

**VIL NORDMENN HA GATER UTENFOR SENTRUMSKJERNEN?  
LYNKURS I BYPLANLEGGING.  
FORTETTING LANGS BYBANEN I BERGEN: BÆREKRAFTIG OG URBANT**

Det trenges ikke mer enn 20 hus og noen murer for å lage by:

*Der husene ligger  
Hver for seg  
Kaller vi gaden for en vei  
Der husene sammen danner en fasade  
Kaller vi veien for en gade.  
Piet Hein*

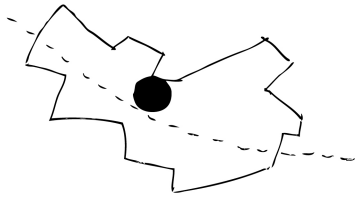
**Sivilarkitekt MNAL Susanne A.M. Urban** as er fra Wien og har internasjonal erfaring fra ulike storbyer. Hun driver kontor for sunn planlegging, arkitektur, og design, Urban Rabbe arkitekter as i Bergen. Har deltatt i byplankonkurranser, vunnet/ fått premie i noen og vært faglig ansvarlig for økodatabasen til boligutstillingen 1995, "En sunnere by". Engasjert i bærekraftig byutvikling gjennom mange år bla gjennom arbeidet med "219 Kvinner på Nordnes". Initiativtager og primus motor for Bildeleringen i Bergen. Medforfatter av Bergen Kommunes Høyhusutredning for Bergen 2004; innspill i media om byforming, bla om tilkomst til sjøkanten og for ny bydel midt i Bergen sentrum, på dagens containerhavn. Arbeider med byreparasjoner og bykomplettering framfor byspredning.

**TETTHET OG KVALITET I KNOTEPUNKTENE LANGS BYBANEN. Eller: hvor langt vil jeg gå til nærkaféen?**

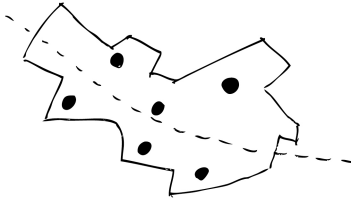
Hvor tett vil vi bo? Eller heller: hvordan vil vi leve? Vil jeg være uavhengig av bil i det daglige? Vil jeg kunne ta meg en pause fra jobben og spasere litt i gatene, ta meg en kopp kaffe og treffe andre mennesker? Vil jeg kunne møte mine tenåringsbarn på et utested i nærheten, slik at vi kan spise sammen også i dag, selv om alle familiemedlemmer skal forskjellige ting senere på dagen? Vil jeg kunne komme meg på trening, tegnekurs, til tannlege, på besøk i sykehjemmet og til dagligvarehandelen i nærheten av der jeg bor? Vil jeg at andre foreldre som kjenner mine unger ser de (håpe)fulle når de er ute på livet og vil jeg bevege meg i gater med sosial kontroll når jeg spaserer hjem sent om natten? Vil jeg kunne komme meg til skog og mark uten å måtte ta en kjøretur gjennom citysprawl/ utstrakte enebolig- eller industri-områder først?  
Hvis svaret er ja på flere av disse spørsmål, da vil jeg bo tett og satse på å bevege meg i GATER istedenfor å kjøre på veier.

Byutviklingen i Bergen har nå omsider fått en ny giv med **bybanen, som blir ryggraden** i fremtidig byutvikling. Håpet er at bybanen videreføres ut til forstedene. Jo mer vi investerer i gyldne vegsystemer, dobling av bilbroen til Sotra, undersjøiske biltunneler og enda mer asfalt – jo vanskeligere og dyrere blir det å betjene byen.

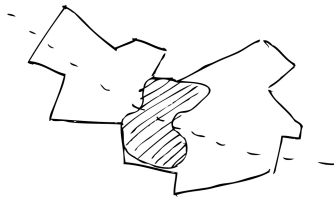
Bergen Kommune inviterte til en sammenlignende studie av fortetting ved fremtidig bybanestopp Skjoldskiftet høst 2009. 3 arkitekter fra 3 ulike kontorer ble samlet til felles seminar, der vi diskuterte oss fram til et spekter av mest mulig ulike fremtidsscenarier.



**Alternativ 1: Konsentrisk fortetting (hjerte):** en fortetting som hovedsakelig konsentrerer seg om ett utviklingsområde nord for stasjonen. Dette sentrale området gjøres til gjenstand for en utbygging med stor tetthet. Fortettingen skjer hovedsakelig gjennom å videreføre eksisterende strukturer. Resterende områder vil da gjøres til gjenstand for mer punktvis fortetting i form av uavhengige prosjekter på enkelttomter. Utført av Urban Rabbe



**Alternativ 2: Polynukleær fortetting (muffins):** mindre enklaver hovedsakelig bestående av boliger. Noen områder tilknyttet eksisterende kvaliteter blir gjort til gjenstand for en utbygging med høy tetthet. Utført av 3RW



**Alternativ 3: Tett lav bebyggelse (eplehage):** Fortettingen skjer hovedsakelig som et teppe som brer seg over veien og knytter sammen de to sidene som tidligere har vært delt av veien. Dette nye boligteppe ligger på et nivå over det eksisterende industri/næringsområdet. Utført av Cubus

Forslaget vårt **alternativ 1, konsentrisk fortetting, med byrom, gater og plasser** er altså ikke resultatet av en konkurranse, men en illustrasjon av en tydelig innfallsvinkel: å skape et tett nærmiljø, gi nabolaget et hjerte med egen identitet ved bybanestoppet Skjoldskiftet, ca 30 minutter utenfor Bergen Sentrum/ Torgallmennigen. Illustrasjonen skal kunne brukes til **utgangspunkt for en diskusjon med velforening, utbyggere, investorer, planleggere, næringsdrivende**, for å enes om en felles framtidsvisjon for et område.

Første spørsmål er: **vil vi ha gater og plasser på Skjold?** I Bergen er det stort sett slutt på gater etter Ibsensgate, kun 10 bybaneminutter fra Torgallmennigen.

Andre spørsmål er: **får vi det til å lage gater og plasser i forstaden?**

Byplanlegging er et komplekst fag, det tar lang tid å bygge en god by, og det er lurt å følge visse grunnprinsipper. Akkurat som det finnes metoder for god mønsterstrikk hvis jeg vil ha en genser som passer en menneskekropp, finnes METODER for å skape godt byev. Det er vanskelig å skrive god litteratur uten å ha et aktivt forhold til grammatikk. Bruker vi ikke hele "bøyningen": privat, halvprivat, halvoffentlig, offentlig – lager vi flate, unyanserte nærmiljøer.

Det er vanskelig å bake gode innovative brød for folk flest uten å ta hensyn til utprøvede oppskrifter som tar hensyn til tidsfaktor. Og det å lage byev er mye mer komplekst enn gensere og brød – men en god bystruktur forholder seg veldig direkte til meg og kroppen min, som kommer trøtt hjem fra jobb, med enda trøttere barn på slep.

Så før jeg skal drive med "strukturer", sier jeg til meg selv – og andre som vil høre: learn the rules so you know how to break them properly!"

Med hånda på hjertet: drar vi på ferie til "strukturer" eller til tidløst deilige landsbyer, småbyer og byer i Italia?

1. San Miniato: 70 hus, kirke, kloster, plass med fontene. Ikke tvil om at jeg beveger meg i en europeisk by; her har beboere både i pose og sekk: sosialt byliv og nærkontakt med markene
2. Antiurbant labyrint: blindveier – her kan jeg ikke velge å gå hjem en annen vei en dag
3. Fotgjengernes by: livet mellom husene oppstår når jeg spaserer (går av glede); tilfeldige møter; livskvalitet som å få gjort mest mulig i minst mulig avstand – og til mest mulig glede (≠trafikkavvikling).
4. Bydelen – strøk, klynger
5. 10 min. gange = historisk senter; menneskekroppen har ikke forandret seg, de fleste av oss synes det er ok å spasere 10min til fots
6. Hierarki, eksempel Firenze: hovedgater forbinder viktige steder/ plasser; ≠ underordnede gater. Grenser! Helst ikke suburbia/ verken by eller land
7. Vertikal sonedeling/ sosial kontroll. Utfordring til næringslivet: er det mest attraktivt i byen? Tenk by!
8. Lesbarhet: offentlige fellesfunksjoner skal stikke seg ut ≠ private boliger og næring.
9. Periferien, suburbia må omdannes, transformeres til mange selvstendige bydeler.

#### To eksempler:

10. Konkurransen i Stockholm: Södermalm "not the tävlingsområde"
11. Komplettere byev – som en fisker reparer nettet, eller som en plastisk kirurg kan erstatte vev og gjenskape et ansikt...
12. Samme problemstillingen i Berlin Tegel, konkurranseområdet – næring her, bolig der? "The correct size of the problem"
13. Strukturer og lameller lager IKKE byrom

#### SKJOLDSKIFTET

14. Et lite bybanestopp mellom to større sentre
15. Slåtthaugen skole, – vgs, Slåtthaughallen, Bjørkåsen Skole, og for hele byen: Slåtthaughallen–skøytebanen om vinteren  
Nesttun, stort bydelssentrum Bergen Sør, 10 min. til fots fra Skjoldskiftet; Torsveg, Skjold, Lagunen – kjempekjøpesenteransamling. Ligger altså midt i mellom 2 (kjøpe)sentre, men interessant for park & ride når det gjelder trafikken fra Os. (ikke planlagt – hvorfor?)
16. Bybanestopp med ringvirkninger
17. Naturlig inndeling av fortetningsområdet i delområder
18. Konsentrere oss om en bymessig fortetting på Slåtthaugside av Fanaveien  
Hva sier kommuneplanen? Utnyttelsesgrad TU 250%
19. Hva er det plass til? TU 126%
20. Hvordan det kan bli urbant på Skjoldskiftet: lage bymessig fortetting ved å knytte ny bebyggelse til eksisterende mønstre.  
a. optimal gangforbindelse fra stasjonen til skolene/ Slåtthaugen; topografi: stasjonen cote 40, c+29 moh (søkk), +53 (skolene med mer) = 13m, litt over 4 etasjer høydeforskjell men 11m søkk i mellom, dvs. nesten 4 etasjer i tillegg.
21. b. Lokk: Dagslyshullet i midten (for dagens bilselger/ bilservice) er 18m, like lang som lignende glugge over kjøpesenteret X-bition, men bare 3 etasjer dyp.  
Lokk, skolegaten, Brogaten, kvartaler med en offentlig side og en halvprivat.
22. Nybygg 14.000m<sup>2</sup> x 4 etg.= 56 000m<sup>2</sup>, TU 171%; hele området får derved 153%
23. utnyttelse.
24. fotomontasje; ? Vil vi ha gater og plasser inntil bybanestoppene? JA, dette burde være attraktivt for mange.
25. Sykkelparkering ved stasjonen, sykehjem med kafé mot ettermiddagsol mot plassen, barnehage inntil grøntarealet, matbutikk flyttet til stasjonen, gjennomgang under huset til grøntareal; referansebilder av gode miljøer for livet mellom 4–etasjers hus.
26. Alternativ 2: Struktur med polynukleær fortetting/"muffins"
27. Alternativ 3: tett lav/ eplehagefortetting
28. Der husene ligger hver for seg, kaller vi gaden for en vei; der husene sammen danner en fasade, kaller vi veien for en gade. Piet Hein
29. Byplanprinsipper: at samle eller spræde
29. DISKUSJON: I had a dream. ADVARSEL: ikke sett TU-tall på kartet uten å ha gått inn i materien!