordelingen av private og offentlige rom langs sjøfronten må være utgangspunktet for diskusjonen om å gjøre havnearealene tilgjengelig for offentligheten. I KDP fremheves havnepromenaden som et viktig element i denne sammenheng, hvor det presiseres at denne skal være offentlig. En utbyggerinformant mener at havnepromenaden er et avgjørende tiltak for å sikre offentlig tilgang til sjøen:

«Alle sjøfrontprosjekter skal ha havnepromenade fordi det i dag er bred enighet om at når man bygger langs sjøen, må den være tilgjengelig for alle. Det er ikke lengre akseptert å stenge av for tilgang.» (PU1).

KDP-informanten trekker frem havnepromenaden som en viktig del av en helhetlig byromsstruktur, og mener den kan bidra til å løfte hele området og skape bedre forbindelser. Utvikling av promenaden ble det enighet om allerede ved «den store samtalen om Bergen sjøfront» (PU2), noe KDP-informanten omtaler som en viktig sak for både kommunen og utbyggerne. Det at gangpromenaden knyttes til en videre promenade rundt store Lungegårdsvann hvor det også foregår planarbeid for utbygging, viser at den er tenkt som et grep for å skape en helhetlig sammenheng og forbindelser i byen for øvrig. I sammenheng med KDP ble det utarbeidet et kvalitetsprogram for utarbeidelsen av havnepromenaden på bestilling av Bergen kommune. Dette kvalitetsprogrammet har fungert som et retningsgivende dokument, hvor målsetningen med arbeidet har vært å (Bergen kommune, 2008):

- Gjøre Damsgårdssundet tilgjengelig for alle, og skape kontakt med sjøfronten, spesielt for beboerne i området. Det bør kun gis avkall på sjøkontakt på korte strekninger.
- Skape gode møteplasser og «pauser» langs promenaden og mellom bebyggelsen.
- Øke trivselen og stedets kvalitet gjennom en god materialbruk og møblering.
- Ta vare på, understreke og utvikle Damsgårdssundets karakter og historie.
- Utnytte Damsgårdssundets potensiale, og gjøre det til et attraktivt sted for fremtidige prosjekter og næring.

- Gi byggherrer, arkitekter og andre involverte en manual for utforming og materialvalg.
- Skape en havnepromenade som er universelt utformet, og dermed tilgjengelig for alle.
- Skape en sammenhengende og gjennomgående standard for hele promenaden.

Det er KDPs bestemmelse av § 7.5 som sier noe om utforming av promenaden:

Strandpromenaden skal være sammenhengende og følge sjøfronten. Den skal benyttes til opphold og ferdsel for fotgjengere. På Møhlenprissiden og i Solheimsviken skal den ha en bredde på min 10 m og på Damsgårdssidn en bredde på min 4 m.

Offentlige rom i planområdet er i utstrakt grad regulert til offentlige plasser/allmenninger. KDP-informanten påpeker viktigheten av en reguleringsmessig formulering som ikke levner tvil om at området er offentlig tilgjengelig og forvaltes av det offentlige.

«Det er en grunnleggende kvalitet ved offentlige byrom at ingen privatpersoner skal komme og si at du har feil farge på genseren eller du er narkoman, derfor skal ikke du få være her» (KDP-informant).

Informanten mener altså at det både praktisk og formelt ikke skal være tvil om at alle har tilgang til de arealene som er regulert til offentlige formål. Det påpekes også at de offentlige arealene også må utformes på en måte som inviterer til opphold og aktivitet. I KDP gis det lite føringer for *hvordan* de offentlige arealene skal utformes, sett bort fra bredde på gangpromenaden, samt hvilke funksjoner som skal tilknyttes de offentlige arealene. Detaljering av utomhusarealene er noe som oftest foregår på byggenivå, hvor det i mange tilfeller er de private aktørene som bygger (KDP-informant). Det må likevel utformes på en måte som kommunen er fornøyd med, hvor grønn etat og trafikketaten skal godkjenne tegningene (ibid). Som nevnt, har KDP en bestemmelse som sier at kommunen kan kreve illustrasjonsplaner som viser planlagte tiltak. Arealer regulert til offentlige formål er det i prinsippet det offentliges ansvar å forvalte. En privat utbygger mener dette er problematisk, da det kan oppstå uenighet om hvor godt dette gjøres:

«Kommunen vil ha minst mulig utgifter på vedlikehold. Så der har vi måtte kjempe og si at vi har ikke lyst å gi ansvaret for utomhusarealene fra oss. [...]. Selvsagt er det offentlig tilgjengelig. Men vi ønsker å ha kontroll på området, det er våre folk som går rundt her og plukker boss og klipper og holder det ship shape» (PU2).

Informanten nevner videre at det er viktig å være bevisst på hvordan nærhetsarkitekturen er med på å skape utomhusområdene, hvor dette har vært et økende fokus for virksomheten. Dette samsvarer med en annen utbyggers uttalelser om uterom:

«Vi har en filosofi om at en leilighet mer eller mindre er en leilighet, boligene er veldig like. Det som vi må ha fokus på er mellomrommene mellom husene, og skape steder der folk har lyst til å stoppe og oppholde seg.» (PU1).

Materialkvalitet er noe som trekkes frem i denne sammenheng, hvor materialbruk i trappeforbindelser og grønne kvaliteter betraktes som suksesskriterier for at et prosjekt blir ansett som vellykket: *«Det er det vi blir vurdert på når alt står ferdig» (PU1).* I følge Fyhri et.al (2012) spiller gode uterom en sentral rolle i byutviklingen, hvor dette grepet *«på mange*

måter blitt et statussymbol og konkurranseområde i både nasjonal og internasjonal sammenheng» (ibid:22) Dette utsagnet er i tråd med uttalelsen fra en informant som uttrykker følgende:

«Personlig er jeg mest opptatt av at vi skal bygge et område som er skikkelig bra å bo i, og være i, og at det i seg selv er den viktigste kvaliteten det kan ha. Så at et slikt område må ha ett eller annet bygg som branding håper jeg ikke er nødvendig. Det er veldig fokus på høye hus for eksempel, at et hvert område skal ha et høyt hus som en identitetsskaper. Men jeg synes for eksempel at det beste byrommet kan være en enda viktigere identitetsskaper». (KDP-informant).

Det er viktig for kommunen at det legges til rette for mangfoldig bruk av området (BSBO-informant, KDP-informant). Mangfoldbegrepet er ikke tatt konkret i bruk i KDP. Det informantene mener med betydningen av mangfold i et byutviklingsperspektiv er kombinasjonen av bruksfunksjoner i bebyggelsen. Som vi så i oppgavens teoridel er funksjonsblanding alene ikke tilstrekkelig for å skape det mangfoldet av *mennesker* som bidrar til å skape en levende by. Å planlegge offentlige rom for en heterogen befolkningssammensetning, for mennesker i alle aldre, med ulik kulturell og sosial bakgrunn kan dreie seg om flere ting. Fyhri et.al (2012) hevder at *«å føle seg fremmed i sitt eget miljø kan hemme lyst og initiativ til å ta i bruk offentlige uterom i nærmiljøet»*. Dette er en problematikk som erkjennes av BSBO-informanten, hvor tilrettelegging for bruk av de offentlige arealene ved sjøfronten har vært mye diskutert. Denne diskusjonen har i mindre grad dreiet seg om planmessige grep, og mer om midler til og samarbeid om aktiviteter for barn som bor i området.

Trygghet i de offentlige uterommene fremheves som viktig, hvor det å få folk til å *bruke* området betraktes som essensielt for å opprettholde sosial kontroll. *«Jo mer folk som går i området her, jo tryggere føler alle seg. Med en gang det er utilgjengelig så er det litt ugreit»* (PU2). BSBO-informanten peker også på trygghet som svært sentral i diskusjonen om utformingen av uterommene. *«Det å få stelt grøntareal og belysning og skape oversiktighet, det er veldig viktig. At du ser hvor du går og hvem du treffer på, at de (beboerne) kan gå ut uten å være redd. Nå bor de jo i et område med mye rus, og mye som gjør folk usikre»* (BSBO-informant). I KDP er sosial kontroll brukt som et argument når funksjonsblanding med innslag av boliger er anbefalt.

6.3.3 Funksjoner og innhold i bebyggelsen

De avklaringer som ble gjort i forhold til den overordnede fordelingen av bolig-, næring-, og forskningsformål skjedde allerede før arbeidet med KDP startet. De retningslinjer og bestemmelser som fremkommer av KDP er basert på politiske og administrative avveininger som er foretatt på bakgrunn flere reguleringsplaner. Det oppstod blant annet politiske diskusjoner om hvordan utviklingen av Marineholmen skulle ta form etter skipsverftets konkurs. Likevel fremkommer det utsagn som viser til at man i stor grad var enig om at videreføringen av områdets historiske, maritime miljø ville være gunstig. Dette er også en visjon som støttes i sentrumsplanen fra 2001. En informant mener at grunneiernes ønsker og

felles interesser i en slik avgjørelse antakelig var utslagsgivende for det endelige valget (EBP-informant1). Det å velge forsknings- og næringspark på solsiden av sundet, og boliger i skyggesiden, har vært en stor del av diskusjonen.

«Når det gjelder dette planområdet, så er det veldig omdiskutert om en gjorde det rette valget fordi mange synes det er rart at man har kontor på solsiden og bolig på skyggesiden. Det er opplagt å se at det er et relevant spørsmål å stille. Det grepet som går ut på å løfte hele gjennomsnittet i denne bydelen er begrunnelsen for det, sånn helt kort sagt» (KDP-informant).

Informanten mener altså at dersom man skulle velge en annen fordeling og plassering av funksjoner enn det som er valgt i dag, ville man ikke tilført transformasjonsområdene på Damsgårdssiden de kvalitetene som man så behov for der. I KDP kan man lese denne siden av sundet tidligere har vært påtenkt som næringsområde, men at boligutvikling på disse arealene ble vurdert til å i større grad føre til positive ringvirkninger for nærmiljøet. Altså ble avgjørelsen om fordeling av næring og bolig rundt sundet tatt med hensyn til hvordan transformasjonsområdene best mulig kunne tilpasses eksisterende virksomheter/funksjoner. En informant uttaler at man i byutvikling stadig må ta avgjørelser og avveininger: *«Det er jo litt rekkefølgen på ting, ja, det er ikke sånn som i Brasilia hvor man planlegger alt fra scratch» (PU2).* Hvordan man i reguleringsplanprosessen for dette området behandlet spørsmålet om funksjonsfordeling vil jeg komme tilbake til.

Det er i KDP svært få overordnede bestemmelser om fordeling av formål og funksjoner i bebyggelsen. For hvert delområde gis det derimot føringer for hvilke funksjoner den nye bebyggelsen skal eller bør inneha. Dette vil jeg belyse siden. Den overordnede, generelle bestemmelsen som berører bebyggelsens innhold er fordeling av boligsammensetning, hvor det står skrevet følgende:

§ 7.3 Ved nybygging eller bruksendring til nye boenheter skal følgende legges til grunn for størrelsen på boenhetene:

- *Det tillates ikke boenheter under 25m² BRA + bodareal*
- *Maksimum 20 % av bygningens bruksareal for bolig tillates benyttet til 2-roms eller 1-roms leiligheter.*
- *Minimum 20 % av bygningens bruksareal skal benyttes til leiligheter som er 70 m² eller større.*

Dette var en bestemmelse som ble tatt inn i KDP etter den første høringsperioden, med begrunnelse i at de boligsosiale utfordringene var noe som måtte håndteres fra ulike hold i kommunen. Med egne bestemmelser om boligfordeling i KDP, så fagetaten at man kunne tilrettelegge for et bedre boligtilbud i området. Foreløpig er det Damsgårdssiden av sundet som primært tar seg av boligbyggingen. Hvordan reguleringsplanen for Damsgårdssundet Sør og KDPs bestemmelse om boligsammensetning er omforent vil jeg belyse når jeg senere greier ut om det aktuelle delområdet.

6.5 OPPSUMMERING

Mye tyder på at kommunen har hatt ønske om videreføring av virksomheter med lokal forankring, som marin forskning på Marineholmen og næringsvirksomhet i Solheimsviken fremfor boliger. Det later til at det tidlig ble enig om de store grepene mellom administrasjonen, politikere og utbyggere. Det var altså gjennom uformelle tiltak som konferanser og verksted at mål og visjoner ble skapt. Når man ser på fordeling av de offentlige og de private tiltakene, peker kommunens arbeid i tydelig retning av et «områdeløft» med fokus på sosiale forhold og Damsgårdssundets betydning for bydelen som helhet. Spesielt gjennom arbeidet med NERD ble det iverksatt tiltak som i stor grad har dreiet seg om håndtering av sosiale utfordringer i caseområdet. Dette prosjektet ble satt i gang som en forlengelse av KDP. NERD har fungert som et incitament for å få til en utvikling i lokalmiljøet basert på andre virkemidler enn de som er tilgjengelig gjennom pbl.

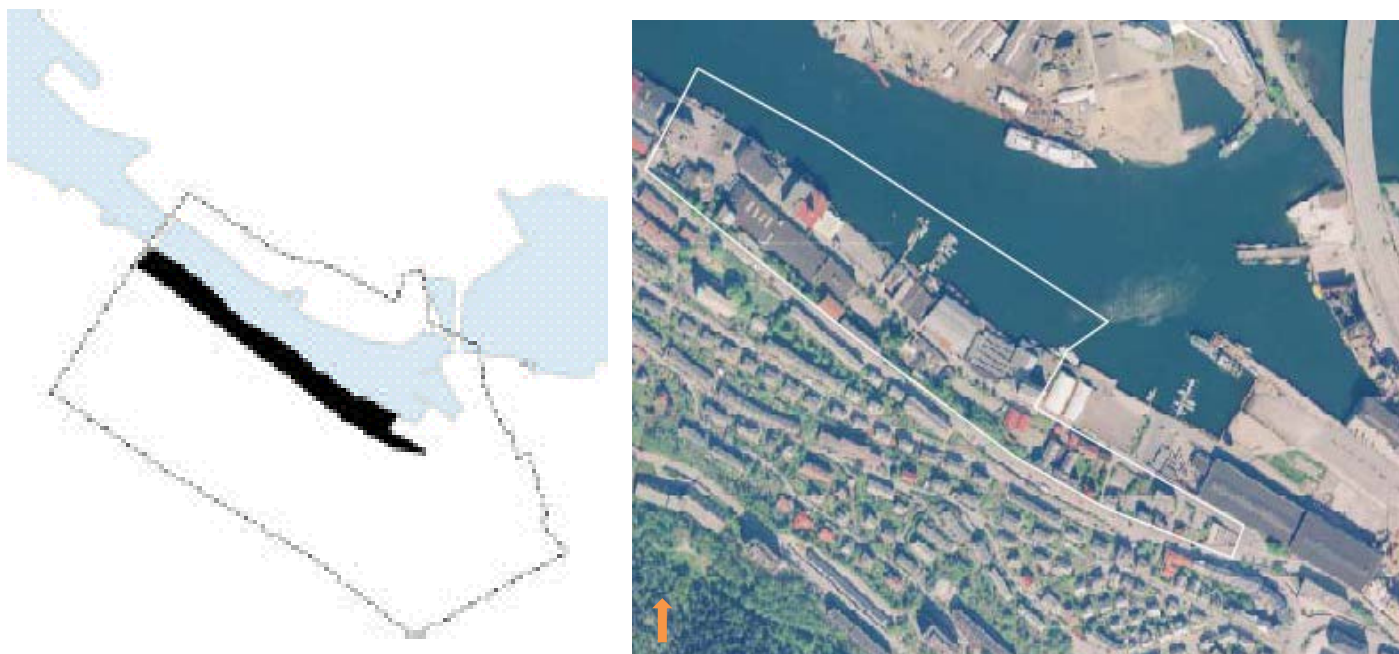
Niels Torps fremtidsbilder for utviklingen ser ut til å ha fungert som en rettesnor for den tidlige diskusjonen. Flere av arkitektens forslag ble tatt med videre, blant annet ny gang- og sykkelbro over sundet for å knytte Damsgårdssiden nærmere sentrum. Tydelige implikasjoner som direkte sier noe om å tiltrekke mennesker innenfor visse yrkesgrupper, som Torp tok til orde for, finner vi imidlertid ikke igjen i kommunens planer og dokumenter. Selv om kommunen kom på banen først etter at reguleringsarbeid hadde startet opp flere steder, ble initiativet betraktet som positivt fra de private aktørene.

Det er tydelig at bestemmelsene i KDP setter rammer for en *urban* utvikling i form av bebyggelsesstrukturer som legger til rette for en variert bruk. Til bestemmelsene som berører bebyggelse og byform, argumenteres det med ønske om byliv og gode forbindelser mellom bebyggelsen. Det gis bestemmelser om arkitektoniske kvaliteter av høy karakter, men ikke noe om hva dette i det videre betyr. Mer konkret settes det målbare bestemmelser for fasadelengder på maksimalt 70 meter, tetthet og bebyggelseshøyde (som varierer mellom delområdene). Hva gjelder forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk, er det siktakser, tverrforbindelser, offentlige plasser, gang- og sykkelbro, samt utforming av havnepromenaden det gis bestemmelser om. Utforming av tiltakene konkretiseres ikke, sett bort fra havnepromenaden som gis minimum fire meter bredde. Et gjentakende moment i beskrivelsen av plasser, promenader og tverrforbindelser, er at tiltakene skal være offentlig. Det siste momentet i gjennomgang av planen er funksjoner og innhold i bebyggelsen. De store trekkene i forhold til funksjonsfordeling ble avklart i forkant av utarbeidelsen av KDP. Det planen sier noe om, er hvor det bør tilrettelegges for publikumsrettet næring i første etasje, samt fordeling av leilighetstyper/størrelser.

I redegjørelsen som følger i oppgavens to neste kapitler, presenteres innholdet i reguleringsplanene Damsgårdssundet Sør og Marineholmen sammen med informasjon som kommer frem av saksbehandling. Sentralt i denne sammenheng står hvordan og i hvilken grad man i behandling av planene henviser til KDP.

7. DELOMRÅDE: DAMSGÅRDSSUNDET SØR

I KDP er hele sørvestsiden av Damsgårdssundet representert som et delområde, hvor det foreligger flere reguleringsplaner. Jeg avgrensner undersøkelsen av dette delområdet til å gjelde reguleringsplanen for Damsgårdssundet Sør. For Damsgårdssundet Nord foreligger også en vedtatt reguleringsplan. Som en del av oppgavens avgrensning har jeg valgt ut to reguleringsplaner for nærmere undersøkelse, og reguleringsplanen for Damsgårdssundet Nord inngår ikke som en del av disse.



Figur 11. Kartet til venstre viser hele delområdet som i KDP omtales som Damsgårdssundet. Reguleringsplanen for den sørlige halvparten av dette delområdet (avgrensning til venstre) er det som utgjør den videre analysen. Reguleringsplankartet følger som vedlegg. Langs områdeavgrensingen i sør ligger Michael Krohns gate.

Planområdet for Damsgårdssundet Sør ligger på sørvestsiden av Puddefjorden, mellom Michael Krohns gate og sjøen. Siden starten av 1900-tallet har området vært preget av industri og fabrikkvirksomhet. Etter at flere av bedriftene avsluttet eller flyttet virksomheten, ble store deler av området kjøpt opp av Vital Eiendom mot slutten av 1990-tallet. Eiendomsselskapet hadde som mål å få Høgskolen i Bergen lagt til området. Da det ble bestemt at Høgskolen skulle plasseres på Kronstad, henvendte Vital seg til BOB med forespørsel om de ville bidra med bolig- og næringsutvikling på de gamle fabrikkomtene. Planarbeidet for den sørlige delen av Damsgårdssundet startet opp i 1998, og reguleringsplan for området ble vedtatt i 2004. I 2006 hadde BOB kjøpt opp hele området. Den nordlige delen av området er også utviklet av BOB, sammen med to andre oppsittere. BOB er den største aktøren i denne delen av sundet, hvor selskapet står for 900 av de 1500 boligene som totalt er planlagt. I dag er om lag halvparten av området ferdigstilt.

7.1 REGULERINGSPROSESSEN

Reguleringsplan for bolig- og næringsutvikling ved Damsgårdssundet Sør ble vedtatt våren 2004. Arkitektene som ble engasjert i prosjektet mente imidlertid at reguleringsplanen ga for lite spillerom for arkitektonisk utfoldelse:

«Så gikk det 1,5 mnd²⁸, og alle arkitektene kom og sa at hvis vi skal bygge et sjøfrontprosjekt som skiller seg ut fra andre prosjekter, så må vi kaste reguleringsplanen og begynne på nytt». (PU1)

Dette førte til at BOB, sammen med arkitekter og rådgivere startet på nytt i arbeidet med å utvikle «morgendagens bydel». Det ble avholdt flere arkitektkonkurranser, hvor BOB inviterte både internasjonale, nasjonale og lokale arkitektkontor i lukkede konkurranser for noen utvalgte felt i området. *«Vi hadde noen klare målsetninger for hva vi ville med dette prosjektet, blant annet at dette skulle skille seg ut fra andre sjøfrontprosjekter i Norden»* (PU1). I samarbeid med arkitekter, rådgivere, Husbanken og en arkitektpsycholog ble det utarbeidet et kvalitetsprogram som presenterte noen nye prinsipper for utviklingen. Hensikten med programmet var tilrettelegging for en helhetlig områdeutvikling, muligheten til å sikre arkitektonisk mangfold, samt tilføring av særpreg og identitet til området. Dokumentet har ikke vært bindende for arbeidet, men skisserer flere av BOB sine hovedmålsettinger med utviklingen. På bakgrunn av dette arbeidet ble det konkludert med at gjeldende reguleringsplan ikke *«gir tilstrekkelig rom for arkitektonisk mangfold eller bidrar til å gi området det særpreg og identitet som ønskes fra BOB og Bergen kommune sin side»* (BOB, 2009). I 2009 ble det av den grunn startet opp et nytt planarbeid, hvor endringene fra gjeldende plan ble vurdert som vesentlige. Dette innebærer en planprosess som tilsvarer utarbeiding av ny plan (jf. pbl § 12-14). I det nye planforslaget, som ble vedtatt mai 2011, blir det presisert at planen i all hovedsak er basert på de overordnede grepene og intensjonene i den opprinnelige planen fra 2004. Formålet med reguleringsendringene var å fremme et samlet forslag til vesentlige og mindre vesentlige endringer i gjeldende plan (Bergen kommune, 2011). I høringsrundene for den nye planen var det følgende tematikk som stod sentralt:

- Behov for god parkeringsdekning i området
- Omfang av småbåthavn
- Behov for tilgang til og gode kvaliteter på grøntarealer
- Behov for gode kvaliteter på tak/dekker
- Tilgang til, og gode kvaliteter på havnepromenaden
- Håndtering av verneverdige bygg
- Gang- og sykkelbro over sundet
- Håndtering av veiløsninger

Hvordan prosessen rundt og behandlingen av planen har hatt betydning for konkrete bestemmelser og det endelige vedtaket vil belyses gjennom presentasjon av planens innhold. Først gis en kort oppsummering av KDPs føringer for området.

²⁸ Etter vedtakelse av plan.

7.1.1 Planens forhold til KDP

Reguleringsplanen for Damsgårdssundet gjelder foran KDP, med unntak av rekkefølgebestemmelsen i § 4 i KDP. Denne slår fast flere tiltak som skal være ferdigstilt før boligene tas i bruk. Noen tiltak skal også være ferdig etablert før det kan gis igangsettelsestillatelse. Rekkefølgebestemmelsene gjelder for infrastruktur for vann, avløp, bosshåndtering og energi-/varmetilførsel; offentlig promenade; uteoppholdsarealer; vegsystem; viktige kryss og trafikksikringstiltak; samt gangbro over Puddefjorden. Slike rekkefølgekrav er i de fleste tilfeller nødvendig for å sikre det som er formålet med reguleringsplanen på stedet. Denne bestemmelsen måtte man i midlertid gå delvis bort fra, på grunn av de nevnte vanskelighetene med grunneierforhold der broen skulle festes på land.

Det at reguleringsplanen gjelder foran KDP, gjelder den opprinnelige planen vedtatt i 2004, altså ikke den nyeste planen som ble vedtatt i 2011 (ett år etter vedtak av KDP). I KDP beskrives Damsgårdssundet Sør på følgende måte:

- godt egnet for å utvikle attraktive, bynære boliger
- har flere kulturminner som må ivaretas som identitetskapende elementer
- spesielt viktig med tilgjengelighet og forbindelser
- må gi rom for barnehager, felleslokaler, samt ulike idretts- og fritidstilbud
- det må settes inn tiltak for å unngå barrierevirkning mot eksisterende bebyggelse, spesielt med tanke på Michael Krohnsgate.
- sikre urbane kvaliteter og gateløp på fotgjengernes premisser

Når jeg i det videre presenterer innholdet i reguleringsplanen for Damsgårdssundet Sør er det den nye, reviderte planen jeg tar for meg. Dette fordi den i hovedsak er basert på de overordnede grepene og intensjonene i opprinnelig plan, og fordi det er den nyeste utgaven som danner grunnlaget for det som i dag bygges.

7.2 REGULERINGSPLANENS INNHOLD

Planområdet er på ca 45 daa og ligger sør for Damsgårdssundet i Årstad bydel. Planområdet innbefatter ca 600 nye boenheter og ca 10 000 m² næring. Forslagsstiller er BOB, og planen er utarbeidet av konsulentselskapet Kompas AS²⁹. I reguleringsplanen fremkommer det ikke hvordan eller om man i planforslaget forholder seg til KDP, sett bort fra en kommentar om at KDP er under utarbeidelse, men ikke politisk behandlet. Damsgårdssundet Sør er regulert for boligbebyggelse med tilhørende anlegg, samt næringsarealer og blandet sentrumsformål. Blandt sentrumsformål er definert som forretning, kontor, bevertning, kultur og offentlig service. Planforslaget viser 14 byggefelt (figur 12), hvor BOB bygger ut 9. I det følgende vil jeg gjennomgå planens innhold i forhold til bebyggelse og byform; tilgjengelighet, forbindelser og offentlig bruk, samt innhold og funksjon i bebyggelsen.

7.2.1 Bebyggelse og byform

BOB har siden tidlig i prosessen hatt visjoner om en helhetlig områdeutvikling, samt å sikre området arkitektonisk mangfold, særpreg og identitet. Det var dette som ga grunnlaget for ny

²⁹ Nå kjøpt opp av Multikonsult.

reguleringsplan, samt utarbeidelsen av det omtalte Kvalitetsprogrammet utarbeidet av forslagsstiller:

«Det var et klart mål, vi skulle skape en arkitektur og en identitet som sier at `nå er du i Damsgårdssundet, du er ikke hvor som helst`» (PU1).

Med en helhetlig områdeutvikling mener BOB at utviklingen skal ha gode forbindelser til nærområdene i Løvestakken, og på Danmarks plass, men også i retning sentrum. Dette søkes løst i planen med gode gang- og sykkelforbindelser, men også med valg av bebyggelsesstruktur. Forslagsstiller hevder at politikere og planetaten definerer planområdet som indre by, men mener selv at området innen få år også vil bli å regne som en del av sentrum (PU1). I planforslaget reflekteres dette standpunktet i valg av det som kan kalles en bymessig bebyggelse. I kvalitetsprogrammet kan man lese at det «[...] er lagt vekt på å utforme bebyggelsen rundt en struktur av offentlige gater og plasser» (BOB, 2007:15). Samtidig som forslagsstiller ønsker å skape sammenhenger, både i transformasjonsområdet og med bakenforliggende bebyggelse, fremkommer det ønsker i reguleringsplanen om å skape tilstrekkelig variasjon i hvert enkelt felt, både i form, arkitektonisk uttrykk og i materialvalg (BOB,2007).

I reguleringsplanen blir det nærmere beskrevet hvordan utformingen av bebyggelsen kan bidra til å skape identitet og særpreg. «*Bebyggelsen skal gis et moderne uttrykk og en tidsmessig utforming*» (BOB, 2009:6), hvor blant annet materialbruk skal tillegges stor betydning for utformingen av prosjektet. Sammenblendingen av ulike tidsepoker understrekes som en tradisjon i Bergens bybilde, noe man gjennom reguleringsplanen ønsket å videreføre. I planen står det skrevet at de nye bygningene i området vil få sitt eget uttrykk og sin egen identitet i bybildet (BOB, 2009). De mest vesentlige endringene fra den opprinnelige planen gjelder utforming av byggene nærmest sjøfronten. Her er byggehøydene justert slik at bebyggelsen har 4 etasjer mot Damsgårdsveien og 5 etasjer mot sjøen. Dette blir av forslagsstiller begrunnet med en videreføring av «[...] *den glidende bevegelsen fra fjell til fjord, samtidig som byggene i sjøfront sikres en egenartet og identitetsskapende arkitektur*» (BOB, 2009:7). Av kvalitetsprogrammet kan man lese at man med revidert reguleringsplan kan «[...] *sikre at arkitekturen i Damsgårdssundet blir et relevant svar på det dramatiske landskapet, på møtet mellom fjord og fjell. Det er lagt vekt på å skape dynamiske bygningsformer som både svarer til den bratte fjellsiden og den slake utflatingen mot vannet*». Deler av denne bebyggelsen vant i 2010 kommunens arkitekturpris.



Figur 12. Illustrasjonsplan for Damsgårdssundet Sør som viser de ulike feltene og grøntarealene mellom bebyggelsen. Damsgårdsveien går mellom feltene, parallelt med promenaden. I vest er broovergangen tegnet inn.

I reguleringsplanen er ovennevnte visjoner og løsninger hjemlet i følgende bestemmelser:

§1.4 Fasader

Bygningene skal gis en god utforming med høy arkitektonisk kvalitet. De skal gjenspeile dagens bygnigsteknologi og arkitektur og utføres med varige materialer med høy håndverksmessig standard. De enkelte kvartal skal gis en egen identitet. Ved innsending av rammesøknad skal det leveres farge og materialplanen som redegjør for prosjektet og hvordan den overordnede materialplanen (hvis slik er utarbeidet) er hensyntatt.

Byggverk skal utformes med bevisste overganger til tilgrensende bebyggelse. Spesielt skal forholdet til bevaringsverdige bygninger tas hensyn til. Kvartalene skal ha hovedinnganger mot Michael Krohns gate, Damsgårdveien og offentlige torg.

I den reviderte planen er det gjort endringer fra den opprinnelige planen for å skape bedre tverrforbindelser mellom havnepromenaden og Michael Krohns gate. Først og fremst er det felt 6 og felt 11 som får endret bebyggelsesstrukturen, med begrunnelse i å knytte bakenforliggende bebyggelse nærmere til sjøen og havnepromenaden. Å vende hovedinngangene mot Michael Krohns gate og Damsgårdveien var et politisk krav, begrunnet med ønske om å unngå barrierevirkning mot tiliggende nærområde. Hva gjelder ivaretagelse av historiske verdier er det bare felt 6 som er regulert til spesialområde bevaring (sammen med blandet sentrumsformål og bolig). I planen står det at teglsteinshuset har antikvarisk verdi og planlegges innlemmet i den nye bebyggelsen. Ivaretagelse av stedets historiske kvaliteter er ikke noe som ellers er særskilt fremhevet i planen.

Tetthet og byggehøyder har vært to viktige diskusjonsemner i planprosessen ifølge mine informanter. En sier det slik:

«De private initiativtakerne bak Damsgårdssundet Sør viste tidlig at de hadde forventninger blant annet mht. byggehøyder som det var vanskelig for Etat for byggesak og private planer å akseptere. Vår vurdering viste det seg også å være politisk støtte for» (EBP-informant1).

En annen informant kan fortelle at utbyggerne i de aller fleste tilfellene ønsker større byggehøyder og grad av utnytting enn det kommunen har konkludert med etter en samlet vurdering (EBP-informant2). I det nye planforslaget ønsket forslagsstiller blant annet å øke utnyttelsesgraden for felt 11 fra 427 % BRA til 498 % BRA. Fagetaten på sin side kunne ikke anbefale en slik økning og mente at utnyttelsesgraden fra den opprinnelige planen (fra 2004) burde opprettholdes med begrunnelse i at utnyttelsen for området allerede var høy. Planen er i dag vedtatt med en utnyttingsgrad som i stor grad er basert på den opprinnelige reguleringen fra 2004. Dette i henhold til KDPs § 1 som sier at reguleringsplanen gjelder foran.

7.2.2 Tilgjengelighet, forbindelser og offentlig bruk

Å skape en helhetlig bydel vil avhenge av hvordan transformasjonsområdet «kommuniserer» med tiliggende boligområder i form av forbindelser og tilgjengelighet. Å unngå bygging av en innadventt enklave, vil være vesentlig for å skape de kvalitetene som behøves og ønskes i området. I flere felt er det som nevnt foreslått å bryte opp bebyggelsen, både for å bedre sol- og utsiktsforhold, men også for å skape nye tverrforbindelser mellom Michael Krohns gate og havnepromenaden. For ett felt (6) er det bestemt at uteoppholdsarealene skal være private, men at offentlig gjennomgang tillates for å sikre tverrforbindelsene. For å sikre dette må det i følge forslagsstiller inngås en skriftlig avtale som tinglyses på eiendommen (EMRA, 2011).

I planområdet er det planlagt flere offentlige tilgjengelige uteoppholdsarealer. Disse omfatter Markusplassen som et offentlig torg (T1 i illustrasjonsplan figur 12), offentlig friområde, offentlige tverrforbindelser mellom feltene, samt gangpromenaden. Sammen med halvprivate uteoppholdsarealer (lekeplasser og annet fellesareal mellom bebyggelsen) består planområdet av om lag 14,7 daa uteoppholdsarealer. Det offentlige friområdet er planlagt som en lokal park. I felt 3 og 8, som begge støter til Markusplassen, planlegges det for publikumsrettede funksjoner på gateplan. I reguleringsplanen fremheves havnepromenaden som svært viktig for å skape allmenne uteoppholdsarealer i området, hvor det slås fast at «*Utvikling av nye opplevelsesverdier for bydelens befolkning har vært en viktig målsetning i planleggingen av den nye bydelen*» (BOB, 2009).

I reguleringsplanen skisseres en forutsetning for at havnepromenaden skal føre til en utvidelse av byens allmenne bruksrom, nemlig at området må fremstå med et mangfold av kvaliteter som gir grunnlag for varierte lokale løsninger. Havnepromenaden skal være utgangspunkt for et fremtidig badeanlegg, samt basseng tilrettelagt for kajakk/kanopadling (BOB, 2007). Det presiseres i planen at det ikke skal eksistere hindringer for den offentlige tilgangen til promenaden. I tillegg gjøres det klart at der havnepromenaden møter tversgående gangforbindelser, skal det etableres knutepunkt med ulik identitet for gjøre området spennende å ferdes i (ibid). Blant annet utvides promenaden to steder for å danne en pir for opphold, fiske og båtanløp mellom ulike felt og for bedre solforhold og utsikt innover sundet. Forslagsstiller erkjenner viktigheten av planmessige løsninger for å sikre promenaden en offentlig karakter ved å heve alle halvprivate uteområder mellom bebyggelsen opp 0,8 m slik at første etasje vil ligge høyere enn promenaden. «*På den måten unngår en privatisering av områdene langs bygningskroppene*» (BOB, 2007). De ovennevnte tiltakene er hjemlet i reguleringsplanens følgende bestemmelse:

§ 3.3

Offentlig strandpromenade, offentlig torg, samt offentlige gangveier mellom Michael Krohns gate og sjøen skal opparbeides etter detaljerte byggeplaner [...]. Byggeplanene skal være godkjent av kommunen. [...] Torget, gangveiene og strandpromenaden skal gis en tiltalende utforming som gjenspeiler området's urbane kvaliteter.

§ 3.8

Strandpromenaden skal være sammenhengende og følge sjøfronten. Promenaden skal ha minimum bredde på 4 m.

§ 4.1 og § 4.2

Området etableres for allmennheten i vid forstand.

Området skal nyttes til park og lekeplass og skal opparbeides etter detaljplan godkjent av kommunen. Planen skal vise koter, materialbruk, grøntareal, vegger, plasser, møblering og belysning. Bygninger tillates ikke, unntak gjelder mindre bygg som naturlig hører hjemme i friområdet. Friområdet kan etter nærmere vurdering brukes som uteareal til barnehage, hvis det kan skje i kombinasjon med allmennhetens tilgang. Det skal etableres gangforbindelse, evt. som trapper, gjennom feltet fra Michael Krohns gate til Damsgårdsveien.

Ved at Damsgårdsveien reguleres til gatetun på store deler av strekningen prioriteres fotgjengere. Forslagsstiller ønsker at Damsgårdsveien skal danne grunnlag for liv i gatene, og skriver følgende i sitt kvalitetsprogram: «*Vi må sørge for at veggene i gate- og plassrommene blir variert, får varierte formål i gateplan, mange innganger m.m, og at virksomhetene kan trekke ut og bruke gater og plasser også til servering og salg*» (BOB, 2007:51)

I det første planutkastet for dette området foreslo BOB en jevn fordeling av uteoppholdsarealene, herunder offentlige friområder. Det var etter forslag fra Niels Torp under fremtidsverkstedet at man gikk bort fra dette, og heller samlet de offentlige arealene i færre og større enheter (EBP-informant1). Planen ble vedtatt med en størrelse på Markusplassen som var anbefalt av fagetaten. Senere, ved omregulering, ble plassens størrelse redusert, angivelig etter forhandlinger mellom kommunen og en grunneier som måtte rive deler av sin bebyggelse på grunnlag av vedtaket. «*Tiden vil vise om dette var fornuftig*» uttrykker en informant.

7.2.3 Funksjoner og innhold i bebyggelsen

Tilnærmet alle feltene i reguleringsplanen er regulert til bolig/blandet sentrumsformål. I de feltene hvor bebyggelsen støter til offentlige arealer er det lagt til rette for publikumsrettet næring i første etasje. Blandet bolig og næring er et sentralt kjennetegn ved pakkede landskap. En informant forklarer valget om blandede formål med flere ting:

«Litt av logikken med bærekraftig utvikling er at man skal finne nærhet til det meste. Man ser at det å blande næring og bolig i samme område og gjerne i samme bygg, gir

et annet liv i gaten. Man har utviklet begrepet blandet sentrumsbebyggelse, og det betyr at man skal ha næring i første etasje. Dette er med på å skape en variasjon i gatemiljø" (PU1).

En informant fra kommunen mener det er et viktig og riktig grep at transformasjonen i hovedsak består av bolig, men med innslag av næring. Dette forklares med at gangavstand til nære kvaliteter kan bidra til å skape en mangfoldig by, både i tilbud og i bosetningsmønstre (KDP-informant). Gateliv er ønskelig i området, både fra kommunen og utbyggernes side. Utbygger mener at en betydelig andel boliger kan bidra til å oppnå aktivitet i området både dag- og kveldstid. I første høringsrunde for KDP uttaler BOB at etterspørselen etter sentrumsnære/kollektivnære boliger er stor, spesielt hva gjelder mindre leiligheter/hybler. Samtidig nevnes en begrenset etterspørsel etter næringslokaler, hvor BOB mener at området bør reguleres til både bolig- og næringsformål fordi fremtidens marked er usikkert (EPG, 2005).

KDP sier at *«For bebyggelse som har fasade mot offentlige byrom skal det som hovedregel sikres publikumsrettede funksjoner i første etasje»*. Som vi har sett er det i reguleringsplanen lagt til rette for publikumsrettede funksjoner i første etasje mot Damsgårdsveien. Videre fremkommer det i planen at hjørnelokaler mot Damsgårdsveien/offentlige gangveier skal tilrettelegges for publikumsrettede funksjoner, men at kommunen etter nærmere vurdering kan tillate andre sentrumsfunksjoner eller bolig. KDP-informanten hevder at overordnet plan har vært viktig i forhold til fordeling av funksjoner i bebyggelsen: *«Kommunedelplanen er tydelig på mangfold i funksjoner, krav om at det skal inn en del næring i dette området her, krav om utforming av hjørner og sånne ting»* (KDP-informant). Utbyggerne ber i høringsrunden for KDP om at kravet om næring i første etasje mot offentlige rom modereres. Det er eksempelvis ikke lagt til rette for publikumsrettet næring i første etasje mot havnepromenaden, selv om denne defineres som et offentlig rom. Dette forklarer utbygger med at havnepromenaden ligger i skyggesiden på denne siden av sundet, og at man dermed ikke vil greie å skape næringsaktivitet mot sjøen.

Det har vært et ønske fra kommunen sin side at det i transformasjonsområdene kunne bygges boliger tilpasset et bredt segment av befolkningen. Dette for å skape et mangfold i beboersammensetningen. I de etablerte boligområdene ved Løvstakken er det fra før en forholdsvis stor andel små leiligheter, som i stor grad kan forklares med en økende «hyblifisering», hvor flere familieleiligheter er bygget om til enkelthybler og kollektiver. Kommunen hevder at et ensidig bomiljø ikke er bra for de sosiale problemene i gruppen unge voksne som bor alene i området. Innenfor kommunedelplanens virkemidler var det derfor ønskelig å tilrettelegge for en boligutvikling som kunne bidra til en spredning i boligtilbudet. Dette er bakgrunnen for bestemmelsen i KDP som fastsetter et tak på andelen små leiligheter (maks. 20% 1 og 2-roms), samt minimum 20 % leiligheter over 70 m². Reguleringsplanen for Damsårdssundet Sør har bestemmelser om boligstørrelse og sammensetning, hvor det kommer frem at planområdet skal ha en viss variasjon av leilighetsstørrelser og leilighetstyper. Det konkretiseres imidlertid ikke hva dette skal innebære, bortsett fra en minimumstørrelse på 25 m² som også er nedfelt i KDP. Man kan likevel lese i planforslaget at det ønskes å legge til rette for familieboliger. Blant annet er det for ett av feltene foreslått å

øke høyden med en etasje for å tilrettelegge for familier. Noen av boligene her etableres over to plan med bruksareal på om lag 100 m². Det i tillegg lagt til rette for etablering av barnehage i ett av byggene. Deler av bebyggelsen i planområdet er foreslått som rekkehus, med begrunnelse i å tilrettelegge for barnefamilier i bydelen. En informant understreker at det har vært et viktig poeng for dem å sikre en variert beboersammensetning, og hevder at kjøpersegmentet til nå har vært svært variert. Dette poengteres som viktig for utbygger, da en ensartet beboersammensetning ikke er ønskelig. Videre uttales det at:

«Det er egentlig bygget for alle, og alle bor her. Vi håpet en periode at vi skulle få endra fler barnefamilier, men det viser seg at veldig mange barnefamilier har en drøm om den der egne hageflekken på 300 kvm, og da havner man i rekkehus på Smørås. Samtidig ser vi at det er en del barn her i dag, og de klorer seg faktisk fast der inne. Det er fint å se, at de faktisk får flere unger mens de bor i leilighetene her» (PU1).

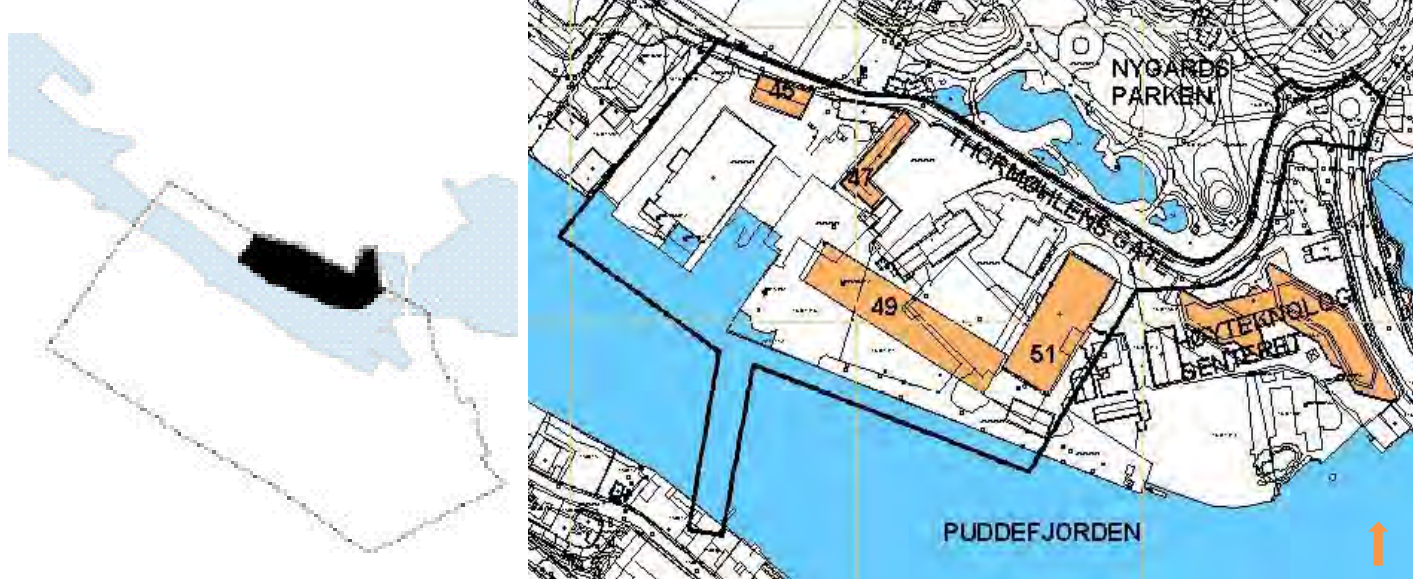
KDP-informanten uttrykker at arbeid med boligsosiale tiltak i de kommunale planredskapene er vanskelig:

«Det med å legge til rette for leiligheter for folk som ikke har så god råd som de tradisjonelle kjøperne i slike strandsoneprosjekter, det er ikke så lett. Det er prøvd utallige løsninger for å prøve å tilrettelegge for en sosial boligbygging. Vi har ikke brukt dette området til noe konkret forsøk. Det er et vanskelig tema» (KDP-informant).

Fra forslagsstiller ble det gjort klart at det å innta bestemmelser om variasjon i boligstørrelser ville innebære en skjerpelse av bestemmelsene i forhold til vedtatt plan, noe som ikke var hensikten med reguleringsendringen fra BOB sin side. I rapporten *Markedsbasert utbyggingspolitikk* (Nordahl et.al., 2007) viser funn fra undersøkelser gjort i Bergen kommune at opprettelsen av Enhet for arbeid med utbyggingsavtaler har vært ønskelig å bruke dette til å regulere antall boliger, boligstørrelser eller utforming i et område. Ingen av utbyggingsavtalene som foreligger for planområdet har boligfordeling- eller størrelse som tema.

8. DELOMRÅDE: MARINEHOLMEN

I KDP er dette delområdet regulert til å gjelde foran overordnet plan. Reguleringsplanen for Marineholmen, utgjør bare en del av det som i KDP heter delområde Marineholmen. Den andre delen består av utbygging av HiB, som er omfattet av en annen reguleringsplan. Fra 1960-årene og frem til 2004 drev Mjellem og Karlsen skipsverft i dette området. Etter verftets konkurs ble området kjøpt av Høyteknologisenteret AS, med GC Rieber som hovedaksjonær. Samme år startet arbeidet med reguleringsplanen for det som skal utvikles til å bli Marineholmen forskningspark. Området grenser til Nygårdsparken, Møhlenpris og Høyteknologisenteret i Bergen.



Figur 13. Marineholmen utgjør et eget delområde i KDP. Deler av det er bygget ut med en egen reguleringsplan. Den planen som heter Marineholmen forskningspark, utgjør om lag halve Delområdet i KDP (til høyre). Planen følger som vedlegg.

8.1 REGULERINGSPLANPROSESSEN

Reguleringsplanarbeidet for området startet opp i 2004 etter Mjellem og Karlsens konkurs. Formålet med planen har hele tiden vært å etablere en forskningspark tilknyttet Høyteknologisenteret og Universitetsmiljøet på høyden. *«Det var jo tanken `fra forskning til faktura`, altså bringe sammen forskerne og næringsliv slik at man får nye produkter som får noe ut av forskningen [...]. Vi ønsker å samle den marine klyngen. Vi tenker at dette med nærhet kan skape enda bedre meningsutveksling og høyere tillitt»* (PU2).

Fagetaten vurderte planområdet tidlig til å være en del av «byens indrefilet», og vektla stedets verdi som en potensielt viktig del av byens offentlige rom, i sin vurdering av planen. Fra kommunens side ble det å gi både næringsinteressene og de allmenne hensyn tilstrekkelige rammebetingelser trukket frem som en utfordring. Viktige tema i behandling av reguleringsplanen har vært byggehøyder, boligandel, parkeringsdekning, bevaring av Thormøhlensgate 45 (i dag Cornerteateret), utvidelse av Møhlenpris idrettsanlegg, bruk av kaiarealer, småbåtanlegg kontra badeanlegg, samt gang- og sykkelbro over sundet.

Det var flere overordnede planer som lå til grunn for utarbeidelsen av reguleringsplanforslaget: kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for sentrum og KDP Puddefjorden- Damsgårdssundet. I KDP sentrum, fremkommer blant annet intensjoner om et funksjonsblandet sentrum: *«Boliger i sentrum og aktiviteter som er åpne på kveldstid gir byen liv en større del av døgnet, og dermed økt sosial kontroll og mindre kriminalitet»* (EBP, 2009:8). I sentrumsplanen defineres Marineholmen som et utviklingsområde, og det gis retningslinjer i forhold til havnepromenaden, samt mulighet for boligutvikling dersom industrivirksomhet mot sjøen ikke blir aktuelt.

8.1.1 Planens forhold til KDP

I KDP presenteres Marineholmen som et område med unike muligheter til å kunne utvikles til et forsknings- og næringsområde med attraktive arbeidsplasser på internasjonalt nivå (Bergen kommune, 2010). I KDP omtales Marineholmen slik:

- området har gode forutsetninger for å kunne utvikles til å bli en del av byen med levende, urbane gater og byrom
- verdifull nærhet til Nygårdspaken
- svært viktig å sikre offentlige møteplasser og publikumsrettede funksjoner
- mulighet for innslag av boliger inntil 10 %, ellers forskning- og undervisningsformål sammen med kontorer.

I reguleringsplanen står det at planen forholder seg til KDP Damsgårdssundet- Puddefjorden, som på tidspunkt for vedtak (2009), var under politisk behandling. Av fagnotat knyttet til utarbeiding av KDP, er vurderingen at KDP og reguleringsplanforlag for Marineholmen omforent i så stor grad at reguleringsplanen kan vedtas å gjelde foran overordnet plan.

8.2 REGULERINGSPLANENS INNHOLD

Planområdet utgjør 76 daa inkludert noe sjøareal, og 53 daa på selve landområdet. Planen er utarbeidet av Bjerk og Bjørge arkitekter AS (b+b). Tilstøtende arealer er Høyteknologisenteret i sørøst, Vitalitetssenteret, Møhlenpris barneskole samt boliger på Møhlepris i nordvest og Møhlenpris idrettsbane i nordøst. I planområdets østre del inngår deler av Thormøhlensgate. I henhold til planen vil området bli bygget ut feltvis over en periode på 5 år. I dag er om lag halvparten av området utbygget. I reguleringsplanen beskrives Marineholmen som ett av flere utviklingsområdet langs Bergens sjøfront med et godt potensiale for fornyelse. Planen inneholder i stor grad kombinerte formål. Dette begrunner forslagsstiller med behov for planlegging over et lengre tidsrom og tilpasning til senere detaljerte utbyggingsplaner. Planens intensjon er å tilrettelegge for en bruk i området som er attraktivt både som boligområde og som forskningspark, fordi *«en blanding vil skape mer liv til området spesielt og til bydelen generelt»* (b+b, 2009). I det videre vil jeg redegjøre for planens beskrivelse av og bestemmelser om bebyggelse og byform; tilgjengelighet, forbindelser og offentlig bruk, samt bebyggelsens funksjon og innhold.

8.2.1 Bebyggelse og byform

I planen foreslås kvartalsstruktur for å videreføre bebyggelseskarakteristikken fra Møhlenpris, hvor valg av struktur argumenteres for på grunnlag av god tilgjengelighet og urban karakter. Ny bebyggelse skal i følge planen understreke gatestrukturen med en type langhusbebyggelse (lameller) med retning mot sjøen, som forslagsstiller mener har lange tradisjoner i Bergen. Det planlegges en smal bebyggelse med høyder fra 3-6 etasjer. Forslagsstiller forteller at det er holdt arkitektkonkurranse for utforming av noe av bebyggelsen, men at de også har benyttet seg av kontorer som de kjenner godt fra før. I planen kommer det frem at fleksibilitet i forhold til valg av arkitektoniske løsninger er viktig for planlegging over et lengre tidsperspektiv. Under et intervju forklares dette valget slik:

«De byggene vi bygger skal stå i 70-100 år. Gjennomsnittlig levetid på en bedrift i Norge i dag er 15 år og går dramatisk nedover. Bedrifter vokser og krymper. Så de byggene man bygger skal endre seg veldig mye i løpet av sin levetid i forhold til ulike leietakere. Vi er veldig fokusert på at vi bygger bygg som, for å bruke metaforen

«teaterscene», kan endres. [...] Vi er opptatt av det når vi planlegger, for vi jobber jo med hele verdikjeden. Lager man et godt, fleksibelt bygg, så er det miljøvern og samfunnsansvar i det» (PU2).

I tillegg til den nye bebyggelsen, er det fire eksisterende bygg som bevares og brukes videre i planen, de fleste som driftsbygninger under Mjelle og Karlsens virke. I reguleringsbestemmelsene § 2, som er generelle bestemmelser for byggeområdene, gis en samlet utnyttingsgrad for planområdet på 200 % BRA. I samme bestemmelse åpnes det for at mindre overskridelser av formålsgrenser kan tillates dersom det er behov for å variere fasadene i kvartalsbebyggelsen. Det gis også bestemmelse om høy arkitektonisk kvalitet på fasader som tilstøter offentlige rom. En gjennomgang av fagetatens vurdering av planen viser at utforming av bebyggelsen ikke har vært et vesentlig moment, sett bort fra en vurdering av høydebegrensninger. Planforslaget overskrider med 6,0 meter (kote + 24,5 m) i henhold til høydebestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Fagetaten vedkjenner at den maksimale kotehøyden i kommuneplanen passer for ren boligbebyggelse, men at det for byggverk som inneholder arbeidsplasser eller publikumsrettede funksjoner kan bli for lavt. En informant forteller at det viktigste i forhold til bebyggelsen er å skape en bystruktur som kan sikre behovet for offentlig tilgjengelig og kommunikasjon gjennom byen, og nevner krav til kvartalslengde som en viktig forutsetning (KDP-informant).

En informant fra kommunen er usikker på om den arkitekturen som er valgt på Marineholmen gjenspeiler visjonen om å skape «morgendagens bydel» med tanke på estetisk utforming: *«Jeg vet at der var mye diskusjon og avisoppslag rundt bebyggelsen på Marineholmen. Folk mente det så ut som margarinkasser³⁰. [...] Men jeg vet jo at her er det valgt en rekke klimaløsninger [...]. (BSBO-informant).* Informanten understreker at det til syvende og sist er kommunen som skal godkjenne det som bygges gjennom byggesøknader.

8.2.2 Forbindelser, tilgjengelighet og offentlig bruk

Av kommunedelplan sentrum kan man lese at dette området inngår som ett av flere nye byutviklingsområder. I tillegg til forsknings- og næringsvirksomhet var det altså tidlig uttrykt et ønske om at dette området skulle innlemmes som en del av byen, med god offentlig tilgjengelighet. Den gunstige beliggenheten ble sett på som en mulighet for å skape et område som kunne tjene som motvekt til byens flere innadvendte næringsparker andre steder i Bergen (Bergen kommune, 2009). For å sikre tilgjengelighet og offentlig bruk av arealene er det nedfelt flere tiltak i planen. I likhet med planen for Damsgårdssundet Sør fremheves havnepromenaden og gangbroen som viktige. I tillegg er det i planen lagt stor vekt på tilgjengeligheten mellom Nygårdsparken³¹ og kaiområdet. Havnepromenaden har på den annen side noen utfordringer knyttet til fortøyning av båter, samt lasting og lossing for tilliggende virksomheter. Av den grunn er det i § 3.7 lagt inn en bestemmelse om at kaifronten av sikkerhetsmessige grunner kan stenges av midlertidig for allmenn

³⁰ Her sikter informanten til utvidelsen av Høyteknologisenteret, som grenser til planområdet, men som inngår i forskningsparken.

³¹ Nygårdsparken har siden 70-tallet vært omtalt som byens åpne ruscene. Parken ble sommeren 2014 stengt for opprustningsarbeid.

tilgjengelighet. Fagetatens vurdering av stenging for ferdsel i kortere perioder er at et slik tiltak vil være nødvendig- men at ferdsel for gående og syklende tilknyttet gang- og sykkelbroen ikke må bli berørt av en eventuell avstengning. Torget, hvor gangbroen skal «lande», fremmes i planen som områdets viktigste kommunikasjonslinje i forhold til kontakten mellom fjorden og parken. «Her er også plassen der byen kan møte den virksomheten som foregår i området» (b+b, 2009). Av planens bestemmelser til torget og allmenningen fremkommer følgende:

§ 3.4 Torg/allmenning T10 og T13

Områdene skal opparbeides i samsvar med formålene. Ved utforming skal urbane kvaliteter vektlegges. Området skal ved hjelp av beplantning og skulpturell utforming knytte forbindelse mellom Nygårdsparkens grøntstruktur og sjøsiden.



Figur 14. Illustrasjonsplan for planområdet Marineholmen forskningspark. Her er broen over sundet tegnet inn.

I tillegg til torget inneholder også planen flere grønne områder hvor intensjonen er at disse skal invitere til lek og opphold. Det understrekes at dette er en sterk forbedring med hensyn til områdets offentlige miljø generelt, men også spesielt for nærmiljøet på Møhlenpris (b+b, 2009). En informant deler sine tanker om offentlig tilgang som følge av utbyggingen i området:

«Da vi bygde var det byggegjerder rundt, når det var ferdig tok vi ned gjerdene. Da ble det tilgang ned til vannet, vi hadde kvalitet på utomhusrområdene, det var skatere, folk gikk tur og kunne sitte og nyte Puddefjorden for første gang siden 1880. Da gir man opplevelser tilbake til byen» (PU2).

I reguleringsplanen fremkommer også trafiksikringstiltak for å gjøre området mer tilgjengelig for gående. Blant annet er det foreslått å utforme Thormøhlens gate som miljøprioritert gate (MPG). Det er også foreslått i planen at det må etableres tiltak for å sikre at kjøring foregår på gåendes premisser der hvor kjøreveger krysser torg eller allmenninger. For feltene hvor det åpnes for en liten andel boliger, skal det i henhold til plan opparbeides gode, solrike uteplasser på bakken for boligene, i nær tilknytning til inngang. Dette er nedfelt i planens bestemmelse § 2.6.1 hvor følgende står skrevet at *«Dersom boligformål kommer til anvendelse skal det avsettes felles leke- og uteoppholdsareal i henhold til gjeldende kommunedelplan sentrum»* (Bergen kommune, 2009).

En diskusjon som har vært gjennomgående i forhold til offentlig tilgang i området er vurdering av småbåtanlegg kontra badeplass. Av merknadene til kommunedelplanen for Damsgårdssundet- Puddefjorden ble det av Grønn etat bemerket at det på Marineholmen vil være gode forhold for etablering av en offentlig badeplass. Dette stilte forslagsstiller seg negativ til med begrunnelse i at en badeplass ikke ville være en funksjon som naturlig passet inn i en nærings- og forskningspark. Videre ble det ytret ønske om å bruke området tiltenkt badeplass til småbåthavn for å gi området en *«miljøskapende og aktivitetsgivende positiv impuls»* (Bergen kommune, 2009). Dette bekreftes av en informant:

«Vi har jo båthavnen, hvor folk bor i seilbåter på begge sider og det er jo også en kvalitet hvor de holder en sosial kontroll på området» (PU2).

8.2.3 Funksjoner og innhold i bebyggelsen

Planens intensjon er tilrettelegging for variert bruk av området, da funksjonsblanding skaper mer liv (b+b, 2009). Om formålene for byggeområdene står det skrevet i planen at:

«Hovedandelen av byggeområdene på Marineholmen er tiltenk forskning og næring innenfor marine og biologiske fagmiljø. Forskning og næring vil i reguleringssammenheng være samlebegreper for formålene kontor og industri/lager. Aktører vil kunne være Universitetet i Bergen, Høyteknologisenteret, Nansensenteret og andre marine forskningsinstitusjoner [...] og på den måten legge til rette for innovasjonsmiljø av den typen man har i dag ved Høyteknologisenteret» (b+b, 2009:22).

I reguleringsplanen ligger det en bestemmelse om *mulighet* for at inntil 10 % av bruksarealet tilrettelegges for boligformål. Fagetatens vurdering av dette er at et visst innslag av boliger vil kunne sikre sosial kontroll og aktivitet i området utenom arbeidstid, men at det ikke har noen hensikt å stille *krav* til boligformål. Dette fordi boligformål ikke betraktes som vesentlig for områdets utvikling. «*Dette er primært et nærings- og forskningscenter og bør fremstå som sådan. Det er lite egnede uteoppholdsarealer på bakkeplan innenfor planområdet [...]*» (Bergen kommune, 2009). Boligene er planlagt i øverste etasje i de feltene som er knyttet til grøntarealer. Forslagsstiller opplyser at det til nå ikke er bygget noen boliger, men at det vurderes å utarbeide forslag til en ny reguleringsplan for de gjenværende områdene som kan åpne for en større andel boliger:

«Nå er vi begynt å tenke litt på om vi skal utarbeide en ny reguleringsplan med flere boliger, for å få høyere utnyttelsesgrad og høyde» (PU2).

For fire av feltene er det i bestemmelsene lagt til rette for at deler av bebyggelsen *kan* benyttes til allmenntilrettelegget formål. Av planbeskrivelsen fremkommer imidlertid ikke dette formålet som sentralt. «*Byggeområdene er avsatt som felt og er åpen for tilpasning til ulike behov i en trinnvis utbygging innenfor hovedformålet for Marineholmen; forskning og næring*» (b+b, 2009:20). Planen slår fast at området skal ha en viss andel bygg for allmenntilrettelegget formål, men det gis ingen bestemmelser om hvordan dette formålet skal fordeles i forhold til andre formål. Plassering kommer derimot frem av planen, hvor det står skrevet at «*Disse plasseres strategisk i forhold til de viktige ganglinjene i området, ved strandpromenaden, ved torget og langs Thormøhlens gate*» (b+b, 2009:20). Det er i planen foreslått at kultur er et allmenntilrettelegget tilbud som vil kunne egne seg i området. Ett av byggene som foreslås til nettopp et slikt formål er Mjelem og Karlsens tidligere verkstedsbygg, som i dag er bygget om til Cornerteateret. Bergen kommune skriver på sine hjemmesider at «*Cornerteateret er en katalysator i byutviklingsammenheng, og tilfører et område under press nye funksjoner*» (Kringstad, 2013). Andre allmenntilrettelegget formål som til nå er etablert i området er Kaffebrenneriet, som holder til i et gammelt skipsverksted.

8.3 OPPSUMMERING

For utviklingen av Damsgårdssundet Sør, uttrykkes det klare målsetninger om en utbygging som skal skille seg ut blant andre sjøfrontprosjekter. Dette var grunnlaget for oppstart av nytt planarbeid i 2009, da opprinnelig plan fra 2004 ble oppfattet som begrensende for arkitektene. I følge utbygger, vil det ikke gå lang til før dette området blir betraktet som en del av sentrum. Dette er noe som har vært styrende for valg av en bymessig bebyggelsesstruktur, sammen med bevisste overganger til tilgrensende bebyggelse. Det gis i planen bestemmelser om variasjon mellom feltene, både i form og materialvalg, samt bruk av varige materialer. I den nye planen er det i større grad dannet åpninger i bebyggelsen for å skape bedre forbindelse til bakenforliggende boligmiljøer. I denne planen ønsket man tettere bebyggelse for noen felt, noe som ble avvist fra kommunen med begrunnelse i at allerede vedtatt plan hadde bestemmelser som i utgangspunktet var på grensen til hva som kunne tillates av % BRA. I reguleringsplanen presiseres det flere steder at tverrforbindelser, park, Markusplassen og promenaden skal være offentlig, noen steder i «vid forstand». Publikumsrettede funksjoner

mot offentlige plasser og bredde på promenaden er tiltak som konkretiseres for at et slikt mål skal kunne nås i praksis. I følge planen skal utforming av de offentlige plassene gjenspeile områdets urbane kvaliteter. I forhold til KDP er det to momenter som er diskutert hva gjelder funksjoner og innhold. Det ene er krav om publikumsrettet næring i første etasje. I KDP reduseres kravet til at boliger på gateplan mot Damsgårdsveien må utformes med fleksible løsninger, slik at det kan innredes for andre formål på sikt. Krav om boligstørrelser og fordeling av små og store leiligheter er nedfelt i KDP, men ikke fulgt opp i reguleringsplanen.

Når det gjelder Marineholmen, har dette området fra tidlig av vært planlagt som forskningspark. I motsetning til planen for Damsgårdssundet, står det skrevet i reguleringsplanen at den forholder seg til KDP som på dette tidspunktet er under politisk behandling. Planen skisserer en kvartalsstruktur for å videreføre bebyggelsesmønsteret fra Møhlenpris. Flexibilitet i forhold til bebyggelsens funksjon fremstår som svært viktig. Selv om det ikke finnes vernet bebyggelse i området, er det valgt gjenbruk av enkelte bygg. I likhet med planen for Damsgårdssundet, fremheves gang- og sykkelbro sammen med promenaden som viktig for områdets tilgjengelighet. I tillegg er forbindelsen mellom Nygårdsparken og kaiområdet, samt allmenningen hvor broen «lander» sentrale fokusområder for å skape den tiltenkte offentlige bruken. Viktige trafikksikringstiltak er også nedfelt i planen. Det planlegges for variert bruk, men også flexibilitet. Det åpnes for eksempel for *mulighet* for inntil 10 % boliger, sammen med bestemmelser som fastslår at deler av bebyggelsen *kan* benyttes til allmenntilgjengelige formål.

Del IV

9. DRØFTING

I del 3 ble prosessen bak og innholdet i KDP analysert. Innholdet i sentrale reguleringsplaner ble også undersøkt, for å identifisere det innholdsmessige forholdet mellom overordnet og underordnet plan. Sentrale momenter fra prosessene har også blitt belyst, fordi utarbeidelsen av planene har foregått parallelt. På bakgrunn av analysen, vil jeg i oppgavens siste del drøfte funnene opp mot den teoretiske og empiriske forankringen. I denne delen diskuteres oppgavens problemstillinger. Jeg vil først svare på underproblemstillingene (i 9.1, 9.2 og 9.3), før jeg tar for meg hovedproblemstillingen under 9.4. Drøftingen og besvarelsen på problemstillingene vil i større grad dreie seg om prosess, verktøy og hvordan overordnede visjoner implementeres i planene. Drøftingen vil i mindre grad være preget av konkrete vurdering av kvalitetene i transformasjonsområdet. Der det er avvik fra plan og fysisk resultat, vil det imidlertid være aktuelt å diskutere eventuelle årsaker til dette. Når jeg drøfter teoretisk bakgrunn med empiriske funn, vil jeg veksle mellom å diskutere den overordnede Bergenskonteksten og direkte funn fra caseområdet.

I det videre vil jeg ta for meg de globale utviklingsmekanismene som i den teoretiske gjennomgangen forklarer fremveksten av pakkede landskap, hvor disse drøftes mot det empiriske bakteppet og funn i analysen.

9.1 PERSPEKTIVER SOM KAN FORKLARE UTVIKLINGEN AV PAKKEDE LANDSKAP

I dette avsnittet vil jeg forsøke å svare på oppgavens følgende underproblemstilling: *Hvilke perspektiver kan tilskrives utviklingen av pakkede landskap, og på hvilken måte kommer disse perspektivene til uttrykk i arbeidet med sjøfrontutvikling i det sentrale Bergen?* Denne problemstillingen berører den delen av teorigrunnlaget som dreier seg om mekanismene bak og prosessene rundt fremveksten av pakkede landskap. Knox (1993) mener at «pakkelsesningene» (jmfør «hvor som helst-steder og placelessness») oppstår som følge av bedrifters behov for samlokalisering, produkt differensiering og offentlig-privat samarbeid (governance). Med produkt differensiering menes individualisering av produkter for å skille den ut fra konkurrentenes. Byene posisjoneres og profileres for å konkurrere i den globale økonomien. Slik det fremkommer i de ulike teoretiske bidragene, er det overordnede, globale skiftninger som i all hovedsak påvirker byenes politisk-økonomiske status. Selv om lokale forhold alltid blir påvirket av globale, vil det likevel være ulike måter man lokalt tilnærmer seg de overordnede mekanismene på. Som et eksempel, vil man kunne si at det i økende grad praktiseres offentlig-privat samarbeid i dagens byutvikling. Metodene som brukes, og resultatene som oppstår, vil imidlertid være preget av lokale forutsetninger. De ulike tilnærmingene til områdetransformasjon i Paris og Rotterdam som det beskrevet i del 2, er et eksempel på dette.

Skiftet fra den modernistiske industrielle byen til den postmoderne avindustrialiserte byen, er i stor grad det man har sett i Bergen de senere tiårene. Bergen har aldri vært utpreget avhengig av industriell virksomhet. Det er bare en brøkdel av byens havner som har vært brukt til industriformål, da størsteparten av arealene har vært, og fremdeles er i bruk, som containerhavner og cruiseskipterminaler. Dette har ført til at nedgangen i byens

industrivirksomhet ikke har preget bybildet og den bypolitiske økonomien i den grad man har registrert andre steder, som for eksempel i Bilbao. I Norsk sammenheng kan Drammen nevnes, hvor industrinedgang fikk store konsekvenser for byen. Transformasjon av byens elvebredd ble betraktet som eneste løsning på den negative utviklingen. Dette prosjektet blir i dag ansett som svært vellykket. I Bergen kan det ikke sies at det samme akutte behovet for transformasjon har funnet sted. Det er likevel flere momenter som gjør det tydelig at byplanleggingen i Bergen er preget av globale tendenser, hvor man tydelig går i retning et funksjonsblandet postmodernistisk bysentrum. Dette i motsetning til tidligere soneinndeling med drabantbyer på Landås og i Fyllingsdalen, adskilt fra arbeidsplasser i byen. I nedenstående avsnitt vil jeg diskutere postmodernismen og postindustrialismens betydning for by- og sjøfrontutviklingen i Bergen.

Postmodernisme og postindustrialisme i Bergenskonteksten

Jeg skal ikke her gå inn på hvilke perspektiver som kan tilskrives fremveksten av pakkede landskap, da dette allerede er gjort i oppgavens teorikapittel. Det interessante er å diskutere de globale mekanismene som styrer byutvikling generelt, og havneområder spesielt, opp mot de forutsetningene som ligger til grunn for utviklingen i Bergen. Som allerede nevnt, har ikke havnearealene i og nært tilknyttet Bergen sentrum først og fremst vært okkupert av industri. Ytre Sandviken og Laksevåg er de områdene hvor industrivirksomheten var (og til en viss grad fremdeles er) lokalisert, sammen med Damsgårdssundet. I caseområdet hadde flere av fabrikkene og verftene allerede flyttet eller lagt ned sin virksomhet før tanken om omådettransformasjonen startet. Det var private investorer som kjøpte opp og startet planer for ny bruk av arealene som ble lagt brakk rundt Damsgårdssundet. Kommunen begynte rammesetting for utviklingen først flere år etter, med det resultat at arbeidet med flere private reguleringsplaner allerede var igangsatt. Med andre ord, helt i tråd med nyliberal byutviklingspolitikk som hevder at markedet har fått utvidet makt i byplanleggingen. På Måseskjæret i Sandviken og Georgernes Verft på Nordnes har man også eksempler på nedlagte industriområder hvor det er gjort boligbygging på privat initiativ. Det er først de senere årene at kommunen har sett det nødvendig å utforme en samordnet strategi for utvikling av byens havnearealer. Dette har sitt utspring fra diskusjonen om å flytte Bergen indre havn ut av byen, hvor flere hevder at tiden er overmoden for et slikt grep. Bergen indre havn utgjør et areal av betydelig størrelse, hvor utflytting av dagens virksomhet vil gi behov for langsiktig og samordnet planlegging for nye funksjoner. Samtidig med diskusjonen om havnens plassering, er også Bergen sentrum under stort press med hensyn til boligmangel. Bergen og omland havnevesen (BOH) har i disse dager utlyst en arkitektkonkurranse om utforming av tre av arealene i BOHs besittelse. Det skal nevnes at det er ønske om å omorganisere havnen til et interkommunalt selskap, men at en avklaring av eiendomsforhold i de ulike havnearealene først må finne sted. Slike interkommunale selskaper er betegnende for entreprenørstrategisk byutvikling. Hvorvidt utviklingen av Bergen sjøfront kan beskrives som entreprenørstrategisk, diskuterer jeg under 9.1.2

Som vi har sett er funksjonsblanding et viktig grep i den postmoderne byplanleggingen, hvor målet med å samle boliger, arbeidsplasser, næring og sosial infrastruktur utgjør selve kjernen i motsvaret til modernismens soneinndeling. Selv om bybanen i Bergen kan beskrives som en

byutvikler med fortetting og samling av ulike funksjoner langs de mest sentrale stoppene, er det fremdeles stor spredning mellom boligområder og arbeidsplasser innad i kommunen. Man ønsker å ta grep om dette, med fortetting og samling av funksjoner langs sjøfronten. Det som fremkommer av kommunens visjoner for utvikling av de sentrale sjøfrontområdene, er knyttet til funksjonsblanding for et levende og bærekraftig bysentrum. Utvikling av Damsgårdssundet er intet unntak. Bærekraftperspektivet har stått svært sentralt i Bergens byutvikling de seneste årene. At byen i 2013 fikk Statens bymiljøpris er et tegn på at utviklingen går i riktig retning. Som vi har sett i oppgavens teoridel er bærekraftperspektivet av stor betydning i postmoderne byutvikling. Sentralt står også behovet for en ny økonomi og «city branding». I det videre diskuteres dette perspektivet, knyttet til caseområdet, sammen med governancebegrepet.

Entreprenørstrategisk utvikling rundt Damsgårdssundet?

At entreprenørstrategiske virkemidler tas i bruk, handler i stor grad om offentlig-privat samarbeid. I dette avsnittet diskuteres det hvorvidt utviklingen rundt Damsgårdssundet kan sies å være entreprenørstyrt med bakgrunn i det offentlig-private samarbeidet. Dette er ikke et tema som har vært utførlig behandlet i oppgaven, men som likevel må sies noe om når jeg diskuterer entreprenørstrategiske virkemidler i utviklingen av caseområdet. «*Bygovernance betegner en vid organisasjonsform preget av nettverk, privatisering og formelle så vel som uformelle beslutningskanaler*» skriver Fimreite og Medalen (2005). Her er det flere momenter som kan gjenkjennes med hensyn til hvordan planleggingen av caseområdet har foregått. Den kan beskrives som av privat karakter, fordi arealene utelukkende er i privat eie, hvorpå reguleringsplanene følgelig er privat utarbeidet med hensyn til utvikling av private virksomheter (boliger og kontorer). Organiseringen av arbeidet har foregått gjennom uformelle kanaler med samarbeid i verksteder og temagrupper, og gjennom formelle kanaler ved ekspertgrupper som la føringer for KDPs innhold. Det ble dannet nettverk av private og offentlige aktører i utarbeidelsen av KDP, men også i det mer uformelle prosjektarbeidet Ny energi rundt Damsgårdssundet (NERD). Ved nettverksstyring jobber man i fellesskap mot et samlet mål, og aktørene skal være likestilte. Sentralt i nettverksstyring står også målet om å oppnå konsensus. Ved dokumentgjennomgang og intervjuer fremkommer det opplysninger som peker i retning en kasteballprosess hvor man har forhandlet seg frem til ulike løsninger fremfor å jobbe sammen mot et felles mål. Noe av forklaringen på dette kan være at diskusjonen om innholdet i KDP i stor grad var basert på de allerede foreliggende reguleringsplanene i området. Flere av de private aktørene hevder at arbeidet i ekspertgruppene ikke hadde noen videre hensikt for deres planlegging og utvikling av området. På spørsmål om nettverkssamarbeid omkring handlingsprogrammet NERD blir det fra en privat hold uttrykt usikkerhet om hvilket tiltak som faktisk menes. Dette kan tolkes som et klart signal på at NERD har vært et kommunalt tiltak hvor private aktører har vært invitert med i arbeidet, men hvor de verken har bidratt aktivt i utformingen av innholdet, eller dratt direkte nytte av prosjektet i sin planleggingsvirksomhet. De private aktørene svarer nei på spørsmålet om handlingsprogrammet har hatt vesentlig betydning for deres virksomhet, men understreker at kommunen sitt bidrag i forhold til prosjektet betraktes som svært positivt. Altså kan det se ut til at nettverkssamarbeidet rundt NERD ikke har virket slik det har vært

tiltenkt fra kommunen, som startet arbeidet nettopp for å samordne utviklingen og skape et bedre samarbeid mellom involverte parter.

Slik jeg tolker det har nettverkssamarbeidet rundt utarbeidelsen av KDP i større grad tjent til sin hensikt. Dette fordi problemstillingene som har vært diskutert i ekspertgrupper og temagrupper kan reflekteres i planen, og i behandlingen av de private planene. Her tenker jeg spesielt på offentlig tilgang og forbindelser i og mellom områdene. Under intervjuene kom det frem at ett av planens viktigste virkeområder, var bruken av den for koordinering av de private planene. Noen sentrale aktører hevder på sin side at samarbeidet i mindre eller ingen grad har vært knyttet til implementering av planen i forhold til de private prosjektene. Det uttrykkes blant annet et ønske fra private aktører om å etablere et bedre og tettere samarbeid med planavdelingen i forbindelse med regulerings sakene i området. En utbygger mener at en mer åpen dialog og økt involvering hvor man i fellesskap kan drøfte planløsninger, vil føre til bedre resultater og raskere saksbehandling. En annen informant mener også «runde-bord-prosjektering» vil føre til bedre resultater og kvaliteter i planleggingen. Kommunen på sin side er helt klar på at et områdeløft rundt Damsgårdssundet ikke ville være mulig uten involvering fra private aktører. Under 9.3 diskuteres samarbeidet om KDP nærmere.

• • •

En annen viktig del av entreprenørstrategisk byutvikling er virkemiddelbruk med hensyn til å skape et nytt grunnlag for økonomisk vekst. Som vi har sett, blir fokus på forskning, kultur og ulike typer næringsvirksomhet tatt aktivt i bruk som metoder for å tiltrekke seg den *kreative klasse*. Med et overordnet blikk på utviklingen av Bergen, er det først i nyere tid at man kan se en mer aktiv bruk av byutviklingsstrategier med fokus på forskning og kultur. I Oslo ble Kulturoppfølgingsprogrammet utarbeidet, med den hensikt å sette rammer for hvordan satsning på kultur skulle implementeres i planleggingen av Bjørvika. I Stavanger foreligger det en egen kommunedelplan for kunst og kultur, og hvordan disse som virkemiddel kan anvendes i byplanleggingen. I Bergen registreres et fravær av både formelle og uformelle programmer som i et bredt format konkretiserer hvordan forskning og kultur skal brukes strategisk i planleggingen. Kultur, forskning og til en viss grad imagebygging, har bare vært nevnt i bisetninger i de analyserte dokumentene. I større grad i de offentlige planene og dokumentene enn i de private. I 2012 ble det vedtatt en kommunal planstrategi for Bergen kommune, som bærer preg av en mer offensiv tilnærming til fremtidsrettede, markeds- og kunnskapsorienterte, internasjonale perspektiver for byutviklingen. Kanskje har man tidligere ikke sett behovet med bakgrunn i den vel etablerte turist- og sjøfartsnæringen, som i lengre tider har gitt byen et konkurransefortrinn i bymarkedsføringen? Helt konkret står følgende skrevet i den kommunale planstrategien³²:

³² Dette dokumentet har ikke inngått som en del av oppgavens analyse, da den er av nyere dato og derfor ikke har vært knyttet til utarbeidelsen av KDP.

«Med hensyn til omforming av dagens bygningsstrukturer, kan eksempelvis idretts- og kulturarenaer utvikles i gamle industribygninger (næringsbygg) slik det er gjort i andre store Europeiske byer» (Bergen kommune, 2012).

Å satse på idretts- og kulturarenaer i kombinasjon med ivaretagelse av industribebyggelse er typisk postmoderne, entreprenørstrategiske virkemidler. Dette sammen med bruk av ikonisk og spektakulær arkitektur. Sistnevnte ser man fremdeles lite av i bybildet i Bergen. Satsning på idrett, kultur, undervisning og forskning søkes i økende grad samlet i sentrum og langs sjøfronten. Et eksempel er Hellen som nylig er oppført ved Store Lungegårdsvann, med svømmeanlegg i verdensklasse og en av byens mest prestisjefylte videregående skoler. I dette området er også den nye Kunsthøgskolen planlagt plassert, tegnet av det anerkjente arkitektkontoret Snøhetta. Det har vært presentert flere uttalelser den senere tid om at Bergen bør utfordres til å tenke nytt når det kommer til arkitektur. I en artikkel fra NrK (2013) blir plansjef i Bergen kommune sitert: *«Mykje av det vi har sett oppført dei siste åra, er rett og slett keisamt»*. I samme artikkel hevder leder i Bergen Arkitektforening, Jørgen Grahl-Madsen, at Bergen i et historisk perspektiv kan vise til flere flotte byggverk, men at man i nyere tid har stoppet opp i utviklingen av god arkitektur (NrK,2013).

Imagebygging, forskning og kultur som virkemidler, samt arkitekturvalg knyttet til selve caseområdet, diskuterer jeg i avsnittet som følger.

9.2 PAKKET LANDSKAP RUNDT DAMSGÅRDSSUNDET?

I dette avsnittet vil jeg forsøke å svare på følgende problemstillinger: *Kan transformasjonen rundt Damsgårdssundet sies å utgjøre et pakket landskap? I hvilken grad har i så tilfelle KDP hatt betydning for en slik utvikling?* Denne problemstillingen berører det som ofte viser seg å bli resultatet av ovennevnte prosesser. Jeg har diskutert i et overordnet perspektiv hvordan Bergen har utviklet seg til å bli en postindustriell og postmoderne by. I dette avsnittet vil jeg diskutere de konkrete endringene rundt Damsgårdssundet som kan bidra til å støtte en slik påstand. Det er flere trekk ved det som i dag vokser frem av bebyggelse og virksomheter rundt Damsgårdssundet som gjør at transformasjonen kan karakteriseres som et pakket landskap. I det videre vil jeg diskutere det programmatisk og fysiske innholdet i transformasjonen av caseområdet, hvor jeg på bakgrunn av teorigrunnlaget vil diskutere følgende påstander:

- a) pakkede landskap består av funksjonblanding med nærings- og forskningsklynger, boliger og næringsvirksomhet, samt idretts- og kulturarenaer
- b) i pakkede landskap finner man ikonisk arkitektur i kombinasjon med ivaretagelse av strukturer som forteller noe om stedets historiske forankring
- c) de offentlige arealene i et pakket landskap er strategisk utformet for å tiltrekke seg kapitalsterke grupper av befolkningen

Funksjonsblanding

Påstanden om funksjonsblanding gjør seg helt klart gjeldene for caseområdet. Rundt Damsgårdssundet finner man:

- Forskning på Marineholmen med tilknytning til undervisningsinstitusjoner som BI, HiB og UiB. Vil Vite-senteret som en del av forskningsparken utgjør en viktig publikumsattraksjon.
- Næring i Solheimsviken hvor DnB har hovedkontor og hvor det planlegges hotell- og messesenter.
- Boliger på Damsgårdssiden i regi av BOB. Planlagte boliger på Møhlenpriskaien.
- Opprustning av Ny-Krohnborg med nytt kulturhus og Cornerteateret på Møhlenpris som nye kulturinstitusjoner i området.
- Publikumsrettet næring/handel i første etasje.

I motsetning til det som fremkommer i teorien, om utadrettet imagebygging i konkurranse om den globale økonomien, peker analysen i retning av en områdetransformasjon som på flere måter er bredt lokalt forankret. Kommunens tiltak i forhold til opprustningen av Ny Krohnborg skole med fokus på idrett og kultur, samt utbedring av turstier til Løvestakken, er tuftet på et ønske om forbedring av de sosiale forholdene i bydelen. Gangbro og offentlige plasser fremgår også viktig for kommunen i denne sammenheng. Både gjennom plandokumentene og intervjuer kan man forstå at den lokale tilnærmingen har stått svært sentralt i kommunens arbeid. Gjentakende uttalelser går ut på at lokalbefolkningen skal føle stolthet og tilhørighet til området når det nå rustes opp. Ved snakk om imagebygging og stedsmarkedsføring er samtlige intervjuobjekter, både fra privat og kommunalt hold, usikker på hva som i det hele tatt menes. Det gjøres klart fra alle kommunale informanter at dette ikke har vært et poeng i transformasjonsarbeidet. Fra de private aktørene uttrykkes det at perspektiver rundt imagebygging og markedsføring ikke har vært førende for arbeidet. Likevel poengteres det at tiltakene på Marineholmen og i Solheimsviken, i kraft av sine virkeområder, er tilknyttet miljøer i Europa og verden for øvrig- og i så måte har et internasjonalt perspektiv. Det har ikke vært anledning til å intervju politikere som har vært involvert i prosessen. Det er nærliggende å anta at det ville fremkommet andre betraktninger rundt imagebygging og behov for nye næringer i byen fra politisk hold. Dette fordi plassering av de ulike tiltakene rundt sundet ble avgjort gjennom politiske diskusjoner. Hva som har vært det sentrale ordskiftet i denne sammenheng er ikke undersøkt nærmere i denne omgang. På bakgrunn av avgjørelsene som ble tatt i forhold til plassering, ser man for øvrig at Niels Torps tanker om etablering av et kunnskapsområde omkring universitetet er videreført.

Publikumsrettet næring i første etasje blir i de ulike planene fremmet som viktig for å skape byliv og for sosial kontroll. Dette er et moment som blir behandlet ulikt i de to reguleringsplanene som er analysert. Det kan late til at publikumsrettet næring i første etasje er viktigere ved Damsgårdssundet sør, enn ved Marineholmen. Dette til tross for at Marineholmen ligger nærmere sentrum, i den solfylte delen av sundet. Kommunen påpeker i flere av sine overordnede planer at områdets beliggenhet, som byens «indrefilet», gjør tilrettelegging for publikum spesielt aktuelt. Niels Torp foreslo under fremtidsverkstedet at

deler av området ville være spesielt egnet til utvikling av innendørs idrettsarena. Et slikt tiltak er ikke å finne igjen i senere planer og uttalelser. Dette kan bidra til å understreke ambisjonene om at området i sin helhet skal fremstå som en marin klynge med fokus på forskning og undervisning. Det vil gjenstå å se om et område som til nå har planlagt inntil 10% boliger vil greie å generere den mengden byliv som er tiltenkt.

Bestemmelsen om publikumsrettede funksjoner i KDP er i reguleringsplanen for Marineholmen redusert til at deler av bebyggelsen *kan* benyttes til allmenntilgjengelige formål, et grep som ikke står sentralt i planbeskrivelsen. På den annen side er det i KDP og i reguleringsplanen lagt stor vekt på forbindelsen mellom Nygårdsparken og det offentlige torget på Marineholmen (som ennå ikke er opparbeidet). Torget vil være tilknyttet Kaffebrenneriet, BI og Cornerteateret. Å plassere et bydelstorg ved offentlige funksjoner betraktes som vesentlig for å kunne skape levende gater og byrom, noe som uttrykkes som ønskelig gjennom KDP. Et grep fra kommunens side, som ikke er nedfelt i KDP, er opprustning av Nygårdsparken. Denne har siden 70-tallet vært opplevd som utilgjengelig for mange av byens innbyggere, på bakgrunn av det åpne rusmiljøet som har preget området. Å binde dette grøntområdet til sundet og det planlagte torget, vil gi bergenserne et etterlengtet oppholds- og rekreasjonsområde langs sjøfronten som i dag ikke finnes andre steder i byen. Hvordan utforming av offentlige rom blir behandlet KDP og de utvalgte reguleringsplanene, kommer jeg tilbake til.

Et annet kjennetegn ved pakkede landskap er leiligheter i en prisklasse som fører til et homogent kjøpersegment. Kommunen har ikke iverksatt særskilte boligpolitiske virkemidler for å regulere dette i caseområdet. Et unntak er innlemming av bestemmelsen i KDP om maks antall små og minimum antall store leiligheter i de delene hvor det er planlagt boligbygging. For utviklingen av Damsgårdssundet Sør ser man at denne bestemmelsen ikke har hatt betydning, med begrunnelse i etterspørselen etter mindre leiligheter i sentrum. Det kan late til at man har vært forsiktig med å stille krav til den nye planen for Damsgårdssundet Sør, fordi det ble lovet at den opprinnelige planen skulle ligge foran KDP ved motstrid. Det er nærliggende å tro at dette kan være årsaken til at avviket fra kravet om leilighetsfordeling ikke har vært gjenstand for store diskusjoner.

Arkitektonisk uttrykk

Til den andre påstanden, om ikonisk arkitektur og ivaretagelse av historiske elementer, vil jeg argumentere for at dette i betydelig grad stemmer over ens med innholdet i KDP. I planen gis det bestemmelser om at bygg som innehar viktige funksjoner, bør utformes med særegne arkitektoniske kvaliteter, gjerne som signalarkitektur. Det gis i tillegg bestemmelser om at bevaringsverdige bygg og installasjoner skal innlemmes i arkitekturen så langt det lar seg gjøre. Utarbeidelsen av det tilhørende dokumentet «Kulturminnegrunnlag for Damsgårdssundet- Puddefjorden» understreker viktigheten av dette. I tillegg til ivaretagelse og gjenbruk av gammel teglsteinsbebyggelse, er eksisterende materialkvaliteter i tillegg tatt opp i den nye bebyggelsen. Noen av informantene peker på at stedets identitet og historie er viktig for dem som bor i området og som har vokst opp her- de lokale skal fremdeles kjenne

tilhørighet. Andre knytter ivaretagelse av historiske elementene til identitet og særpreg, både for innbyggerne, men også for virksomhetens plass i byen.

Det er flere som argumenterer for at bebyggelsen som til nå er oppført, ikke kan betegnes som ikonisk. Bankbygget til DnB, tegnet av arkitektkontoret Petter Bogen AS, ble av Tilsynsutvalget for byens utseende omtalt som for lite spennende da behandling av byggesøknaden pågikk. (BT, 2012). DnB hadde ikke ønsket om monumental og oppsiktsvekkende arkitektur, med begrunnelse i at bygget skulle kommunisere med omgivelsene. Om utforming av boligbebyggelsen i Damsgårdssundet Sør gis det ingen detaljerte føringer for estetisk uttrykk gjennom KDP. Derimot setter reguleringsplanen en god del rammer for utformingen, hvor man blant annet søker variasjon i uttrykk og materialbruk fra felt til felt- en tydelig refleksjon av det postmoderne mangfoldbegrepet. Det som til nå er bygget av GC Riebers forskningsklynge, er utvidelsen av Høgteknologisenteret, BI og noen øvrige kombinasjonsbygg. Spesielt utvidelsen av Høgteknologisenteret har mottatt noe kritikk for å være for lite utfordrende og spenstig. Utbygger, på sin side, trekker frem konsernets strenge krav til miljø, kvalitet og fleksibilitet i byggene, som styrende for de arkitektoniske løsningene. En kan spørre seg om dette er et tegn på en bevissthet rundt de stadige skiftningene i den globale økonomien, og dermed et behov for fleksible bygningskropper som er spesielt rustet for bruksendringer.

Det er bare i KDP at ikonisk arkitektur er nevnt. I de analyserte reguleringsplanene finner man ikke lignende beskrivelser eller anførsler. Bebyggelsesstrukturer og arkitektoniske løsninger ser ut til å være valgt på bakgrunn av landskapstrekk og eksisterende bygningsmiljøer, samt fokus på fleksible og bærekraftige løsninger.

Estetiserte og ekskluderende byrom

I følge påstand nummer tre er et entreprenørstrategisk utformet byrom, et ekskluderende byrom. Både i KDP og i reguleringsplanene er det presisert at gater, plasser og bydelsparker skal være offentlig, noe som også kommer klart frem under intervjuene. For å oppnå et slikt mål, er det vesentlig at både offentlige planleggere og private forslagsstillere er bevisst på hva dette skal bety i praksis. Med de offentlige rammeverktøyene har man begrensede virkemidler til å sikre at uteoppholdsarealene i praksis oppleves som allment tilgjengelig. Spesielt vil dette gjelde for kommunedelplaner, som ofte er grovmasket med bestemmelser av overordnet karakter. I slike planer kan man fastsette størrelse og avgrensing på offentlige arealer. Man kan avgjøre hvor gangforbindelser skal gå, og det kan gis bestemmelser til bebyggelsesstrukturer. Nevnte grep er forhold som alle har blitt diskutert i utarbeidelsen av KDP Puddefjorden- Damsgårdssundet. I reguleringsplanene er det rom for mer detaljerte bestemmelser om utforming av uteoppholdsarealene. Jeg oppfatter likevel at de analyserte reguleringsplanene er av en noe overordnet karakter, hvor materialbruk og møblering av uterommene ikke presiseres. Dette er et vanlig grep for at utbygger skal ha en viss fleksibilitet når det kommer til detaljutforming.

Innenfor KDPs virkemidler kan man sikre den fysiske og visuelle tilgjengeligheten til og i et område. Dette er et moment som kan se ut til å ha vært en av de mest sentrale hensiktene med

kommunedelplanen for caseområdet. Også i behandlingen av de private planene fremgår tilgjengelighet til og i transformasjonsområdene som svært viktig. Oppsummert har vi sett at siktlinjer, tverrforbindelser, havnepromenade og gang- og sykkelbro er elementer som tidlig i prosessen ble stadfestet som avgjørende for en helhetlig utvikling. Det er imidlertid ikke mangelen på slike tiltak som trekkes frem i teorien om ekskluderende, pakkede landskap. Av teorigrunnlaget kan man se at den symbolske tilgjengeligheten, i form av materialvalg, møblering, skilting, eller eksklusive forretninger, er momenter som bevisst brukes i utformingen av de entreprenørstrategiske byrommene. Dette er forhold som ikke er regulert, verken i KDP eller i de undersøkte reguleringsplanene. Med andre ord er det på byggesaksnivå at detaljer omkring slike momenter blir avklart. Man kan i caseområdet gjenkjenne flere elementer som i praksis gjør at noen områder kan oppleves som privat, til tross for bred enighet om offentlig tilgang. Med dette mener jeg glassfasader og overvåkningsutstyr som kan erfares som domestiserende. Forslagsstiller fremstår som bevisst på at utomhusområdene skal fremstå som offentlig, og er tydelig på at de også må utformes på en måte som gjør at så mange som mulig bruker arealene. Samtidig blir det sagt at utforming og vedlikehold av noen offentlige arealer er overtatt av den private virksomheten gjennom en stilltiende avtale. Dette blir begrunnet med at det kvalitetsmessig ikke er godt nok når kommunen står ansvarlig for driften. Uttalelsen «*Vi må holde området ship shape*» kan henvise til et behov eller ønske om å utforme det offentlige arealet i tilknytning til den private bebyggelsen på en måte som promoterer virksomhetens plass i byen som et «ordentlig» sted. Når man åpner for muligheten til privat drift av offentlige arealer, kan dette potensielt utfordre føringer for arealene satt i overordnet plan.

9.3 KONSEKVENSENE

Her vil jeg forsøke å svare på følgende underproblemstilling: *I hvilken grad og på hvilken måte fanger den offentlige planleggingen opp konsekvensene av bygging langs sjøfronten i et helhetlig byutviklingsperspektiv?* Det temaet som etter min vurdering fremstår som kjernen i teorien om de pakkede landskapene, er de sosio-romlige konsekvensene. Dette er også et moment som har vist seg å være kanskje den aller viktigste delen av kommunens arbeid med transformasjonsprosessen, spesielt ved utarbeidelsen av ulike styringsverktøy. Også i behandling av de private planene er dette et tema som går igjen: hvordan planlegge for et område som legger til rette for allmenn bruk, og som sørger for at menneskene som bor i nærområdet føler seg berettiget til å anvende de nye områdene, føle eierskap, stolthet og tilhørighet til det som er nytt? Ved arbeidet med KDP, både i temagrupper og på planverkstedene hadde konsekvensene for bakenforliggende omgivelser i Løvestakken en betydelig posisjon.

Jeg oppfatter at kommunen angriper de sosio-romlige momentene i planleggingen fra flere vinkler. Gjennom KDP kommer det tydelig frem at man vil unngå barrierevirkning mot eksisterende bebyggelse, og at man ønsker gode, fysiske forbindelser mellom de ulike delområdene. Gjennom NERD er det sikret bred medvirkning hvor det er holdt årlige møter, utstillinger og andre arrangement knyttet til områdeløftet. Dette er gjort som et tiltak for at beboerne skal føle seg inkludert og få et forhold til områdene som transformeres. Det å iverksette slike tiltak kan tolkes som en erkjennelse fra kommunen sin side av at

transformasjonsområdene utformes til et type landskap som kan oppleves som fremmed for beboerne i nærområdet. Flere informanter påpeker viktigheten av å iverksette aktivitetstiltak for å gi innbyggerne, spesielt barn og unge, erfaring med den type uterom som nå tar form ved sjøkanten. Det er blant annet søkt om støtte fra Husbanken til aktivitet i nye uterom, og den lokale kanoklubben har fått midler til nytt utstyr. «*Fordi at når folk her ikke har erfaring med disse uterommene må vi legge inn aktiviteter som gir den erfaringen som kan bidra til at de får motivasjon til å bruke det*» (BSBO-informant). Dette forstår jeg som avbøtende tiltak, som kan sies å reflektere de rådende holdningene som fremkom under intervjuene, - nemlig at kommunen opplever å ligge i etterkant av planleggingen. Den praktiske betydningen av dette vil jeg diskutere under 9.4.

Av den informasjonen som kommer frem både i KDP og i NERD, er det tydelig at det ønskes en utskiftning i beboersammensetningen langs Løvestakksiden. Dette ble blant annet brukt som et argument når man innlemmet kravet i KDP om leilighetsfordeling. Kommunen er også i ferd med å selge flere av de kommunale boligene i Sollien. Om det vil skje en gentrifiseringsprosess i forbindelse med transformasjonen er for tidlig å si noe om. Det er imidlertid flere momenter som tyder på en utvikling i den retningen.

9.4 DEN OFFENTLIGE PLANLEGGINGENS BETYDNING

I hvilken grad kan den offentlige planleggingen sies å ha betydning for utbredelsen av «pakkede landskap» ved områdetransformasjon langs sjøfronten?

Offentlig planlegging dreier seg om flere ting. Hver enkelt kommune har ansvar for å forvalte bruken av sine arealer, hvor de i denne sammenheng arbeider på flere nivåer. Kommunen er ansvarlig for å utarbeide egne planer, som arealplaner, strategiplaner, kommunedelplaner der det er behov, og i noen tilfeller egne reguleringsplaner. I tillegg er det kommunens oppgave å behandle private planforslag, med den hensikt å påse at overordnede føringer blir fulgt. Med de senere tiårenes økning i private planer, har det vært behov for å finne frem til verktøy som på best mulig måte koordinerer de overordnede, offentlige behovene med markedskreftene. I denne oppgaven har vi sett at ulike virkemidler har vært tatt i bruk for å samordne planleggingen av sjøfronten. Fremgangsmåtene og verktøyene har svart på forskjellige behov og utfordringer. Konferanser og planverksted ble benyttet med hensikt å identifisere ulike visjoner, men også for å skape større oppslutning og markedsføring av områdeløftet. Formelle virkemidler kommunen har tatt i bruk er blant annet utbyggingsavtaler, hovedsakelig for å sikre gjennomføring og fordele kostnadene ved utbygging av ulike infrastrukturtiltak (blant annet gang- og sykkelbro). Før jeg går videre med å diskutere kommunens styringsverktøy, vil jeg her påpeke at dette caset eksemplifiserer hvordan man gjennom juridisk bindende planer og avtaler alene, ikke alltid får sikret gjennomføring av offentlige tiltak. I dette tilfellet ble det gitt dispensasjon fra rekkefølgekravet i KDP om at gangbroen måtte være sikret gjennomført innen utbygging på Marineholmen og Damsgårdsundet Sør kunne igangsettes. Erverv av grunnen hvor brohodet skulle plasseres, førte til utfordringer med å igangsette byggearbeidet. Dette er et eksempel på at man gjennom planer med hjemmel i pbl alene, ikke nødvendigvis når de målene man setter seg for utviklingen slik man har tenkt.

Målsetningen for området som kom frem under visjonsprosessen, er tydelig formalisert gjennom KDP og videre gjennom NERD. NERD er ikke er juridisk bindende dokument på linje med KDP. Likevel har den vært et viktig verktøy for å skape oppslutning og aktiviteter blant befolkningen i Løvsstakken. Den er basert på bestemmelsene i KDP, og setter rammer for ulike tiltak for områdeløftet som ikke kan nedfelles gjennom pbl. Når jeg diskuterer den offentlige planleggingens betydning for utviklingen av pakkede landskap, er det i hovedsak KDP jeg henviser til. I denne sammenheng er det nødvendig å diskutere planens reelle og praktiske betydning i prosessen. Planprosessen for KDP foregikk samtidig som flere reguleringsprosesser i området. «*Det forekommer ofte at det er hensiktsmessig/ønskelig å utforme detaljregulering for deler av et større område som områdereguleres, parallelt eller i samme prosess*». (Miljøverndepartementet, 2011:30) Her er det to sentrale poeng, hvor det ene er nødvendigheten av å avklare arealdisponering og best mulige sammenhenger *før* man tar stilling til flere detaljreguleringer innenfor et større område. Det andre er at prosjektene er premissgivende for områdeplanen. I en parallell planprosess vil det være hensiktsmessig for alle involverte parter at arbeidet organiseres og koordineres slik at de ulike planene samordnes. Situasjonen for områdene rundt Damsgårdssundet var som nevnt påtrykk fra flere private planer hvor flere av reguleringsplanene ble vedtatt flere år i forkant av KDP. Etter min vurdering kan det se ut til at de parallelle prosessene kan omtales som samordnet bare til en viss grad. Dette fordi samordningen i større grad ser ut til å være preget av en «kasteballprosess». En rådende oppfatning blant informantene har vært at kommunedelplanen burde være utarbeidet i forkant av de private reguleringsprosessene. Jeg vil her referere til tidligere vist tabell, som kan si noe om offentlige og private interesser i et område (Nordahl 2012a:175).

	Sviktende planberedskap	God planberedskap	Aktiv pådriverpolitikk
Høy aktivitet i markedet	1: Opplevelse av å være i etterkant	2: Kommunen responderer godt på markedets initiativ	3: Kommunen samarbeider med markedet for å utvikle området
Lav aktivitet i markedet	4: Stillstand/uavklart mht. områdets potensial	5: Avventende, passive planer	6: Kommunen tar initiativ for å vekke markedets interesse

Det at KDP ble vedtatt i etterkant av flere sentrale reguleringsplaner, har av samtlige informanter blitt omtalt som uheldig. Fra kommunens side oppfatter jeg dette utsagnet til å handle om behovet for økt kontroll, spesielt med tanke på sikring av offentlige arealer. Fra private aktører sin side er det et ønske om forutsigbarhet i planleggingen og raskere saksbehandling som gjør at de ville hatt en vedtatt, overordnet plan å forholde seg til. De private aktørene gir i tillegg uttrykk for at et reelt samarbeid hvor man i fellesskap kunne komme frem til løsninger og hvor det ble oppnådd konsensus, ville tjene til alles beste. Denne holdningen retter seg mer mot det som i den ovenstående matrisen oppgis som aktiv pådriverpolitikk. Informasjon fra intervjuene forteller at kommunen opplever å være i etterkant, fordi planberedskapen oppfattes som sviktende. Her er det legitimt å diskutere hva som kan være årsakene. Sviktende planberedskap kan først og fremst forklares med at planleggingspraksisen ikke lengre bærer preg av å være hegemonisk organisert slik som

tidligere (Bowitz og Høeg, 2005). Mangel på overordnede planer som styringsverktøy overfor private reguleringsplaner gjør det i tillegg utfordrende for offentlige planleggere å argumentere for andre løsninger enn de som utbyggerne fremmer (2005:45). Dette kan være en forklarende årsak til at kommunen i dag mener at noen momenter ved utbyggingen helst skulle utartet seg annerledes. Eksempler er fordeling av leilighetsstørrelser i boligområdene, samt størrelsen på og fordelingen av de offentlige arealene. Offentlige og private aktører oppfatter KDPs funksjon ulikt. Utbyggerne i området mener at KDP i beskjeden eller ingen grad har hatt betydning for deres arbeid. Kommunalt ansatte mener på sin side at KDP har lagt viktige føringer for de store sammenhengene og strukturene.

Som en oppsummerende konklusjon vil jeg si at KDP har vært avgjørende for å sikre offentlig infrastruktur, og viktige tiltak for å skape bindeledd mellom delområdene. Den har bidratt til å «sy sammen» de private tiltakene med omgivelsene på en måte som kanskje ikke ville vært tilfellet uten en overordnet plan. Den har lagt føringer for utforming av bebyggelsen, men uten at alle punkter har blitt tatt til følge i detaljreguleringen og videre i byggesaksbehandlingen. Selv om pakkede landskap i følge Knox (1993) er et resultat av privat planlegging, mener han at bymyndighetene også har et ansvar ved muligheten for å tilrettelegge for strategisk lokalisering av ulike virksomheter. Dette kan sies å være tilfellet for caseområdet, men uten at KDP hadde en avgjørende betydning. De overordnede strukturene, med plassering av ulike tiltak, er forhold som avgjøres på enda et nivå over KDP- i kommuneplanens arealdel. Planen har på et visst nivå hatt funksjon som et samhandlingsverktøy, og den har til en viss grad fungert som et rammeverktøy.

10. AVSLUTTENDE KONKLUSJON OG VIDERE FORSKNING

Funnene som er gjort i denne oppgaven kan ikke direkte overføres til andre lignende case. Hensikten med oppgaven har vært å studere et spesielt case, for å belyse kommunale styringsverktøy i omfattende transformasjonsprosesser i dette spesifikke området. Hensikten har heller ikke vært å «teste» det teoretiske grunnlaget, men å tolke bergenskonteksten i lys av de globale mekanismene som er skissert. Andre studier viser at lignende transformasjonsprosjekter har foregått med helt andre utgangspunkt og innfallsvinkler enn det som er tilfellet i Bergen. Analysen viser at det ved transformasjonsprosesser av denne størrelsen er behov for flere typer verktøy. Den viser at et aktørmangfold gjør tingenes tilstand komplisert, men at det er helt avgjørende for å få gjennomført nødvendige grep. Én aktør alene kan ikke sikre at visjonene dras i havn i utbyggingsprosjekter med ambisjoner om å sikre områdeløft av en hel bydel.

For områdene langs søndre del av Store Lungegårdsvann, som er «neste mann ut» i utbygging langs Bergens sjøfront, ble det vedtatt en kommunedelplan i 2007. Her har kommunen laget en plan i forkant, som skal være førende for reguleringsplanarbeidet. Det ville være

interessant å undersøke om, og hvordan, det å føre en aktiv pådriverpolitikk her vil resultere i andre kvaliteter og et annet innhold enn det vi ser i områdene rundt Damsgårdssundet.

En spennende studie ville også være å undersøke hvordan transformasjonen oppleves av beboerne i bydelen, og hvordan den berører deres bruk av nærmiljøet. Man kan ikke skape byliv gjennom planlegging, det kan bare legges til rette for. Man kan dessuten ikke regne med at befolkningen uten videre har de samme oppfatninger og meninger om bylandskapet som planleggerne og arkitektene.

For flere av byens havnearealer planlegges det for en ny bruk, med hovedvekt på sentrumsnære boliger. For å oppnå det mangfoldet som postmoderne byplanlegging statuerer, må man ved boligbygging langs byens sjøfront, i større grad være bevisst på hvordan dette skal gjøres. Videre forskning på dette feltet, kunne dreie seg om en undersøkelse av Bergen kommunes boligpolitiske virkemidler for en mer sosial boligbygging langs sjøfronten enn det som er tilfellet i dag.

11. Kilder

FIGURER

Figur 1: Avgrensing av caseområdet. <https://www.arkitektur.no/pilotprosjekt-byomforming-bergen-omradeloft-for-puddefjorden-damsgardssundet?tid=158202>

Figur 2: Flytskjema som viser det norske plansystemet.
<https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/nou-2003-14/id382097/?docId=NOU200320030014000DDDEPIS&q=&navchap=1&ch=4>

Figur 3: Kart over kommunedelplaner langs sjøfronten i Bergen.
<http://www.arkitektur.no/pilotprosjekt-byomforming-bergen-omradeloft-for-puddefjorden-damsgardssundet?page=1&ecomea=cef8b861-ffcf-46d6-81fa-f84f13397e1f&proty=689f227b-bf75-4988-a043-d2dba2503403>

Figur 4: 1. Bergen Mekaniske Verksted, fotograf ukjent.
<http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-kk-n-279-047.html>
2. Victoria Tobakksfabrikk, fotograf ukjent.
[http://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/tobakksfabrikken-victoria/592#lightbox\[post-592\]/0/](http://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/tobakksfabrikken-victoria/592#lightbox[post-592]/0/)

Figur 5: 1. Shanghai skyline, fotograf ukjent. <http://www.st-ives.co.uk/media-centre/news-shanghai-marks-latest-expansion-plans-for-incite/>
2. Havn i Hamburg, fotograf ELBE&FLUT.
<http://www.worldchanging.com/archives/011536.html>

Figur 6: 1. Operahuset i Oslo, fotograf Nina Reistad. <http://www.archdaily.com/440/oslo-opera-house-snohetta/>
2. London Docklands, fotograf ukjent.
http://www.londontown.com/LondonInformation/Sights_and_Attractions/Museum_in_Docklands/8de4/imagesPage/26371/

Figur 7: Delområder innenfor kommunedelplanens avgrensing. Kilde: Kommunedelplan Puddefjorden- Damsgårdssundet.

Figur 8: Skjema som illustrerer ulike faser av utviklingen i caseområdet. Egenprodusert.

Figur 9: Illustrasjon som viser fordelingen av kommunale og private tiltak. Egenprodusert (fotografier har jeg selv tatt, med unntak av de som under er kreditert).
Bilde 2. Kilde: Rapport, Ny energi rundt Damsgårdssundet, Bergen kommune, 2006.
Bilde 3. Kilde: Rapport, Ny energi rundt Damsgårdssundet, Bergen kommune, 2006.
Bilde 6. marineholmen.com. http://www.gcrieber-eiendom.no/prosjekter/marin-klynge/?_ga=1.231081759.1400044642.1430477058

Figur 10: 1: Støperiet i Damsgårdssundet, fotograf ukjent.

<http://linkarkitektur.com/Prosjekter/Stoeperiet>

2: Kranen Colonial, fotograf Jakub Kaminski.

<http://www.utetrend.no/2014/05/colonialenkranen/>

Figur 11: 1. Avgrensing av delområdet Damsgårdssundet i KDP. Kilde: KDP.

2. Avgrensing av reguleringsplan for Damsgårdssundet Sør. Kilde: Fagnotat, Bergen kommune, 2011.

Figur 12: Illustrasjonsplan til reguleringsplan for Damsgårdssundet Sør. Kilde: Reguleringsplan, Kompas AS.

Figur 13: 1. Avgrensing av delområde Marineholmen i Kommunedelplan Puddefjorden-Damsgårdssundet. Kilde: KDP.

2. Avgrensing av reguleringsplan for Marineholmen forskningspark. Kilde: Reguleringsplan, b+b arkitekter.

Figur 14: Illustrasjonsplan til reguleringsplan for Marineholmen forskningspark. Kilde: Reguleringsplan, b+b arkitekter.

LITTERATURLISTE

- Andersen, S. (2006) *Aktiv informantintervjuing*. Norsk statsvitenskapelig tidsskrift, 22. s. 278-298.
- Askheim, O. G, & Grenness, T. (2008). *Kvalitative metoder for markedsføring og organisasjonsfag*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Aspen, J. (2005) *By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*. Oslo: Spartacus forlag AS.
- Bergsli, H. (2005). Entreprenørpolitikk og byutvikling- Byutvikling og globale trender. I: Aspen, J. (red.) *By og byliv i endring- Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*, s. 87-120. Oslo: Spartacus Forlag AS.
- Blakie, N. (2000). *Designing Social Research. The Logic of Anticipation*. Cambridge: Polity press.
- Bowitz, E. & Høeg, Jan. (2005) Bytransformasjon- mister kommunene grepet eller gir de det fra seg? I: Fimreite, A. L. & Medalen, Tor (red.) *Governance i norske storbyer. Mellom offentlig styring og privat initiativ*, s. 35-63. Oslo: Sprartacus forlag AS.
- Brinkmann, S. & Kvale, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Børrud, E. (2005). *Bitvis byutvikling- møte mellom privat eiendomsutvikling og offentlig planlegging*. Oslo: Arkitektur og designhøgskolen i Oslo.
- Børrud, E. (2012). Planlegging av en allerede bygget by. I: Aaresæther, N., Falleth, E., Nyseth, T., Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging. Kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 206-223. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Carlberg, N. & Christensen, S. (2005) *Byliv og havnefront*. København: Museum Tusulanums Forlag.
- Knox (2012). Starchitects, starchitecture and the symbolic capital of world cities. I: Derudder, B., Hoyler, M., Taylor, P., Witlox, F. (red.) *International Handbook of Globalization And World Cities*. Massachusetts: Edward Elgar pub.
- Dietrich, L. (2013) *Translating harbourscapes. Site-specific design approaches in contemporary European harbour transformation*. København: University of Copenhagen.
- Ellin, N. *Postmodern Urbanism*. Massachusetts: Wiley-Blackwell.

- Ellefsen, K.O (2005). Studier av byens fysiske transformasjon- Oslos arkitektur i endring. I: Aspen, J. (red.) *By og byliv i endring- Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*, s. 53-86. Oslo: Spartacus forlag AS.
- Fainstein, S. (2010). *The just city*. New York. Cornell University Press.
- Falleth, E. & Saglie, I. L. (2012) Kommunal arealplanlegging. I: Aaresæther, N., Falleth, E., Nyseth, T., Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging. Kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 85-100. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Farsund, A. A. og Holmen A. K. T. (2010) Perspektiver på styringsnettverk og nettverksstyring. I Farsund, A. A. og Leknes, E. (red.) *Norske byregioner: utviklingstrekk og styringsutfordringer*, Kristiansand, Høyskoleforlaget.
- Farsund, A. A., Leknes, E. (2010) *Norske byregioner. Utviklingstrekk og styringsutfordringer*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Fimreite, A. L. & Aars, J. (2005). Governance med kommunen som nav- tre nettverk i Kristiansand. I: Fimreite, A. L. & Medalen, Tor (red.) *Governance i norske storbyer. Mellom offentlig styring og privat initiativ*, s. 125- 148. Oslo: Spartacus forlag.
- Fimreite, A-L, Medalen, T. (2005). *Governance i norske storbyer. Mellom offentlig styring og privat initiativ*. Oslo: Spartacus Forlag AS.
- Fimreite, A-L, et.al. (2005) Bygovernance. I: Fimreite, A. L., & Medalen, T (red.) *Governance i norske storbyer. Mellom offentlig styring og privat initiativ*. Spartacus, Oslo; s. 11-34.
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class*. New York: Basic Books.
- Fyhri, A., Karvel, E., Larsen, K., Ruud, M.E., Swensen, G. (2012). *Planlegging for et attraktivt bymiljø*. Oslo: CIENS.
- Haaland, A. (2013). *Bergen havn*. Bergen byleksikon. Tilgjengelig fra: <http://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/14353299> (lest 21.01.2015).
- Harvey, D. (2005). *A Brief History of Neoliberalism*. New York: Oxford University Press.
- Harvey, D. (1989). *The Condition of Postmodernity*. Massachusetts: Blackwell publishers.
- Harvey, D. (2000). *Spaces of hope*. California: University of California Press.
- Hoyle, B. S., Pinder, D. A., Husain, M. S. (1988) *Revitalizing the waterfront*. London: Belhaven Press.
- Jacobs. J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

- Knox, P. L. (1993). *The Restless Urban Landscape*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Kringstad (2013). *Cornerteateret fikk arkitektur- og byformingsprisen*. Bergen kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byradsavd-for-byutvikling-klima-og-miljo/2263/article-108406> (lest 03.03.2015).
- KS (2012). *Kommunens rolle som arealplanmyndighet. Debattheft*. Oslo.
- Ley, D. (2003). *Forgetting postmodernism? Recuperating a social history local knowledge*. *Progress in Human Geography*. 27 (5). 537-560.
- Lind, H (2002). *Marked-oriented Land-use Planning, a Conceptual note*. *Planning and Markets*, 5 (1): 42-50.
- Marineholmen (årstall ikke oppgitt). *Historie*. Tilgjengelig fra: <http://www.marineholmen.com/marineholmen/historie/> (lest 09.12.2014).
- Marshall, R. (2011). *Waterfronts in post-industrial cities*. New York: Spon Press.
- Miljøverndepartementet (2011). *Reguleringsplan. Utarbeiding av reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven*. Veileder.
- Nordahl, B. (2012a). Planlegging og marked- arealplanlegging som arena for dialog og forhandling. I: Aaresæther, N., Falleth, E., Nyseth, T., Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging. Kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 167-185. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Nordahl, B. (2012b). Boligpolitikken og markedet. I: Nordahl, B. I (red.) *Boligmarked og boligpolitikk*, s. 21-38. Trondheim: Akademika.
- Nordahl, B., Barlindhaug, R., Havnen, E., Nørve, S. & Aamo, A. S. (2011). *Utbyggerstyrt byutvikling?* Oslo: NIBR.
- Nordahl, B., Barlindhaug, R., Ruud M.E. (2007) *Markedsbasert utbyggingspolitikk. Møte mellom kommune og utbygger i pressområder*. NIBR/Sintef/Byggforsk/Nova.
- NOU (2001). *Bedre kommunal og regional planlegging etter plan- og bygningsloven*. Miljøverndepartementet.
- Plan- og bygningsloven (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling av 27. juni, 2008*.
- Plathe, E. (2007). *Byomrforming. Erfaringer og anbefalinger fra nettverk og pilotområder*. Miljøverndepartementet. Oslo.
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Regjeringen, 2014. *Det regionale plansystemet*. Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/nb/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/regional-planlegging1/regional-planlegging/fylkesplanleggingens-rolle-2/id418378/> (lest 04.12.2014).

Regjeringen, 2014b. *Utbyggingsavtaler*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/nb/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/bygg/byggesak/utbyggingsavtaler/utbyggingsavtaler/id2353869/> (lest 04.01.2015).

Roald, H-J. (2010). *Byplanen. En historie om utviklingen av Bergen by*. Oslo: Spartacus Forlag AS.

Robbins, E. (2005). Byenes transformasjon. I Aspen, J. (red.) *By og byliv i endring- Studier av byrom og handlingsrom i Oslo*, s. 27-52. Oslo: Spartacus Forlag AS.

Ruud, M. E. & Sæter, O. (2005). *Byen som symbolsk rom. Bypolitikk, stedsdiskurser og gentrifisering i Gamle Oslo*. Universitetet i Oslo og Byggforsk.

Salvesen, F. & Haugrønning, B. (2006). *Planlegging, vern og utbygging: en introduksjon til plan- og bygningsloven*. Oslo: Redaksjonsgruppen.

Schmidt, L. (2014) *Fortetting med kvalitet*. NIBR. Tilgjengelig fra: <http://www.tiltakskatalog.no/a-1-8.htm> (lest 11.09.2014)

Silverman, D. (2010). *Doing Qualitative Research*. London: SAGE Publication.

Skogheim, R. & Vestby, G.M. (2010) *Kulturarv og stedsidentitet. Kulturarvens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling*. NIBR.

Smith, H. & Ferrari, M. S. G (2012). *Waterfront Regeneration. Experiences in city building*. New York: Routledge.

Sæther, O. & Ruud, M.E. (2005). *Byen som symbolsk rom: bypolitikk, stedsdiskurser og gentrifisering i Oslo*. Oslo: Byggforsk.

Holm, A., Krokann, A., Stenbro, R., Swensen, G. (2012). *Transformasjon a industrimiljøer i by- En sammenlignende studie fra Drammen, Larvik og Oslo*. Oslo: NIKU, rapport 58.

UNFPA (2007) *State of world population. Unleashing the Potential of urban growth*. UNFPA.

Yin, R.K. (2003). *Case study research. Design and methods*. California: SAGE Publications.

Plandokumenter

b+b (2009). *Reguleringsplan, Marineholmen*. Bergen.

Bergen kommune (1995). *Kommunedelplan Nygård* Bergen kommune.

Bergen kommune (2001a) *Kommunedelplan sentrum*. Bergen kommune.

Bergen kommune (2001b) *Kommuneplanens arealdel, 2000-2011*. Bergen kommune.

Bergen kommune (2004). *KDP Puddefjorden- Damsgårdssundet. Statusrapport*. Tilgjengelig fra:
http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2004077321-1.pdf (lest 12.03.2015).

Bergen kommune (2006a). *Ny energi rundt Damsgårdssundet. Et offentlig- privat handlingsprogram*. Bergen. 23 s.

Bergen kommune (2006b). *Prinsipper for fortetting*. Fagnotat. Bergen: plan- og miljøetaten.

Bergen kommune (2006c). *Plan-Z*. Pressemelding, annonsering av prosjektvinner. Bergen.

Bergen kommune (2010). *Kommunedelplan, Puddefjorden- Damsgårdssundet*. Bergen.

Bergen kommune (2008). *Kvalitetsprogram for utforming av havnepromenaden*. Bergen.

BOB (2007). *Kvalitetsprogram for Damsgårdssundet Sør, etappe 1*. Bergen.

BOB (2009). *Reguleringsplan for Damsgårdssundet Sør*. Bergen.

EBP (2009). *Fagnotat, Reguleringsplan Marineholmen*. Bergen: Etat for byggesak og private planer.

EMRA, 2010. *Byrådssak 82/11*. Tilgjengelig fra:
http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2011%5CBR1%5C2011042837-3010185.PDF (lest 14.03.2015).

EPG (2003). *Oppstartsmelding, KDP Puddefjorde-Damsgårdssundet*. Bergen: Etat for plan og geodata.

EPG (2005). *Fagnotat, Kommunedelplan Puddefjorden- Damsgårdssundet*. Bergen: Etat for plan og geodata.

Myrvoll, S. (2003). *Kulturminnegrunnlag for kommunedelplan Puddefjorden*. Bergen kommune.

Medieoppslag

NrK (2013). «*Arkitekturen har på mange måtar stoppa opp*». NrK, 09.10.2013. Tilgjengelig fra: http://www.nrk.no/hordaland/_byggast-for-kjedeleg-i-bergen-1.11287177 (lest 09.03.2015).

BT (2015). «*Byrådet trakk seg ut av arkitektkonkurranse på grunn av eiendomskrangel*». BT, 12.03.2015. Tilgjengelig fra: http://www.ba.no/Trakk_seg_fra_havnejury_p__grunn_av_eiendomskrangel-5-8-36553.html (lest 27.03.2015).

BT (2012). «*Bruker dobbelt så mye på Oslo-bygg*». BT, 11.06.2011. Tilgjengelig fra: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Bruker-dobbelt-sa-mye-pa-Oslo-bygg-2719413.html> (lest 02.05.2015).

Vedlegg 4. Intervjuguide.

Intervjuguiden har til en viss grad blitt endret og tilpasset de ulike informantene. I all hovedsak har spørsmålene gått ut på det samme fra intervju til intervju, men med noen justeringer underveis.

INTERVJUGUIDE

INFORMANTENS BAKGRUNN:

Kort fortalt, hva har vært dine oppgaver i forhold til utviklingen av områdene rundt Damsgårdssundet?

MÅL OG VISJONER FOR UTVIKLINGEN:

Hva har vært virksomhetens mest sentrale mål og strategier for utvikling av området?

Har du opplevd virksomheten sine overordnede mål for området som sammenfallende med andre aktørers visjoner for utviklingen av Damsgårdssundet som helhet?

Hva er dine tanker om begrepet nasjonal og internasjonal profilering i forhold til områdeutvikling? Er dette et begrep som har hatt betydning for utviklingen her?

Er det momenter ved utviklingen av dette området du synes har vært spesielt utfordrende?

PLANVERKTØY:

Hva mener du er det offentliges viktigste oppgave(r) når det gjelder områdeutvikling generelt, og forvaltning og transformasjon av havnearealer spesielt?

Hva mener du har vært Kommunedelplanens viktigste rolle i utviklingen av områdene rundt Damsgårdssundet som helhet, og videre for dette delområdet?

Hvilke muligheter og begrensninger mener du at Kommunedelplanen som planredskap innehar i forhold til å planlegge for en områdetransformasjon?

NY BEBYGGELSE:

Hva har vært de mest sentrale diskusjonene når det gjelder utforming av bebyggelsens form og innhold?

Hva har vært de mest sentrale diskusjonene når det gjelder utforming av uteoppholdsarealer, samt tilgjengelighet i og til området?

TILLEGGSSINFORMASJON:

Har du noen avsluttende kommentarer?

Er det andre du vil anbefale meg å kontakte?

Vedlegg 5. Kvittring fra nsd.

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Harald Hårfages gate 29
N-5007 Bergen
Norway
Tel: +47-55 58 21 17
Fax: +47-55 58 96 50
nsd@nsd.uib.no
www.nsd.uib.no
Org.nr. 985 321 884

Elin Børrud
Institutt for landskapsplanlegging Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

1430 ÅS

Vår dato: 05.11.2014

Vår ref: 40344 / 4 / LMR

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 17.10.2014. Meldingen gjelder prosjektet:

<i>40344</i>	<i>Havnetransformasjoner og byutvikling</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Elin Børrud</i>
<i>Student</i>	<i>Mathilde Ilper Johnsen</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 30.01.2015, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Katrine Utaaker Segadal

Linn-Merethe Rød

Kontaktperson: Linn-Merethe Rød tlf: 55 58 89 11

Vedlegg: Prosjektvurdering

Kopi: Mathilde Ilper Johnsen mathilde.ilper.johnsen@nmbu.no

Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.

Avdelingskontorer / District Offices

OSLO: NSD, Universitetet i Oslo, Postboks 1055 Blindern, 0316 Oslo. Tel: +47-22 85 52 11. nsd@uio.no

TRONDHEIM: NSD, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 7491 Trondheim. Tel: +47-73 59 19 07. kyrre.svarva@svt.ntnu.no

TROMSØ: NSD, SVF, Universitetet i Tromsø, 9037 Tromsø. Tel: +47-77 64 43 36. nsdmaa@sv.uit.no



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no