



Fra vekstoptimisme til bærekraftig byutvikling i Bergen

En historie om 1960-årenes prioriterte saneringsstrøk

Susanne Berge

Universitetet i Bergen

Institutt for lingvistiske, litterære og estetiske fag

MAHF-KUN

Mastergradsoppgave i Kunsthistorie

Vår 2019

Forord

Masteroppgaven markerer slutten på noen interessante og lærerike år på Universitetet i Bergen. Det er flere som har bidratt til at jeg har klart å komme i mål med denne oppgaven. Først og fremst ville jeg takke min veileder Siri Skjold Lexau for god oppfølging og for å ha vært en inspirerende fagperson. Hennes konstruktive veiledning og positive tilbakemeldinger har vært av stor betydning. En stor takk rettes også til Ingrid Bekken ved Bergen Byarkiv som har vært svært behjelpelig i å finne frem og gi informasjon i arkivjungelen. Jeg vil også takke min nærmeste familie som har støttet meg gjennom studiene.

Susanne Berge

Bergen 2019

Foto på forsiden: Fra Solheimsgaten i 1963 (Thowsens samling)

Innhold

1	Innledning	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Problemstilling og avgrensning.....	5
1.3	Teori, metode og begrepsavklaringer.....	6
1.4	Eksisterende litteratur, forskningslitteratur og arkivmateriale.....	12
2	Modernistisk byplanlegging	14
2.1	En visjon om å forandre verden.....	14
2.2	CIAM – motor for internasjonalt koordinert byplanlegging	15
2.3	Modernistisk byplanlegging i Norge	16
2.4	Sosial boligbygging etter 2. verdenskrig.....	19
3	Saneringsstrøkene i Bergen	21
3.1	Bergen Saneringsinstitutt velger ut saneringsstrøk.....	21
3.2	Marken.....	23
3.3	Solheimsgatens sør.....	33
3.4	Damsgårdsveien nord	40
4	Motideologi	45
4.1	Reaksjoner på (sen)modernismen	45
4.2	Internasjonalt verne-charter, Arkitekturvernåret 1975 og Brundtlandkommisjonen	52
4.3	Fra saneringsplan til bevaringsplan i Marken.....	54
4.4	En sammenligning med trehusområdet Gamle Stavanger	59
4.5	Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord vs. Marken	65
5	Byfornyning i Bergen på 1980-tallet	68
5.1	Snuoperasjonen	68
5.2	Beboermedvirkning.....	70
5.3	Gradvis fornying i Marken.....	71
5.4	Utviklingen i Solheimsgaten sør 1980-årene.....	77
6	Byutvikling i dag.....	82
6.1	Fra byspredning til byfortetting	82
6.2	«Ny energi rundt Damsgårdssundet».....	86
6.3	Gjentar historien seg?	90
7	Avslutning	99
8	Kilder.....	102
8.1	Litteraturliste	102
8.2	Illustrasjoner	109
9	Summary	119

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

På 1950- og -60-tallet var fremtidsoptimismen stor, og veiutbygging og store byggeprosjekt var et viktig redskap i byutviklingen. Som et resultat kunne mange folk som tidligere hadde bodd i nedslitte sentrum av byene flytte til praktiske, lettstelte leiligheter utenfor sentrum. Både politikere, samfunnsplanleggere og utbyggere mente at områder med gamle og dårlig vedlikeholdte trehus burde rives, og i utgangspunktet var dette heller ikke så kontroversielt blant befolkningen så fremt de ble tilbudt alternative boliger som de hadde råd til å bo i. De fleste områder i Bergen sentrum var i søkelyset for reguleringsetatens fornyingsiver. Dersom en vesentlig del av disse planene hadde blitt gjennomført, ville vi hatt en helt annen bykjerne enn den vi ser i dag. Rundt 1/6 av alle leilighetene i Bergen (7000 leiligheter) var med i en stor undersøkelse som ble gjennomført av Bergen Saneringsinstitutt A/S i årene 1966-68 (Fossen og Grønlie, 1985, s. 550). Bakgrunnen for denne undersøkelsen var Saneringsloven fra 1967, som i praksis tillot rivning av bygninger i hele strøk i byområder som ble oppfattet som modne for utskifting av bebyggelsen. Tidligere hadde det vært vanlig med punkt-sanering der et hus kunne bli skiftet ut med et nytt.

Bergen Saneringsinstitutt A/S som ble opprettet i 1961, tok for seg 41 områder i Bergen for utredning. Av disse var det ni strøk som ble prioritert som saneringsstrøk, og av disse igjen var det tre strøk kommunen vedtok å sanere: *Marken*, *Solheimsgaten sør* og *Damsgårdsveien nord*. Dette var områder med eldre og dårlig vedlikeholdt trehusbebyggelse. Det ble vedtatt å rive (nesten) alle hus i disse områdene, og bygge høyblokker, parkeringsplasser, kjøpesenter eller motorvei. Planene i Marken møtte motstand blant annet fra beboerne, investorene trakk seg før planene ble satt i verk og husene står der fortsatt i dag (Roald, 2010, s. 191 - 192). I følge Byantikvaren er Marken i dag et kulturmiljø med høy verneverdi. I Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord ble det derimot ikke protestert på samme måte og planene ble gjennomført; trehusbebyggelsen ble revet og høyblokker og andre større bygg ble reist. Selv om vi i ettertid vet at resultatene av saneringsfremstøtene var relativt små, levde en stor del av byens innbyggere under saneringstrusselen over lengre tid. Historien om spenningen mellom sanering og bevaring er derfor viktig når det gjelder spørsmål og tanker om byutvikling.

Når vi ser på konkurranseutkastene fra 1950-tallet kan det virke uforståelig for oss at man kunne ønske å endre byen så drastisk. Avisinnlegg i perioden tydet på at mange var glade for at man endelig kunne bli kvitt de rottebefengte bryggegårdene, og få opp en moderne city-bebyggelse. Pionerene som den gangen kjempet for bevaring av Bryggen sto antakelig

ganske alene, mens deres tenkning i stor grad har nedfelt seg i befolkningen. Det er vel ikke mange i dag som ville ha revet Bryggen. Det kan ofte være vanskelig å se potensialet i falleferdig bybebyggelse, kanskje særlig hvis man ikke kjenner deres forhistorie, og hvordan den har sett ut. Mange av oss ville egentlig kanskje helst ha bodd i pittoreske, eldre byområder dersom de hadde vært bra vedlikeholdte eller rehabiliterte.

1.2 Problemstilling og avgrensning

Hva var det som styrte byutviklingen på 1960- og -70-tallet? Hva styrer byutviklingen i dag? Det har vært påstått at byutviklingen i Bergen i dag er tilfeldig og debatten om dette foregikk i dagspressen i 2015 (jf. kronikk av Jon Geir og Erlend Høyersten i BT). Er dette riktig? Hva er det som eventuelt styrer byutviklingen? Er det ideologi? Markedskreftene? Politikerne? Enkelt personer? Med min undersøkelse håper jeg å finne noen mulige svar på dette.

Byplanidealene på 1960-tallet ble i stor grad styrt av de visjonære ideene til de tidlige modernistene. Idealet var at de fleste boligene skulle bygges utenfor bykjernen, slik at det var god plass til næringsvirksomhet og effektive trafikkårer fra boligene og inn i byene. God og billig transport mellom arbeidssted og hjemsted var en forutsetning for boligbygging i periferien. Den gamle, usunne og kronglete byen burde skiftes ut med høye, arealeffektive hus og brede veier. Men hva var beveggrunnene for saneringen av byene? I følge Fossen og Grønlie (1985, s. 557) var motiveringen til dannelsen av Saneringsinstituttet kommunens manglende økonomiske evne til å gjennomføre sanering av Marken. Næringslivet ville vise en større direkte interesse for saneringsarbeidet gjennom sin deltakelse og investering i instituttets planer. Byplanidealene endret seg imidlertid fra vekstideologi (saneringsideologi) til en sterkere mot-ideologi (bevaringsideologi) mot slutten av 1960-tallet. Hva var grunnen til at ideologien skiftet?

Visjonen i dag er at Bergen skal være en aktiv og attraktiv by. I følge Kommuneplanens arealdel (KPA) vil det skje ved å utvikle en tettere, mer kompakt og velfungerende by. Knutepunktfortetting og transformasjon av næringsområder langs bybanetraseen skal sørge for at byen blir bærekraftig. Bysentrum foreslås utvidet og fortettingen skal skape en mer urban, arealeffektiv og miljøvennlig by (Kringstad og Matre, 2016). I likhet med byutviklingen på 1960-tallet, bygger vi også i høyden i dag og fjerner eldre hus, men valgene blir begrunnet med miljøhensyn (eksempelvis ambisjonene om å etablere *Gåbyen* Bergen, med gåavstand mellom nødvendige funksjoner). Der fortettingen skjer langs bybanetraseen får utbyggerne nærmest *carte blanche*, noe som har resultert i bebyggelse i stor skala i disse områdene. Gjentar historien seg, eller er det andre idealer og ambisjoner som påvirker utviklingen i dag?

I denne oppgaven vil jeg se nærmere på hvordan saneringen artet seg i praksis og drøfte hvorfor dette skjedde akkurat i 1960-årene. I følge Fossen og Grønlie (1985, s. 552 - 555) ble de gamle boligstrøkene satt under press fra flere sider. Vedlikeholdet av disse eldre boligene sank fordi fokuset var rettet mot nybygging av moderne boliger i forstedene. Ressurssvake mennesker ble ofte igjen i byene uten muligheter for å kunne ta vare på husene selv. Et næringsliv som var i rask ekspansjon krevde plass. Næringslivet mente de burde være lokalisert i bykjernen og boligene kunne ligge utenfor sentrum. Både den økende bilismen og det at servicefunksjonene og arbeidsplassene var igjen i byene, gjorde at det ble behov for effektive kommunikasjonssystemer. I Bergen ble løsningen å legge til rette for bilisme, med planer om brede og effektive veier som kunne frakte folk til og fra jobb. De gamle trehusene var derfor et hinder både for næringslivet som ønsket å etablere seg i sentrum og for folk og varer som skulle transporteres til og fra byen.

For å avgrense oppgaven har jeg valgt å fokusere på Bergen. Når jeg trekker inn andre land og byer er dette for å forstå påvirkningen og utviklingen som skjer i Bergen. Jeg har valgt å studere utviklingen i tidsrommet fra ca. 1950-1980, se på bevaringsplanene og ny ideologi på 1980-90-tallet, og i tillegg se på hva som styrer dagens byutvikling (2019). Jeg vil fokusere på de tre prioriterte sanerings-områdene også i videre byutvikling. Jeg vil se på tilpasningsarkitektur i Marken, nye boligområder i Solheimsviken og trekke frem området rundt Damsgårdsveien når jeg ser på byutvikling i dag. Har kriteriene og begrunnelsene for dyptgripende transformasjon av bynære områder endret seg? Hvilke hensyn vinner kampen om høyest samfunnsnytte når ulike interesser settes opp mot hverandre? Når jeg skriver om dagens byutviklingsplaner vil jeg ikke gå inn på alle satsingsområdene, men konsentrere meg om de delene som er viktig for min diskusjon.

1.3 Teori, metode og begrepsavklaringer

Teori

Oppgavens teoretiske utgangspunkt er knyttet til ideologier om sanering og bevaring i forhold til byutvikling. Perspektivet på oppgaven er derfor hvordan idealer og metodikk endret seg fra 1960- til 1970-tallet, og hvordan idealene og metodikken er i dag.

Moderne byplanteori ble utarbeidet på grunnlag av bivirkningene til industrialiseringens overbefolkning og følgende spekulasjonsbyggeri. Industrialismens byer fikk høy tomteutnyttelse og ble svært trangbodde gjennom sterk befolkningsvekst og tilflytting til byens arbeidsplasser. Byene ble fortettet innenfor bymurene eller de regulerte byområdene.

Byplanleggerne i den offentlige forvaltningen så på hvordan menneskene led under de uhygieniske forholdene i overbefolkede strøkene, og så relasjonen mellom trangboddhet, høy barnedødelighet og sykdom i byene. Den funksjonalistiske bymodellens løsning på problemet var en helhetsplanlegging: utbygging av boliger og veier og tilrettelegging av tomtearealer til byens øvrige funksjoner. Ved å fjerne eldre dårlig bebyggelse kunne byplanleggerne bygge opp en helt ny funksjonsdelt by. Det vil si å skille arbeid, transport, bolig og rekreasjon. Ideologien var preget av en vekstoptimisme, med stor tro på fremskritt og økt velstand. Det beste for mennesket måtte være å bo i en hygienisk, praktisk leilighet, med rom for privatliv.

Den sveitsisk-franske arkitekten Le Corbusier (1887-1965) har hatt svært mye å si for utviklingen av byplanteorier både på 1960- og -70-tallet. Han var en av modernismens fremste arkitekter og byplanleggere, men endret sin egen "stil" og sitt arkitektoniske uttrykk på 1950- og -60-tallet. Han var en sentral aktør og talsmann gjennom de internasjonale arkitekturkongressene CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) som ble avholdt i perioden 1928-1958 som et internasjonalt møtested for diskusjoner om utviklingen av modernismens arkitektur. Byplanlegging ble et viktig forskningsfelt for samfunnsplanleggere og arkitekturteoretikere i etterkrigstiden, og byplanlegging som fag fikk sterkt fokus i land som det er naturlig å sammenligne seg med i Norge: Sverige, Danmark, Tyskland, Storbritannia og USA. I 1956 brøt en gruppe som kalte seg Team 10 ut av CIAM og etablerte internasjonale møter med en endret agenda, noe som i praksis innebar en nedleggelse av CIAM. Team 10 ville bort fra den ensidige rasjonalistiske tankegangen, og var opptatt av en mer kompleks arkitektur som tok hensyn til psykososiale problemstillinger (Lexau, 2000, s. 39). To ulike bevegelser oppstod fra Team 10: den nye brutalismen og strukturalismen.

Som en reaksjon på modernistenes byplanteori som var rådende i tiårene etter 2. verdenskrig, oppstod det en motideologi. Modernistenes byteori var fremtidsrettet uten interesse for å ta vare på byens historiske struktur. Den nye bevaringsideologien som vokste frem var opptatt av å ta vare på historien og se verdiene i det som allerede var bygget, både sosiale relasjoner og variasjoner i bebyggelsen. Det var ikke lenger bare levestandarden som betydde noe for bokvaliteten. Motideologien var opptatt av å ta vare på mennesket i byen.

En del sentrale tekster, som går til angrep mot modernistenes menneskefiendtlige utbygging av byene, står som symboler på vendepunktet for byutviklingstenkingen. *The Image of the City* av Kevin Lynch, som kom ut i 1960, fokuserer på omgivelsenes betydning for byens

innbyggere. I 1966 kom det også ut bøker av to arkitekturteoretikere: Aldo Rossi med *The Architecture of the City*, og Robert Venturis *Complexity an Contradiction in Architecture*. De to forfatterne er ofte blitt kalt postmodernismens fedre, og var opptatt av de sammensatte, komplekse og historiske kvalitetene i arkitektur og bystruktur.

En teoretiker som har hatt svært mye å si for utviklingen er arkitekten og urbanisten Maurice Culot, som underviste ved arkitektskolen La Cambre i Brussel. Han reagerte sterkt på byfornyingsvirksomheten som ble gjennomført ved økonomiske allianser mellom næringslivet og offentlige myndigheter, og som ødelagte store sentrale tomter i Brussel på 1960-tallet. Culot var med å gi ut publikasjoner og var med i en bredere, venstreorientert europeisk bevegelse *Rekonstruksjonen av den europeiske by*. Fokuset var på byutvikling og bygging av nye nabolag med en design som var forankret i historien og kulturen i den aktuelle regionen.

Dagens byplanteori vender på en måte tilbake til den førmoderne modellen. Den skal stanse byspredning, og reparere på de miljøskadene som fulgte den spredte utbyggingen. I Bergen får søknader om nye byggeområder i byens randsoner nå avslag, mens det åpnes for tett og høy bygging langs bybanetraseen. Rundt bybanestoppene skal det bygges offentlig og privat service slik at flere folk kan gå til hverdagslige gjøremål. Dette vil være med å redusere transportbehovet og minske arealbruken. Her har nyere plandokumenter fra Bergen kommune vært mitt teoretiske grunnlag.

For å finne svar på problemstillingen, hva som har styrt og styrer byutviklingen fra 1960-tallet til i dag, vil jeg se både på vekstidealismen (saneringsidealismen) på 1960-tallet og en dreining mot en mer kontekstuell metodikk på 1970-tallet i nasjonal og internasjonal sammenheng (Lexau 2000, Rowe og Koetter 1978). Nasjonalt vil jeg se nærmere på kampen for å bevare gamle Stavanger og Oslos trafikkplaner på 1960-tallet (Wergeland, 2013). I en internasjonal sammenheng vil jeg trekke frem påvirkningen fra USA, cityfunksjonen (Roald, 2010, s. 164) og samtidig se hvordan aksjonister stod opp mot mektige byplanleggere (Jacobs 1961).

Metode

Jeg vil i hovedsak analysere konkrete eksempler fra områder i Bergen der sanering var vedtatt: Marken, Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord. Ut fra disse eksemplene vil jeg diskutere byutvikling i en større sammenheng. Viktige kilder vil være reguleringskart og -planer, bildearkiver (Byarkivet og UBB billedsamling) som vedrører de tre områdene, samt

kronikker og debattinnlegg om temaet i aviser og tidsskrift som *Bergens Tidende*, *Byggekunst*, *Arkitektnytt* og *Fortidsvern* fra 1950-, -60-, og -70-tallet. Ved å se på debatter og meningsytringer som foregikk til ulike tider vil jeg belyse hvilke verdier og tankeganger som ligger bak utsagnene og den store endringen i verdisyn som fant sted i første halvdel av 1970-årene. Jeg vil også sammenligne meningsytringene på 1960- og -70-tallet med dagens diskusjon om byutvikling.

En del av denne historien er etableringen av Bergens Saneringsinstitutt i 1961. Sanering var i utgangspunktet et positivt ladet ord, men i løpet av 1960-årene ble de negative resultatene av sanering åpenbare, og uttrykket fikk en negativ klang. Sanering kom generelt anvendt til å innebære rasering av gammel bebyggelse og reising av ny (Fossen og Grønlie, 1985, s. 550). Jeg vil se hvordan både saneringsbegrepet og Saneringsinstituttet endret seg med tiden. I 1975 skiftet Bergen Saneringsinstitutt navn til Institutt for byfornyning A/S. Samtidig med navneendringen skiftet de også logo (fig. 1 og 2).

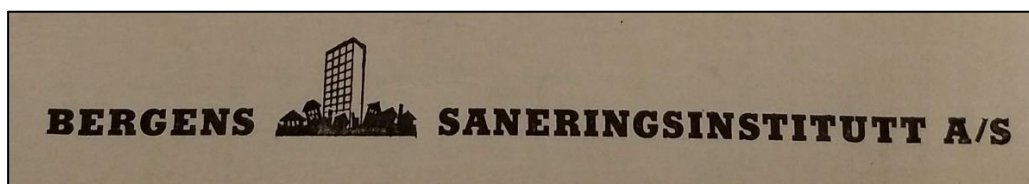


Fig. 1. Logo for Bergen Saneringsinstitutt AS (Arkivet etter IBB, 2770-la1)

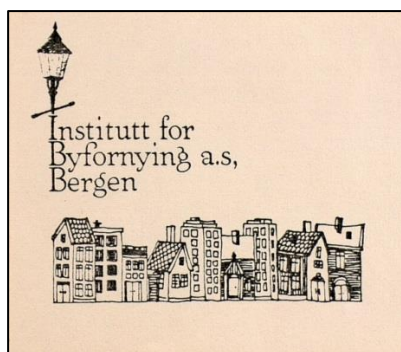


Fig. 2. Logo til Institutt for Byfornyning AS. (Arkivet etter IBB, 2770 - Jca4)

Den første logoen viser hvordan den moderne høyblokken ruver over falleferdige små bolighus, mens den nye viser et harmonisk samspill mellom eldre og nyere bygningstyper. Den illustrerer også et ideologisk skifte i videre forstand, derfor vil jeg trekke inn andre eksempler som viser dette. Blant annet vil jeg se på kampen om Gamle Stavanger og den organiserte motstanden mot sanering som vokste frem ved arkitektskolen La Cambre i Brussel.

Saneringsområdene

Marken, et av områdene som i utgangspunktet ble pekt ut for sanering, er et sentrumsstrøk i Bergen som likevel har beholdt mye av sitt gamle særpreg. Frem til år 1536 lå området under Nonneseter kloster og ble brukt til jordbruksland (Roald, 2010, s. 192). Den dominerende bebyggelsesstrukturen i området er den klassiske bergenske selvgrodde småhusbebyggelsen. Området har smug og gater som munner ut i hovedgaten Marken. Allerede før første verdenskrig var det planer om å sanere Marken, og etter andre verdenskrig ble Marken sett på som den viktigste saneringsoppgaven i Bergen (Fossen og Grønlie, 1985, s. 557). I 1971 kom vedtaket om å rive Marken. Det ble store protester fra ulike hold; folkemøter, leserinnlegg i aviser og beboere som sendte protestskriv til kommunen. Marken-kontoret ble opprettet og saken ble kjent over hele landet. Saneringsplanene ble utsatt, blant annet av økonomiske grunner, ideologien skiftet og husene står der fortsatt i dag.

Området *Solheimsgaten sør* var avgrenset av Solheimsgaten, Løbergsveien, Skrivergaten og Michael Krohns gate. Dette var et av områdene som Saneringsinstituttet anbefalte å sanere, og det eneste strøket hvor saneringen virkelig fikk dimensjoner. Bebyggelsen besto hovedsakelig av trehus fra 1880- og -90-årene som ble reist i forbindelse med industrietableringen i Solheimsviken. I tillegg til boliger var her både forretninger, verksteder og noen få fabrikker. Hele området ble sanert med unntak av noen få hus. De ble erstattet med blokkbebyggelse, alderspensjonat og næringsbygg (Vågen, 2003).

Damsgårdsveien nord ble strøket rundt en del av Damsgårdsveien kalt, avgrenset av Michael Krohns gate og Puddefjorden. Damsgårdsveien nord besto for det meste av trehus som var i elendig forfatning etter datidens boligstandard. Området ble regulert til næringsvirksomhet. Saneringsarbeidet startet opp på slutten av 1970-tallet og ble slutført i løpet av første halvdel av 1980-tallet (Vågen, 2003).

Dagens byutvikling

Prosessene som lå til grunn for 1960-tallets byplanlegging hadde utgangspunkt i det som da ble sett på som positiv utvikling; skaffe folk bedre boliger og bedre fremkommeligheten. Jeg vil sammenligne dette med dagens byutvikling i forbindelse med fortetting langs Bybanen. Målet er å imøtekomme behovet for boliger nær kommunikasjonslinjene, dessuten å redusere biltrafikken til fordel for offentlig kommunikasjon og bedre klima. Dette har i praksis vist seg å åpne for tett og høy bebyggelse rundt bybane-stoppesteder. Jeg vil også se på

konsekvenser av fortettingen. Det er blant annet vedtatt å rive 16 villaer på Wergeland, der tre av dem er verneverdige. Villabebyggelsen er fra perioden 1900-1924 er preget av jugend- og sveitserstil, og slike villastrøk med store hus og hager er en viktig del av byens bygningsarv og bebyggelsesstruktur. De overordnede plankravene åpner likevel for rivning av eksisterende bebyggelse og høy utnyttelse i disse områdene, fordi begrensninger på personbiltrafikken gjennom kort avstand til ulike serviceinstitusjoner anses som et overordnet samfunnsmessig tiltak. Istedenfor store hus med hager skal det bygges blokker.

Sentrale begreper

Et *kulturminne* er ifølge kulturminneloven «spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø», ofte er dette referert til som et enkeltobjekt, mens et kulturmiljø (fig.1) er «områder der kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng» (Kulturminneloven, 2018, § 2).

Sanering betyr opprinnelig «å gjøre sunnere» og henspiller på å høyne den helsemessig lave standarden i gammel bebyggelse. Det er ikke alltid snakk om å rive hele hus, men å sette dem i stand. Punktsanering er å fjerne ett eller to hus, og sette opp et nytt. I 1967 kom *Loven om sanering i tettbygde strøk*, noe som innebar at man kunne rive bebyggelsen i hele områder, kalt *strøksanering*. I denne oppgaven vil jeg bruke begrepet sanering om å rive hus.

Byfornyelse har tradisjonelt blitt forstått som en mer hensynsfull oppgradering og gjenoppbygging av forfalte bystrøk på offentlig initiativ og gjerne fullfinansiert med offentlige midler. Generelt, og uavhengig av offentlige og private aktørers rolle, kan byfornyelse forstås som replanlegging med sikte på nybygging for oppgradering, fortetting og transformasjon i eksisterende bystrøk, og i den sammenheng, forbedre kvaliteten på utearealer, (offentlige) tjenester og transportforhold (Senter for eiendomfag, u.å).

Saneringsloven ble endret til *Lov om fornyelse av tettbygde strøk* i 1976. Byfornyelse skulle gjennomføres, enten som til da ved totalfornyelse i form av rivning og bygging av nytt, eller ved utbedring av bestående bebyggelse (Falk, 2003).

Ekspropriasjon betyr at noen blir fratatt sin eiendom, om nødvendig med tvang, mot erstatning. Som regel eksproprieres det til offentlige formål, men private kan også ekspropriere. For å ekspropriere kreves det lovhjemmel fordi det skjer et inngrep i eiendomsretten (Jusstorget.no).

1.4 Eksisterende litteratur, forskningslitteratur og arkivmateriale

Per Jonas Nordhagen har skrevet om saneringsprosessen i Marken i boken *Trebyen faller* fra 1975, og om manglende vilje fra kommunen til å ta med erfaringer fra bevaringen av lignende områder i vurderingen av områdets fremtid. Kommunen benyttet seg av en velferdsargumentasjon for sanering, som omsorg for byens svakerestilte gjennom tjenlige boliger og gode sanitære forhold, mens Nordhagen hevdet at hovedårsaken var tilrettelegging for byens næringsliv. Han mente at det ville være både billigere og enklere å sette i stand de husene som allerede var der enn å rive for å bygge nytt. Nordhagen mente at hovedspørsmålet dreide seg om hvem som skulle få lov å bruke området, de som allerede bodde der, eller næringslivet. Jeg vil også se på hva som kan være underliggende årsaker og ikke-kommuniserte beveggrunner i dag.

Når det gjelder litteratur om Bergens byhistorie er det særlig to bøker som har vært viktige. Anders Bjarne Fossen og Tore Grønlie har skrevet *Bergen bys historie* (1979 / 1995), der Grønlie har skrevet om byplanleggingen i den aktuelle perioden. Hans-Jacob Roald har skrevet *Byplanen - En historie om utviklingen av Bergen by* (2010). I begge disse omfattende verkene er saneringsteorien en del av en større historie, og jeg har fått innblikk i planer som aldri ble noe av. Der står også bakgrunnen for vekstidealismen og endringen i retning en mer kontekstuell tilnærming, men ingen av dem har gått mer grundig inn i diskursen som førte til endringene. Min plan er derfor å gå dypere inn i prosessen og mulige årsaker til de ideologiske endringene som fant sted.

Colin Rowe ga ut boken *Collage City* i 1978. Han trekker frem betydningen av en collage-aktig byutvikling, der eldre bebyggelse og bystruktur danner grunnlag og inngår i nye forbindelser med nye planer og ny bebyggelse.

Siri Skjold Lexau har skrevet boken *Mind the Gap*, der hun blant annet tar for seg ulike personer og grupper som er kritiske til den modernistiske byutviklingen. Hun skriver blant annet om motstandsbevegelsen som vokste frem ved arkitektskolen La Cambre i Brussel, noe som ble viktig for europeisk motstandsideologi. Hun skriver om overganger mellom ulike byutviklingsteorier og har derfor vært en viktig kilde for å forstå hvorfor ideologier skifter.

Eric Mumford har skrevet boken *The CIAM discourse on Urbanism, 1928-60* (2000), der han tar for seg historien til CIAM og utbrytergruppen Team 10.

Når jeg har sett på byutviklingen i dag har jeg blant annet brukt boken *Kompakt byutvikling. Muligheter og utfordringer* av Gro Sandkjær Hanssen, Hege Hofstad og Inger-Lise Saglie

(red.) (2015). Boken omhandler den “kompakte by”; tette urbane byområder som gradvis har blitt symbolet for bærekraftig utvikling. Grunnen er at den blant annet reduserer transportbehovet og skal føre til en levende og mangfoldig by gjennom funksjonsblanding av boliger, service og næring - gjerne i tilknytning til banegående kollektivtrafikk. Dette har vært bakgrunns litteratur når jeg har sett på fortetting langs bybanen.

Lena Sannæs har skrevet en masteroppgave med tittelen *Riv rasket!: en studie av debatter rundt sanering og bevaring av eldre trehusmiljøer i Stavanger, Kristiansand, Bergen og Arendal, 1945-1980*, som ble utgitt i 2012. Her skriver hun om temaet sanering i fire byer i samme oppgave, og har derfor ikke mulighet å gå så dypt inn i debattene i Bergen. Jeg har i tillegg sammenlignet dagens diskusjoner om byutvikling med diskusjonene på 1960- og -70-tallet og sett på hva som synes å styre byutviklingen mest, og samtidig sett om det er mulig å lære noe av tidligere diskusjoner. Hennes tekst har vært til hjelp når jeg har sammenlignet Marken med Gamle Stavanger.

Tidsskriftet *Byggekunst* viser tydelig hvordan ideologien endres med tiden, det har derfor vært en stor hjelp å få et innblikk i artikkelforfatterne tanker i samtiden.

Arkivmateriale

For å få mest mulig detaljert informasjon om de tre saneringsstrøkene Marken, Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord, har Bergen Byarkiv vært en uvurderlig kilde. Arkivet for Institutt for Byfornyning Bergen AS omfatter både perioden med saneringsplaner og restaureringsarbeid. Der finnes det blant annet kart, reguleringsplaner, arkitekttegninger, artikler fra tidsskrift og aviser, bilder, rapporter og brev. Det kommer frem både interne diskusjoner og offentlige kunngjøringer. Der er brev mellom Saneringsinstituttet og kommunen, og brev mellom Saneringsinstituttet og beboere i saneringsstrøkene. I henvisningene til arkivmateriale her, vil jeg vise til Institutt for Bergen byfornyning (IBB) og boks-nummer.

I perioden før Bergen saneringsinstitutt ble opprettet på 1960-tallet er Arkiv etter reguleringsvesenet det jeg har brukt. I henvisningene til materiale jeg finner her vil jeg vise til arkiv etter reguleringsvesenet og boks-nummer.

Ellers har jeg brukt artikler fra Bergens Tidendes arkiv og reportasjer fra NRK sitt arkiv med reportasjer fra 1970-tallet som omhandler Marken, Gamle Stavanger og Selegrend borettslag.

2 Modernistisk byplanlegging

2.1 En visjon om å forandre verden

Diskusjonen om byutvikling har siden 1960-tallet vært ført mellom to fronter. På den ene siden har byplanleggere og arkitekter hatt den amerikanske og etter hvert kinesiske storbyen som modell, preget av skyskraperne med et flimrende kommersielt språk på storskjermer og lysreklamer, samt økende bilisme på brede motorveier på kryss og tvers. Ønske om vekst sammen med en ustoppelig endringsvilje har vært drivkraften bak denne utviklingen. En motpol til dette er den tette byen med et sosialt aktivt sentrum, en modell for andre byplanleggere og arkitekter. Her ble det lagt vekt på nærhet i en menneskelig målestokk, beboernes medvirkning i byplanleggingen og ønske om å bevare «gamlebyens» særpreg. Den første modellen tok utgangspunkt i de modernistiske visjonene på begynnelsen av 1900-tallet. Dette var ikke bare en arkitektonisk retning, men en ideologi eller visjon om at ved å fjerne den gamle byen og bygge helt nytt, både når det gjaldt gatestrukturen og arkitekturen, ville verden bli et bedre sted for folk å leve. For å forstå hvorfor modernistene ville endre verden må vi se på forholdene folk levde under.

Reaksjoner på helsefarlige gater

Som følge av den industrielle revolusjon ble byens trange gater overfylt av folk og dyr. Der var frukt- og grønnsakhandlere, tiggere, hunder, hester og vogner midt i gatene. Hestemøkk og kloakk fløt rundt, byen stinket og sykdommer og epidemier herjet. I en storby som for eksempel London este bebyggelsen utover landskapet og landsbyer ble oppslukt av industriområder. Folk ble syke og motløse og det var skrikende behov for forandring. Folk trengte orden, lys, luft og nærhet til naturen. England var en pådriver for sunnhetsbevegelsen. Den visjonære arkitekten Ebenezer Howard (1850-1928) fikk gjennomslag for begrepet hageby i sin bok *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform* fra 1898, videreutviklet i den reviderte utgaven *Garden Cities of Tomorrow* fra 1902. Storbyer som London måtte avlastes av mindre, selvforsynte satelittbyer med egne arbeidsplasser, omsluttet av et grønt belte slik at byveksten ble begrenset. Hus skulle spres utover langs nye gater og det ville være nok åpen tomt for alle til at familiene også kunne dyrke grønnsaker for eget behov. Men de britiske hageby-idealistene møtte motstand, de ble sett på som nostalgikere av en fremvoksende gruppe arkitekter på kontinentet: modernistene. En av deres fremste talsmenn var den sveitsisk - franske arkitekten Le Corbusier (1887-1965) (pseudonym for Charles-Edouard Jeanneret-Gris). Disse radikale arkitektene forkastet hagebyens «innsnevrede» perspektiv, og var villig til å sanere enorme områder for å kunne skape byplaner i helt nye dimensjoner. Modernistene så på de gamle byene som et lappeteppes av rot og kaos, og ville derfor rive den gamle byen og bygge i høyden. På den

måten fikk folk mer privatliv og tilgang på lys og luft. Planen var å dele byen inn i ulike soner etter funksjon, såkalt sonering: bolig, rekreasjon, arbeid og næringsvirksomhet, og knytte disse sammen med et effektivt transportsystem. Le Corbusier designet *Ville Contemporaine* (fig. 3) i 1922, en ideal by for 3 millioner mennesker. Midtpunktet i byen var en gruppe 60-etajers korsformede skyskrapere bygget i stål og glass. Her skulle det administrative senteret være og luksusleiligheter for samfunnets elite. Arbeiderklassen skulle bo i satellittbyer utenfor bykjernen, omgitt av natur. Den tradisjonelle innestengte, kvelende gaten som rommet overbefolkning og dårlige sanitære forhold måtte bort. Han mente at gaten måtte være en maskin for å produsere fart; tungtrafikken i kjelleren, langsom trafikk på bakkeplan og hurtigtrafikk på egne viadukter (Butenschøn, 2009, s. 88 - 89).

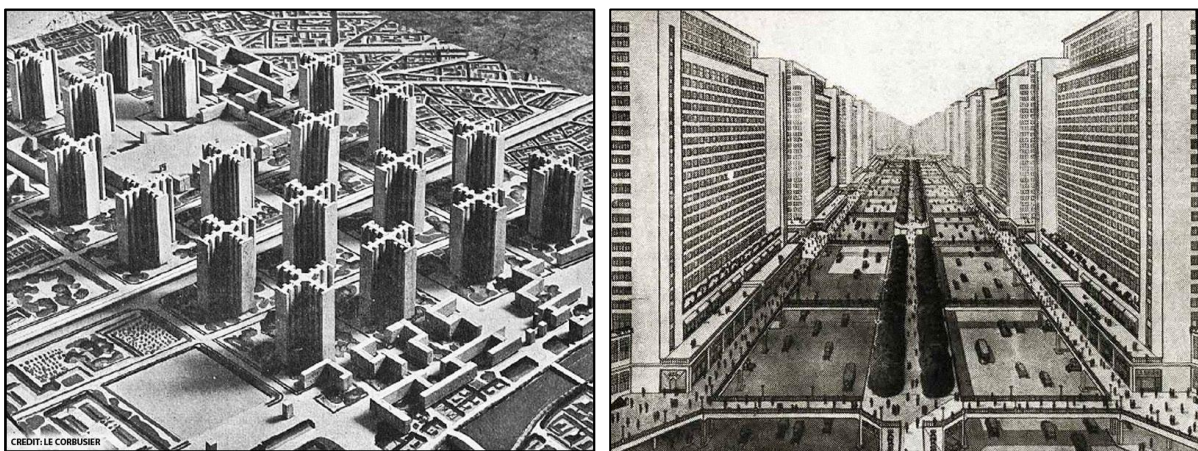


Fig. 3. a og b: Le Corbusiers millionby *Ville Contemporaine* (u.å)

2.2 CIAM – motor for internasjonalt koordinert byplanlegging

Det internasjonale samarbeidsorganet *CIAM* (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*) ble etablert for å fremme og videreutvikle modernismens teorier innen arkitektur og byplanlegging gjennom «å formulere samtidens arkitekturproblem; påpeke den moderne arkitekturs ånd; hjelpe denne ånd til gjennombrudd i tekniske, samfunnsmessige og sosiale kretser; overvåke arkitekturens oppgave» (Gunnarsjaas oversettelse i Gunnarsjaa: s., 1999). Den første kongressen som tok opp disse problemstillingene ble arrangert i La Sarraz (Sveits) i 1928 og den siste som endte med oppløsning av CIAM ble holdt i Otterloo (Nederland) i 1959. Kongressene samlet de modernistiske arkitektene og hadde som formål å spre internasjonale (modernistiske) arbeidsmåter (stil var ikke noe modernistene ville vedkjenne seg). Organisasjonen som i en årrekke ble dominert av Le Corbusier og Sigfried Gideon arbeidet blant annet med å finne løsninger for hvordan en kunne utforme boliger med nødvendige, tilstrekkelige funksjoner på minst mulig plass. Målet var å komme frem til arealøkonomiske planløsninger som kunne holde byggekostnadene nede (Brekke m.fl.,

2003, s. 312 - 313). I fokus stod fellesboligen som var blokker eller høyhus med mange leiligheter, omringet av grønne arealer. Det ideelle var at boligene skulle være arealøkonomiske og praktiske med mange tekniske innretninger. Skipslugarer og campingvogner var forbilder for en god bolig, fordi de hadde knapp, men fleksibel innredning, og var rensket for alt som var unødvendig. Le Corbusier formulerte modernismens idealer gjennom det såkalte Athen-charteret som han utformet på bakgrunn av CIAM-møtet som fant sted på en skipsreise mellom Marseille og Athen i 1933. Han mente at samfunnet måtte styres ovenfra og at byråkratiske organisasjoner ville bringe orden i byen (Lexau, 2010, s. 28).

De radikale arkitektene som samlet seg om Le Corbusier og hans ideer om den ideelle byen hadde et genuint ønske om å forbedre verden for den vanlige borger. De laget et sosialt program; å skape en bedre by for vanlige folk, der en skulle få individuell frihet. Det var et opprør mot fortidens byer som de mente var bygget for overklassen (Butenschøn, 2009, s. 90). CIAM måtte ha et program som overbeviste by-myndighetene; politikere, reguleringsvesenet og byplanleggerne, om at modernismens arkitektur var det eneste riktige. De argumenterte med at det var stor økonomisk gevinst i å bygge effektiv og arealbesparende arkitektur uten overflødig dekor. Langt på vei fikk de modernistiske arkitektene mandat til å definere de overordnede prinsippene for moderne byplanlegging, både fra de som styrte i byene og fra folk flest som ikke var vant til å blande seg inn i ekspertenes konklusjoner.

2.3 Modernistisk byplanlegging i Norge

Stockholmutstillingen i 1930 ble gjennombruddet for funksjonalismen i Skandinavia. Lette, enkle, lyse og masseproduserte bygninger som var ribbet for all overflødig pynt ble presentert på utstillingsområdet. Unge norske arkitekter samlet seg rundt de nye funksjonalistiske ideene i sosialistiske arkitekters tidsskrift PLAN, som kom ut i årene 1933-36. PLAN-gruppen la vekt på den alminnelige boligbyggingen og et sparsommelig formspråk som passet for det fremvoksende sosialdemokratiet. (Butenschøn, 2009, s. 91 - 92).

I 1949 ble PAGON (Progressive Arkitekters Gruppe Oslo Norge) opprettet som en norsk undergruppe av CIAM, etablert av en gruppe norske arkitekter som ønsket å videreføre de funksjonalistiske CIAM-ideene. Aktive medlemmer i denne gruppen var blant annet Arne Korsmo, Sverre Fehn, Geir Grung, Odd Østbye, P.A.M. Mellbye, Håkon Mjelva, Robert Esdaile og Christian Norberg-Schulz. I *Byggekunst* nr. 6-7, 1952 (fra s. 93) presenterte PAGON-gruppen CIAMs prinsipper for leserne. Der var de opptatt av den «nye

romoppfatningen» i boligen. Ved bruk av moderne stålskjelett som bærende konstruksjon kunne det indre rommet frigjøres slik at boligen kunne tilpasses individuelle behov. PAGON viste at dette prinsippet også kunne tilpasses norske forhold (Norberg-Schulz, 1983, s. 21 - 22).

De norske modernistene ville også gjøre store urbane inngrep for å bedre trafikkforholdene i byene. På tegnebrettet ble store deler av Oslo sentrum revet og erstattet med effektive trafikkåre og store modernistiske bygg. Den første store offentlige planen for Oslo som kom etter 2. verdenskrig, var Generalplanen for Oslo i 1950, en revidert versjon av Harald Hals' arbeid i mellomkrigstiden. I denne planen var offentlig transport den foretrukne transportformen, men etter hvert som tiåret utviklet seg ble planen kontinuerlig omarbeidet og for hvert trinn økte oppmerksomheten på veiene. I *Byggekunst* i 1957 skriver daværende generalplansjef Helene Kobbé om hvordan det sentrale Oslo blir mer og mer ineffektiv for hvert år, noe som koster både tid, penger og er et daglig irritasjonsmoment. Trafikksituasjonen ble derfor det viktigste premisset i byutviklingen. Spørsmålene var hva som ville skje hvis og når den amerikanske bilkulturen erobret hovedstaden, og hvordan det var best å planlegge for et fremtidig bylandskap dominert av veier og motorveier.

I 1960 presenterte arkitektene Gullik Kollandsrud og Henrik Sommerschild et forslag til en ny plan for sentrum av Oslo. Et 72 meter bredt veianlegg inndelt i tre nivåer skulle gå fra Akerselven til Slottet. Det laveste nivået skulle være reservert for rask biltrafikk og toglinjer, midtnivået for langsommere biltrafikk og parkeringsanlegg, mens toppnivået vil være til bruk for fotgjengere. Dette byggverket skulle plasseres rett gjennom sentrum i likhet med motorveien til Le Corbusiers *Ville Contemporaine* (fig. 3b). Byens tradisjonelle hovedgate, *Karl Johans gate*, ville dermed forsvinne. Denne tre-etasjers veien ble ikke bare sett på som en løsning på funksjonelle behov, men også som en forbedring av Oslos estetiske profil (Wergeland, 2013, s. 245 - 246).



Fig. 4. Ny bymotorvei-plan i 1965 (Schibsted, 2004)

Fig. 5. Planlagt veikryss på Grünerløkka (Oslo byplankontor, 1965)

Noen kritiske arkitekter i PAGON hadde begynt å stille spørsmål ved Aten-charteret, og brukte ordet *utopi* om visjonene til planavdelingen i Oslo. I tidsskriftet *Byggekunst* hadde Norberg-Schulz, allerede i 1954, stilt spørsmål ved de nye amerikanske bilbyene. Han påpekte at de ikke hadde plass til fotgjengere og manglet den urbane sjel (Wergeland, 2013, s. 231). Likevel var det fortsatt den funksjonalistiske ideologien som regjerte, og de revolusjonære veianleggene skulle være verktøyet som reddet byen. I 1965 la Oslo Byplankontor frem løsningen om en inntil 12 felts motorvei med store plasskrevende avkjøringsramper (fig. 4). Planen het *Transportanalysen for Oslo-området*. I forbindelse med veianlegget måtte store deler av Oslo saneres. I bydelen Grünerløkka skulle eldre bygårder erstattes med lamellblokker og et stort veikryss (fig. 5).

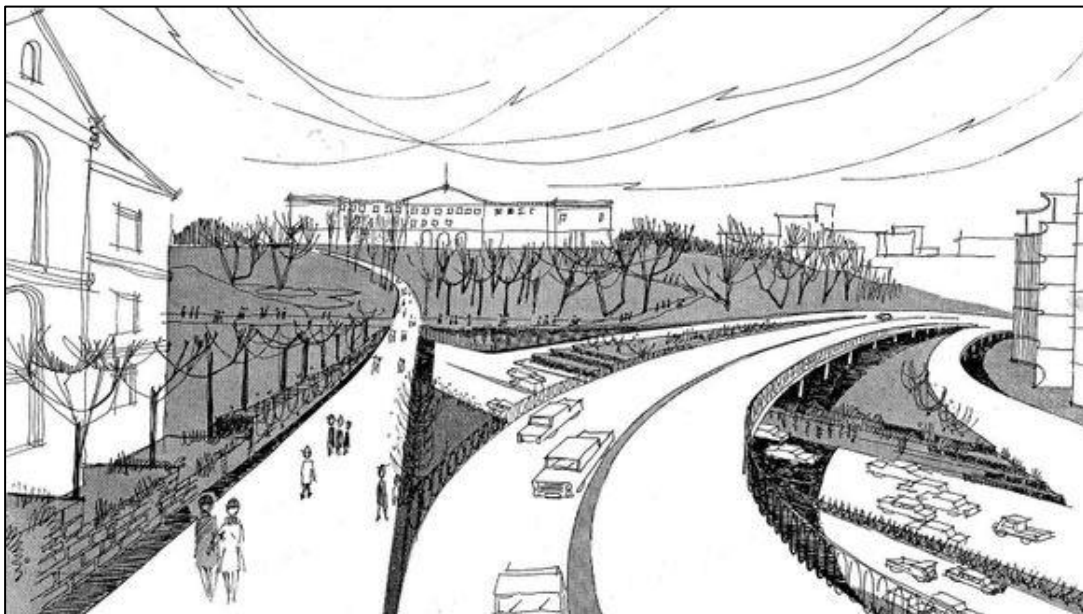


Fig. 6. Planlagt veikryss ved Slottsparken (Illustrasjon fra *Transportanalysen for Oslo-området*, Oslo byplankontor 1965)

2.4 Sosial boligbygging etter 2. verdenskrig

Det var imidlertid ikke bare veianlegg som var utfordringen for byplanleggerne. Bombeangrep fra både tysk og alliert side hadde ført til direkte bolignød i Norge etter 2. verdenskrig, særlig i kystbyene og i Nord-Norge. Bergen slet fortsatt med ettervirkningene fra en storbrann i 1916, i tillegg ble svært mange boliger ødelagt av en eksplosjon på Vågen i 1944. Boligmangelen i byen var derfor enorm i 1945. Men oppbyggingen av boliger tok tid; knapp tilgang på arbeidskraft og rasjonering av materialer satte begrensninger for byggeaktiviteten. Primærbehovene kom i første rekke. Sentrum bestod av gammel tettbygd trehusbebyggelse, forretnings- og leiegårdsbebyggelse og i utkanten av byen var det villa- og småhusbebyggelse (Fossen og Grønlie, 1985, s. 567). I 1950- og -60-årene ble byen utvidet med en helt ny type bebyggelse, konsentrerte boligbyer av blokker, gjerne omgitt av grøntanlegg og lekeplasser, men uten den tradisjonelle gaten. Langstrakte lamellblokker i mur eller betong på 4-5 etasjer var standardtypen for den sosiale boligbyggingen (Brekke, m. fl. s. 345). Gunstig finansiering gjennom Husbanken kombinert med kostnadsdempende byggemetoder som ble utviklet i kjølvannet av modernismen, gjorde det mulig å bygge slike drabantbyer. I følge Fossen og Grønlie (1985, s. 579) skiftet boligproblemet karakter fra slutten av 1940-årene til midten av 1960-årene. Bolignøden ble mindre, men etterspørselen steg – folk ønsket seg ny bolig på grunn av økt velstand.

Fra 1945 til midten av 1950-årene var Bergen kommune den største byggherren i byen. Andre byggherrer var to samarbeidende boligbyggelag: *Bergen boligbyggelag* (BOB) og *Vestlandske Boligbyggelag* (Vestbo). De ble stiftet i henholdsvis 1941/45 og 1946. BOB hadde et nært forhold til kommunen fra starten av. I 1948 hadde kommunen 80 % av andelskapitalen i laget, og ga i tillegg betydelige lånegarantier. Kommunen og de to boligbyggelagene stod for ca. 40 % av byggeaktiviteten frem til 1955, resten stod andre byggherrer for (rent private boligselskaper, bedrifter og boliglag). Etter 1955 var det nesten helt slutt med den kommunale boligbyggingen. BOB og Vestbo overtok en stadig større del av utbyggingen og markedet. I tidsrommet 1966-71 bygget de rundt 70 % av alle nye leiligheter innenfor byens grenser (Fossen og Grønlie, 1985, s. 589 - 590).

Det store boligbehovet åpnet for spekulativ boligbygging og alt for høy utnyttelsesgrad som førte til at mange av de gode kvalitetene gikk med i dragsuget. Det var ifølge Fossen og Grønlie (s. 599 - 601) en stor interessekonflikt mellom *reguleringsmyndighetene* på den ene siden og de andre *kommunale etatene* og *politikere* på andre siden. Reguleringsmyndighetene var opptatt av regulering i pakt med terrenget, en åpen bebyggelse med store grøntarealer, balanse mellom ulik bebyggelse og tilhørende serviceanlegg. Men alle var ikke like opptatt av disse kvalitetene, det ble nærmest gitt et

påbud om høy utnyttelse og dermed «blancofullmakt» i form av dispensasjon i retning økt konsentrasjon i Bystyrevedtak i 1950 og 1952. I perioden 1945-1960 var det derfor klare utviklingstrekk i reguleringsarbeidet. Sent regulerte områder ble stort sett langt sterkere utnyttet enn tidligere regulerte. Reguleringsplanene ble også hyppig endret i retning økt utnyttelse av områdene, enten ved at planene ble erstattet med nye eller ved dispensasjoner i forbindelse med byggearbeidene. Reguleringssetaten var derfor under et konstant press for å regulere tett. Områder som hadde lav, åpen blokkbebyggelse med grøntareal rundt, kunne plutselig få innslag av høyhus med tretten etasjer som dominerte hele området. Et eksempel er et område på Mannsverk som ble regulert til boligbygging i 1954 etter en plan med 528 leiligheter. Under utbyggingen ble antall leiligheter omtrent fordoblet. Figur 7 viser en 13 etasjers høyblokk i området. De tidlige modernistene ønsket seg spredte blokker med romslige grøntområder, mens rommene mellom lamellblokkene i drabantbyene ofte ble verken landlige eller urbane, men en slags mellomting med lite attraktivt uteareal.



Fig. 7 Høyblokk som ruver over lavblokkene på Mannsverk (Widerøe, 1970)

3 Saneringsstrøkene i Bergen

3.1 Bergen Saneringsinstitutt velger ut saneringsstrøk

På 1960-tallet var trehusene i de gamle bysentrene stort sett gamle, trange og uten de bekvemmelighetene som nybyggene i drabantbyene hadde. Kontrasten var stor til de moderne leilighetene som ble bygget utenfor sentrum. Folk som hadde råd å flytte forsvant fra byen og gjerne eldre og ressursvake mennesker ble igjen. Interessen for å pusse opp de eldre trehusene var ikke tilstede, dermed forfalt bygningene og områdene ble forslummet. Strøkene med de tradisjonelle trehusene ble sett på som en skam for byen. Trehusbebyggelsen hadde også press fra andre sider. I hele Vest-Europa dominerte vekstideologien i 1950- og 60-årene. Den økonomiske veksten ble kun sett på som positiv, og samfunnet burde derfor legges til rette for at veksten kunne fortsette. Sentrum var stedet for næringslivet, og ved å fjerne trehusbebyggelsen kunne en få plass til moderne bygg eller veier fra drabantbyene og inn til sentrum.

På 1940- og 50-tallet var det reguleringssetaten i kommunen som stod for saneringen i byene, men i 1961 ble *Bergen Saneringsinstitutt A/S* opprettet. Saneringen hadde gått tregt fordi kommunen var opptatt med gjenoppbyggingen etter krigen og boligbyggingen utenfor sentrum. Initiativet til Saneringsinstituttet kom fra Fritz Carl Rieber som presenterte forslaget i et foredrag i Bergen Handelsforening i 1960. Forslaget ble godt mottatt, blant annet av byplansjef Olav Nesse (Rieber, 1960, s. 25 og 33). Formålet med instituttet var å redusere bolig underskuddet i Bergen og å utrede nødvendigheten av sanering. Selskapet skulle drive sin virksomhet på forretningsmessig basis gjennom kjøp eller ekspropriasjon av eiendommer for sanering og videre salg eller bortfeste av grunn (Fossen og Grønlie, 1985, s. 556). Bergen kommune tegnet 51 % av aksjekapitalen og den øvrige delen kunne tegnes av enkeltpersoner og institusjoner. I årene 1966-68 kartla Saneringsinstituttet byen og undersøkte 41 sentrale områder der det var aktuelt å sanere (fig. 8). Dette var en undersøkelse av 7000 leiligheter i Bergen. I mai 1968 la instituttet frem en oversikt over ti saneringsmodne strøk. Av disse aksepterte formannskapet følgende ni strøk: *Solheimsgaten sør, Damsgårdsveien sør, Damsgårdsveien nord, Marken, Engen, Sydnes, Nordnes mot sjøen, Markegaten* og *Fredriksbergsgate* (fig. 9). I følge instituttet var i gjennomsnitt 80 % av leilighetene ufullstendige i disse strøkene, – de manglet selvstendige kjøkken, WC, eller bad. I tillegg var her trange smug og gårdsplasser, dårlige vedlikeholdte hus og fuktige leiligheter som ofte var bygget på jorden uten skikkelig drenasje. I tillegg anbefalte brannvesenet sanering av all konsentrert eldre bebyggelse. Det ble saneringsinstituttets oppgave å komme frem til hvilke av disse ni områdene som burde saneres først. For å finne ut dette foretok instituttet en utredning og en markedsundersøkelse. De tre strøkene som kom øverst på

listen og ble anbefalt å rives først var strøk nr. 13: *Marken*, strøk nr. 1: *Solheimsgaten sør* og strøk nr. 3: *Damsgårdsveien nord*, i den rekkefølgen. Marken lå sentralt i Bergen sentrum, mens Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord lå litt utenfor bykjernen.



Fig. 8. Områder som ble evaluert for mulig sanering (arkivet etter IBB, 2770, Ia2)

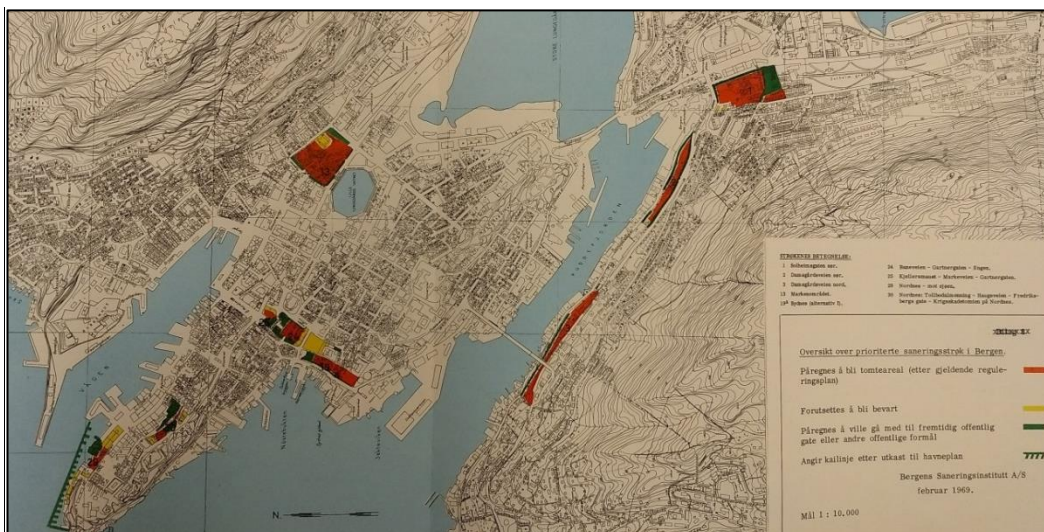


Fig. 9. Ti saneringsklare strøk i Bergen (arkivet etter IBB, 2770, Ia1)

3.2 Marken

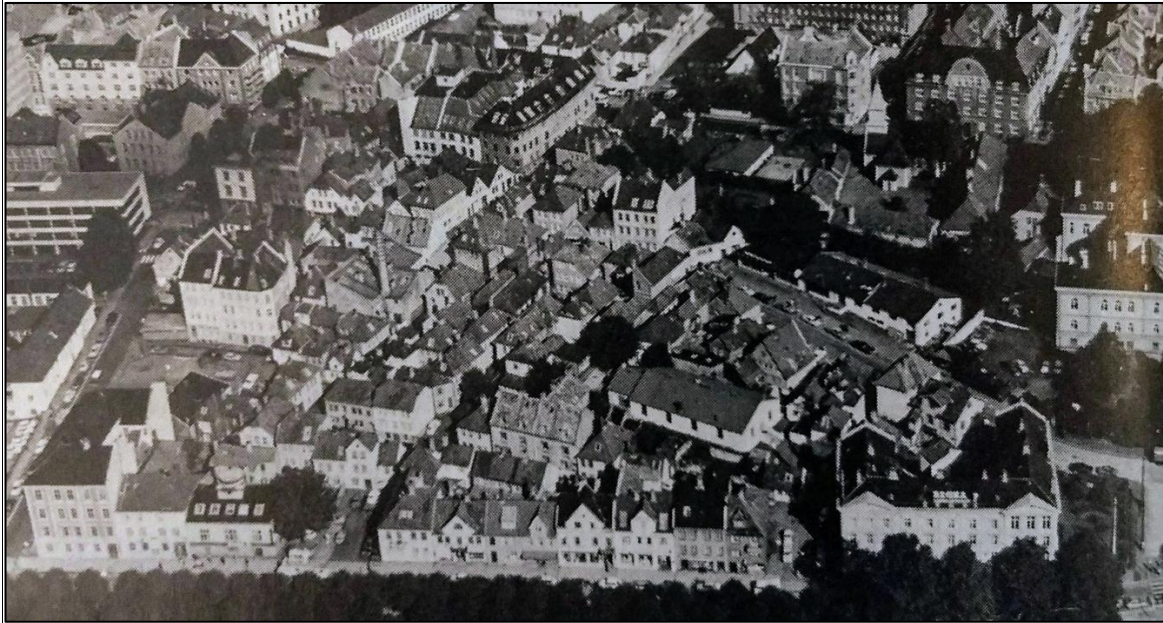


Fig. 10. Marken i 1973 (Fossen og Grønlie, 1985)

Historisk utvikling i Marken

Marken er et strøk i Bergen sentrum som i dag grenser til Nygaten, Kong Oscars gate, Strømgaten, Peter Motzfeldts gate og Kaigaten. Innenfor disse gatene ligger hovedgateløpet Marken, de mindre gateløpene Tverrgaten og Grønnevold, en rekke smau og smågater, åpne plasser og bakgårder (fig. 10 og 12). Fra gammelt av ble navnet Marken brukt om et jordbruksland som lå under Nonneseter kloster frem til reformasjonen på midten av 1500-tallet. I 1528 fikk riksråd Vincent Lunge klosteret av Kongen og bygget det om til sin private herregård. Gateløpet Marken (tidligere Lungegårdsgaten) førte opprinnelig fra Rådstuen til denne staselige Lungegården. På 1600-tallet lå det bebyggelse langs denne ferdselsveien som 100 år senere fikk navnet Westre Marchegade. Her lå blant annet flere kjente vertshus og byens best besøkte badstue (Byantikvaren, 2012, s. 33 - 35). Området lå utenfor middelalderbyen, men allerede på 1400-tallet ble Leprahospitalet, St. Jørgen, anlagt ved utfartsveien mot sør, Østre Marchegade; nåværende Kong Oscars gate (Indahl, 2010, s. 156).



Fig.11 Modell av Bergen 1665 (eget foto, 2018)

På kulturhistorisk museum står det en modell som viser Bergen by i 1665 (fig. 11). Her ser vi rådhuset, et hvitt murhus, helt til venstre på bildet og hus tett i tett langs veien Marken. Utover 1700-tallet spredde trehusbebyggelsen seg ut fra denne hovedveien. Den største bybrannen i Bergen i 1702, som førte til at 7/8 av byen brant ned, rammet også Marken. De fleste trehusene i Marken ble umiddelbart bygget opp igjen og utover 1800-tallet ble strøket fylt opp med murhus. Langs hovedgater og allmenninger ble det bestemt at alle hus skulle være i mur. Selv i 1850-årene markerte Marken slutten av byområdet. Det var bebyggelse langs kong Oscars gate og Kalfaret, men den hadde ikke preg av by. Fram til 1850 strakk bebyggelsen seg ned mot Lille Lungegårdsvann til Grønnevollen. Nedenfor var det kjøkkenhager ned til vannet. En ny brann i 1799 la store deler av bydelen i aske, derfor er de fleste av husene i Marken i dag bygget på 1800- og begynnelsen av 1900-tallet. Det er i hovedsak trehus, men også en del murhus og murgårder som ble reist på begynnelsen av 1900-tallet.



Fig.12 Kart over Marken (Rogge og Frønsdal, 1910)

Byen vokser

Bergen forandret seg mye i annen halvdel av 1800-tallet. I 1850 hadde byen 25 000 innbyggere og var en treby som vokste langsomt. I år 1900 hadde Bergen fått industri, jernbane, dampskip, gassverk, vannledninger, hotell- og turistnæring, omfattende kommunale tjenester og voksende arbeiderbevegelse. Befolkningen hadde økt til 72 000, og den økonomiske fremgangen utløste samtidig en byggeboom som førte til en modernisering av store deler av byen. Bergen var i store deler blitt en mur-by, regulert med gater i rutenettmønster, i motsetning til det gamle gatenettet som i stor grad fulgte terrenget eller var selvgrodd. Bergen ble en mye tettere by der stadig flere trehus, uthus og hager forsvant, og ble erstattet av leiegårder med flere etasjer (Indahl, 2010, s. 49). Utryddelsen av kulturminner fikk etterhvert et slikt omfang at kulturhistorikeren Koren Wiberg, allerede i 1908, kom med ideen om et bergensk bygningsmuseum der de kunne ta vare på husene som ville gå tapt i moderniseringen (*Gamle Bergen museum* ble bygget i 1934). Bergensbrannen i 1916 gikk ut over store mengder trebygninger, men den største skaden på trehusene kom i krigsårene 1940 - 45. Det som er igjen av trehus fra før år 1900 er bare en liten rest av byens opprinnelige trehusbestand. Kvaliteten på husene er høy og variasjonsbredden er slående. Selv om noen hustyper later til å ha vært foretrukket, finner en mange små og store avvik fra disse gruppene. Formen på den bergenske trearkitekturen var bestemt av flere faktorer; tradisjon, forbilder, tomteforhold, klimaet og økonomi (Nordhagen, 1995).

Livet og hustyper i Marken

Før Nygårdsbroen ble bygget i 1851 måtte all ferdsel til byen komme sørfra gjennom Stadsporten i Kong Oscars gate. Marken var den gang som et forsted til byen og mange hadde bøndene fra Årstad, Birkelund og Fana som faste kunder og fikk det de trengte til livets opphold. Der var både skredder, smed, skomaker, snekker, sadel- hjulmaker, skjenkesteder, butikker og baker. I tillegg var der skole og kirke. Den nye broen reduserte trafikken i Kong Oscars gate en del, men den forsvant ikke. I 1914 passerte daglig 8400 gående, 400 vogner, 130 handvogner gjennom Marken. Bilene var henvist til Kong Oscars gate.



Fig. 13. To hus fra 1700-tallet med gavnl mot gaten (Gustav Brosings samling, 1957)

Marken var å regne som en liten livlig, funksjonsblandet bydel i byen som hadde det en trengte. Etter hvert vokste byen rundt Marken, noe som førte til at Marken ble et sentralt strøk i sentrum. Den østre delen av Marken er dominert av St. Jørgen (fig. 19), mens den tette 1700-tallsbebyggelsen er dominerende på vestsiden. Det var store variasjoner av hustyper i området. Ved inngangen til veien Marken (nr. 1 og 5) står det to gavlhus fra 1700-tallet (fig.13), i Marken 7 et hus med en mer klassisistisk stil fra 1799 og et murhus i jugendstil fra 1906 i Marken 9 (fig. 14) Marken 27 og 29 (fig. 15) er Bergens største entasjes hus med spissgavl, og en liten miniatyrbygning (Indahl, 2010, s. 156 - 158). Ved utgangen av veien Marken står det et hus preget av Sveitserstil (fig. 16).



Fig. 14. Jugend og klassistisk stil (eget foto, 2019)



Fig. 15. Variert arkitektur i Marken (eget foto, 2019)



Fig. 16. Hus preget av Sveitserstil (eget foto, 2019)

Fig. 17. Trehus med murforblending (eget foto, 2019)



Fig. 18. Badstustredet nr. 5 bygget på 1700-tallet (eget foto, 2019)

Fig. 19. St. Jørgen kirke og hospital / Lepramuseet (eget foto, 2019)

I 1870-årene ble husrekken mot Kaigaten bygget. Disse er typiske for trehusene med murforblending som ble bygget i denne perioden (fig. 17). Det ble gjort mange om- og påbygninger på trehusene, derfor er mange forandret med tiden. St Jørgen Hospital (fig. 19) ble grunnlagt som sykehus for spedalske rundt 1400 og fungerte som dette helt frem til 1946. De opprinnelige bygningene ble ødelagt av brannen i 1702. Kirken som ble oppført i 1707 er den eldste bygningen i dag (utvidet i 1789-90). Hospitalets hovedbygning er fra 1754, og har høye saler med små sovekamre gjennom to etasjer (Indahl, 2010, s. 158 - 159). Bygningskomplekset ble fredet i 1927, og hele anlegget ble åpnet for publikum i 1970.

Saneringstrusselen over Marken

Synet på verdien av eldre trehusbebyggelse har endret seg gjennom tidene. I dag har flere av disse miljøene høy verneverdi og det kan virke uforståelig at noen ønsket å fjerne denne bebyggelsen. I perioden 1908 til 1974 ble det imidlertid utarbeidet flere planer om sanering av Marken. I 1907 ble det besluttet å bygge en ny jernbanestasjon i Strømgaten. Marken ville

dermed bli en svært sentral bydel, og være en del av aksen mellom jernbanen og havnen, som den gang var hovedknutepunkter i bytrafikken. Problemet var at når de tilreisende som ankom Bergen og kom ut av stasjonens hovedinngang, ville de se direkte inn i Lungegårdsgatens gammeldagse bebyggelse og smale, bratte gateløp (fig. 20). Dette var uakseptabelt for myndighetene som mente at området rundt stasjonen måtte se ryddig og ordentlig ut. Oppgaven ble derfor gitt til reguleringskommisjonen som skulle forbedre området. Den nye Lungegårdsgaten skulle være 15 meter bred og en rekke bygninger måtte derfor rives. Som en begynnelse ble hele Lungegårdsgatens østside ekspropriert, men rivningen som skulle skje stoppet opp på grunn av bybrannen i 1916, verdenskrig og økonomisk depresjon. Oppmerksomheten på denne tiden var rettet mot gjenreisningen av strøket mellom Muralmenningen og Olav Kyrres gate, og husrekken ble derfor stående helt frem til 1938. Lungegårdsgatens vestside ble spart for sanering, og har i dag en 1800-talls arkitektur som redder gatens særpreg (fig. 15).

Nabotomten til Marken tilhørte Bergen rådhus. Planer for nytt rådhus dukket opp med jevne mellomrom, planer som også berørte Marken (fig. 21). I tillegg var det ønske om å få en rettere forbindelse mellom Rådhusplassen og Stadsporten. Et av forslagene var en aveny med trær som skulle gå tvers gjennom Marken. Men det eneste byen hadde råd til på denne tiden var gjenreisningen av brannstrøket. 2. verdenskrig satte en stopper for videre sanering, og i etterkrigstiden ble den brede avenyen fra Aller helgensgaten til Strømgaten skrinlagt for godt (BAF-nytt, 1972).

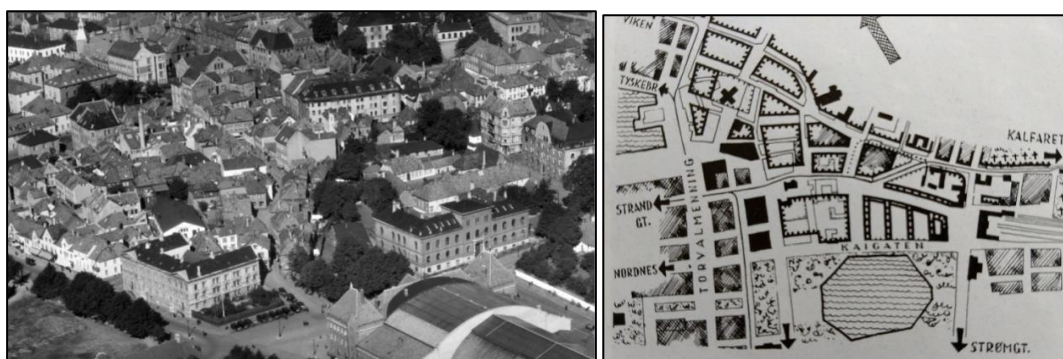


Fig. 20. Marken 1939 (Markus, UBB-W-SH-005038)

Fig. 21. Reguleringsplan for Marken 1938-39 (Byggekunst, 1939)

Nordisk byplan-konkurranse i 1955

Veien gjennom Marken ble mye brukt og området ble etterhvert nedslitt og preget av manglende vedlikehold. Men fordi reguleringssetaten var opptatt med å regulere gjenreisningsstrøk etter krigen, var det først i 1953 at et reguleringsforslag som også

inkluderte Marken ble presentert. Hovedpremissene for denne skissen var å løse trafikkproblemene i dette området (Fossen og Grønlie, 1985, s. 557). Regulerings sjefen i Bergen fra 1946 - 56, Bjarne Lous Mohr, var ikke fornøyd med forslaget. Dette området skulle bli byens ansikt utad og var derfor en ekstra vanskelig oppgave å løse. På et reguleringsmøte i 1953 kom det frem forslag om at bydelen burde følge med i utviklingen ved å gi det et tydelig citypreg. Sammenlignet med Oslo hadde Bergens utvikling stagnert. I 1955 lyste reguleringsvesenet derfor ut Nordens (til da) største byplan-konkurransen som omhandlet bydelen Marken og Vågsbunnen. Deltakerne fikk utlevert et kart og en modell over strøket der all bebyggelse var tatt vekk, med unntak av historiske monumenter og fredete bygg. De svenske arkitektene, Sture Runberg og Ole Braesch Andersen vant konkurransen (fig. 22, 23 og 24). Juryen fremhevet blant annet deres fremtidsrettede trafikksystem der en ny hovedvei på søyler skulle bygges foran Bergen Offentlige Bibliotek og på tvers av Marken, og i Vågsbunnen skulle det bygges et stort veikryss (Roald, 2010, s. 167). Her var det i tillegg planlagt 1025 parkeringsplasser, så det er tydelig at bilen ble prioritert. Illustrasjonen på fig. 24 viser rådhuset sammen med andre høyhus i Marken. Ønsket om å bygge opp en bydel med tydelig citypreg kom også frem i andre forslag fra arkitektkonkurransen. Reguleringsforslagene viser en moderne plan over området med fokus på veier og høyhus (fig. 25) Illustrasjonen på figur 26 viser hvordan Marken med den nye bebyggelsen ville sett ut fra Kaigaten.

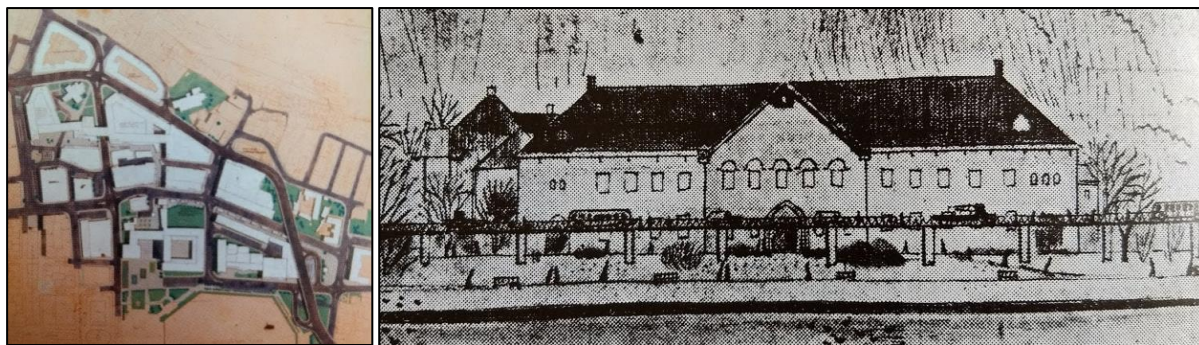


Fig. 22. Vinnerutkastet (Braesch Andersen og Runberg, 1955. (Arkivet etter Reguleringsvesenet)

Fig. 23. Trafikken går på søyler foran biblioteket (BT, 1955)



Fig. 24. Illustrasjon av vinnerutkastet fra Kaigaten (Byarkivet, 1955)

Fra 1956 endret Reguleringsavdelingen navn til Byplankontoret, og reguleringsjefen fikk tittelen byplansjef. Arkitekt Olav Nesse ble ansatt som byplansjef dette året. I et intervju i Bergens Tidende 21. august 1961 forteller han at det er uvisst når sentrumsplanen kan legges frem, arbeidet med Marken-planen og generalplanen for sentrum hadde ligget nede i lang tid. På denne tiden holdt kommunen på med sanering flere andre steder i byen, og boligbygging utenfor sentrum. Dårlig økonomi og underbemanning på Byplankontoret gjorde at de måtte vente med å gjennomføre planene fra byplankonkurransen.

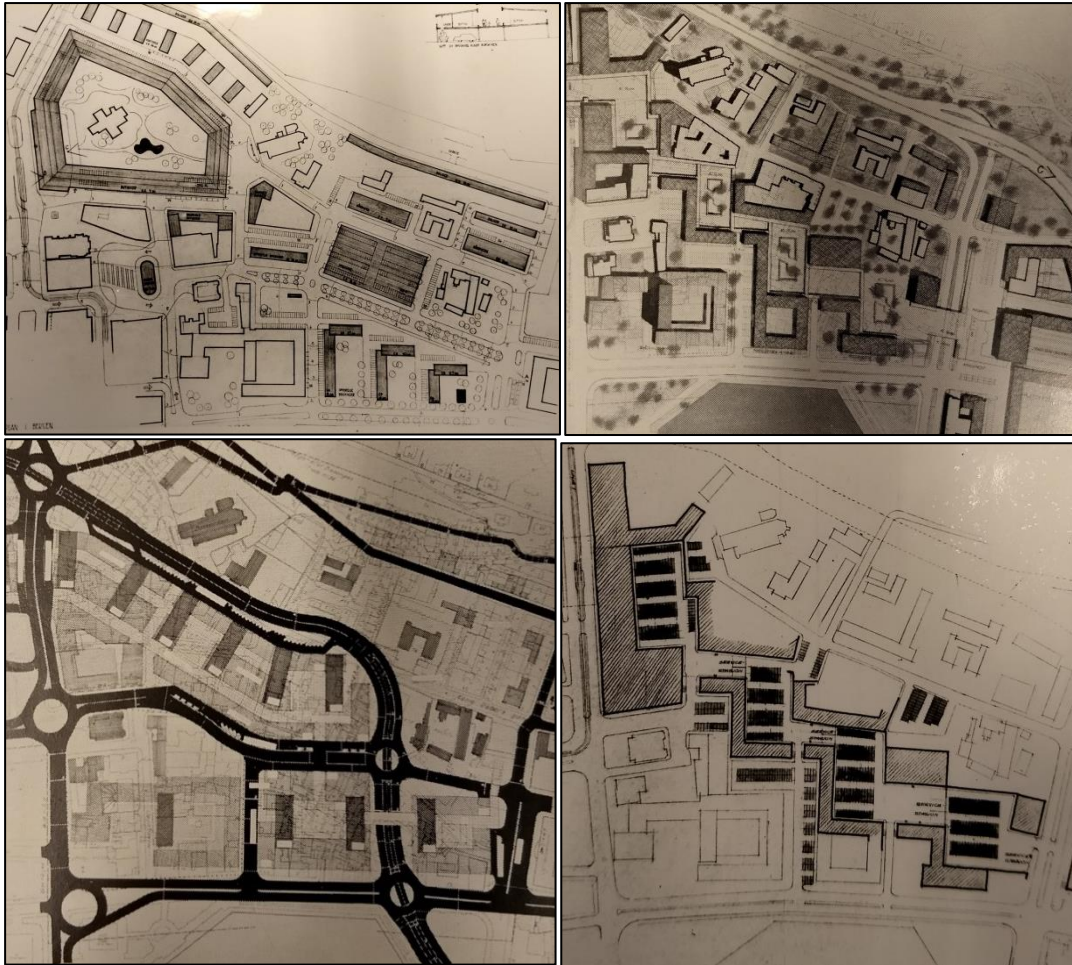
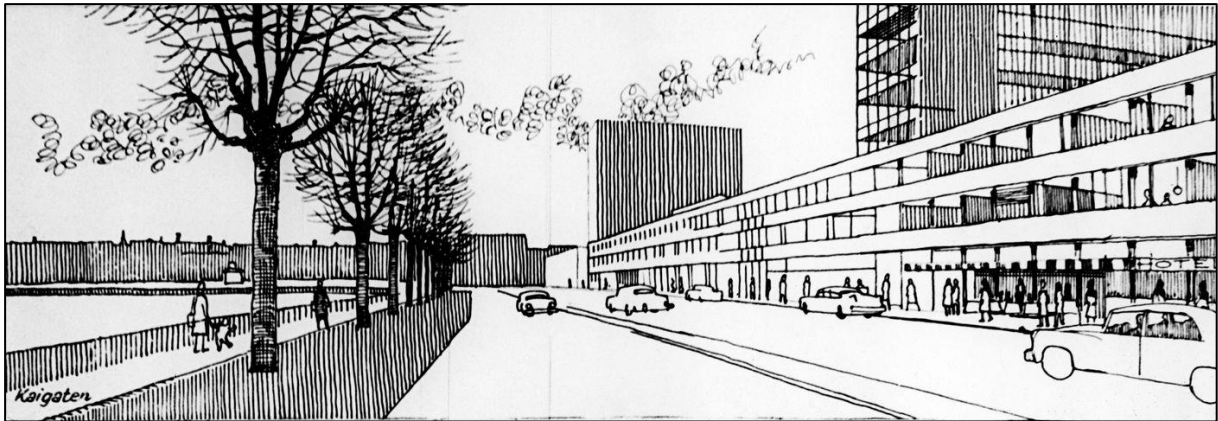


Fig. 25. Forslag fra byplankonkurransen (arkivet etter Reguleringsvesenet, A-0967-De:222, 1955)



3.2.1.1 Fig. 26. Illustrasjon, 3. premie i arkitektkonkurransen (Allen Jensen, Hartvig Skaarup og Nyvig, 1955)

Saneringsvedtak for Marken

I 1961 tok Vesta Forsikring initiativ til en reguleringsplan for Marken som viste et kjøpesenter med 50 000 m² butikker, 1200 parkeringsplasser og flere kontorer (fig. 27). Dette skulle de finansiere selv uten økonomiske kostnader for kommunen. Reguleringsplanen som også inneholdt totalsanering av området, ble vedtatt av Bystyret i 1964 helt uten debatt. Med totalsanering menes her at all bebyggelse skulle rives med unntak av St. Jørgen kirke og hospital. På figur 28 ser vi dimensjonene på kjøpesenteret i forhold til St. Jørgen. Her er alle tidligere gateløpene forsvunnet. Middelalderveien Marken, som var svært viktig å beholde tidligere, er også borte. Det ble laget en detaljert plan som viste en etappevis fremdrift av saneringen av strøket (fig. 29).

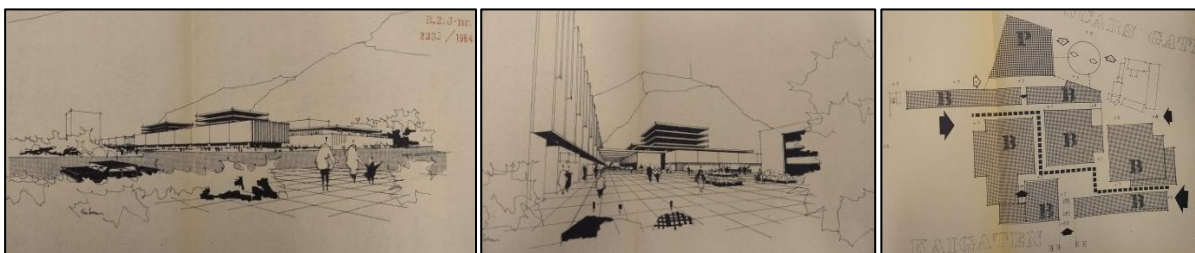


Fig. 27. Planlagt kjøpesenter i Marken, (IBB, 2770 - Jca1)



Fig. 28. Modell av kjøpesenter i Marken (Etat for plan og geodata)

Fig. 29. Marken skulle saneres i etapper (Arkivet etter IBB, 2770 - Jca1)

Dette prosjektet ble likevel ikke gjennomført. Vesta trakk seg ut av avtalen og begrunnet avgjørelsen med at det tok for lang tid før selskapet fikk adgang til å komme videre med sine planer i Marken, og at den reguleringsplan som omsider ble utarbeidet svarte dårlig til selskapets forutsetninger om å delta i saneringen (IBB, 2770, - Jca1). I mellomtiden hadde Vesta overtatt en større eiendom på Nattland, og i tillegg fått et nytt tilbud om en tomt i Fyllingsdalen.

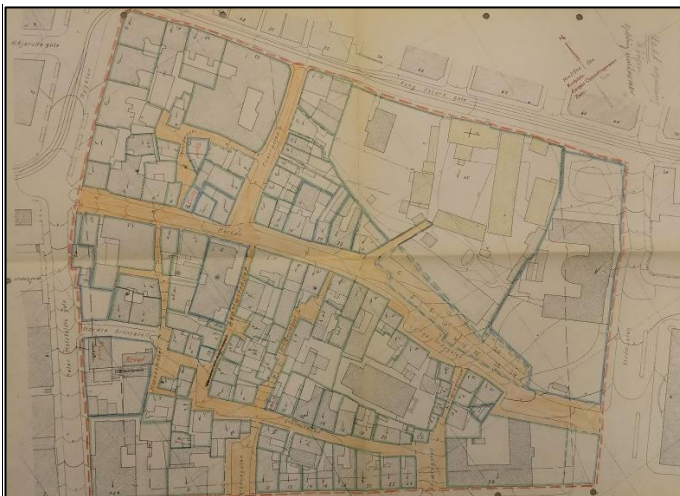


Fig. 30. Kart over Marken (Bergen Saneringsinstitutt, 1966)

Så kom Bergen Saneringsinstitutt inn i bildet, og Marken ble valgt ut blant de strøkene som var påtrengende nødvendig å sanere. En markedsundersøkelse ble gjennomført av instituttet i 1968 for å finne ut hvem som var interessert å ha bedrifter i de saneringsmodne strøkene. I Marken var interessen stor, «en lang rekke seriøse foretak» var interessert i tomt for oppføring av bygg med butikklokaler, to interessenter ønsket å oppføre hotell i strøket og Hordaland fylkeskommune var interessert i en stor sentral tomt (IBB, 2770 - Ia1). Marken var fortsatt regulert til kjøpesenter, og siden Saneringsinstituttet rangerte Marken øverst som

saneringsområde ble saneringsplanen stadfestet av Kommunaldepartementet i 1972. På denne tiden var det 323 husstander, 69 butikker, 40 verksteder, 34 kontorer og 670 innbyggere i Marken (BAF-nytt, 1972).

3.3 Solheimsgatens sør

Nummer to på listen over prioriterte saneringsstrøk var Solheimsgaten sør. Området var avgrenset av Solheimsgaten, Løbergsveien, Michael Krohns gate, Møregaten og Skrivergaten, og ligger ved søndre innfarts åre 2 km fra Bergen sentrum i bydelen Årstad. I mange hundre år var det meste av Årstad herred et rent jordbruksområde med spredte gårdsbruk. Solheim gård var en storgård som lå sør for området Solheimsgaten. Den Stavangerske postvei ble opprettet på 1600-tallet og det antas at den på slutten av 1700-tallet gikk gjennom Solheimsviken. Her har den dannet utgangspunktet for det som i dag er Solheimsgaten, en nord- sørgående gate. Solheimsviken ligger nord for saneringsområdet. Først mot slutten av 1800-tallet begynte Bergen kommune og forretningsfolk å kjøpe opp eiendommer der. I 1808 ble området mellom Solheim og Damsgård lagt inn under Bergen politidistrikt, og de siste 50-60 årene før kommunesammenslåingen i 1915 ble båndene mellom Bergen og Årstad stadig sterkere, ikke minst som et resultat av den industrielle utviklingen i Solheimsviken (i tillegg til at strøket kunne bøte på boligmangel på grunn av bybrannen). I 1915 ble Årstad herred innlemmet i Bergen (Thowsen og Garmannslund, 2000, s. 12).

Solheimsviken blir industristrøk

I løpet av 1850-årene utviklet Solheimsviken seg raskt til et industristrøk og de fleste som bodde her arbeidet enten på Bergen Mekaniske Verksteder (BMV) eller jernstøperiet i Strømmen. Men det vokste også frem en rekke nyetableringer av småindustri i Årstad herred. Det var både enklere og billigere å få seg bolig i Årstad enn i Bergen og mange arbeidere bygget seg hus i nærheten av bedriftene. Mot slutten av århundret kom det rundt 25 fabrikklegg innen jern og metall, tekstil, nærings- og nytelsesmiddel i Årstad. Herredet var på denne tiden den fjerde største industrikommunen i landet og Solheimsviken var som en liten by med et virvar av små trehus, butikker, skole, bedehus, gamlehjem, bibliotek, industribedrifter, verksteder og jernbanestasjon (fig. 31). Solheimsgaten var en travel sentrumsgate med butikker, kafeer, verksteder og boliger. Bebyggelsen besto i hovedsak av små trehus med næringsvirksomhet i første etasje og boliger over (Nielsen, 2011).



Fig. 31. Industriboliger markert med rødt, 1910 (Byantikvaren 1997)

Bergens Mekaniske Verksted (BMV) ble anlagt i Solheimsviken i 1855 med Michael Krohn som pådriver. Krohn ønsket å etablere et verksted som kunne reparere og vedlikeholde de nye dampskipene. I Solheimsviken overtok bedriften et lite sjøhus og støperi, og i løpet av kort tid ble det bygd smie, maskinverksted, støperi, hammersmie, kontorbygning og arbeiderbolig. BMV var planlagt som et allsidig mekanisk verksted, men på grunn av den ustabile etterspørselen ble driften snart vanskelig. Ledelsen bestemte seg derfor for å starte med båtproduksjon i tillegg til de andre oppgavene. Et nytt kaianlegg sto ferdig i 1866 og verftet begynte med skipsbygging i stor stil. I 1875 hadde verftet full bemanning med 400 personer i arbeid, de fleste voksne, men også en del barn. I 1890-årene fikk BMV problemer med ordretilgangen og det ble klart at verftet måtte gjennom en radikal fornyelse for å klare seg. Mesteparten av de opprinnelige bygningene ble revet og erstattet med mer tidsmessige verksteder, det ble installert elektrisk lys og nye maskiner, tørrdokken ble utvidet og kaianlegget ble bygd ut. BMV var nå blitt et topp moderne skipsverft.

Etableringen av BMV fikk stor betydning for utviklingen av Solheimsviken. BMV kjøpte opp en del eiendommer, etablerte egen skole og bygde arbeiderboliger for de ansatte. BMV ble gjennomgripende modernisert etter 2. verdenskrig. I 1950- og 60-årene var BMV blitt et av Norges største verft med totalt ca. 2300 ansatte (Nielsen, 2011).



Fig. 32. Solheimsgaten i 1910 (Thowsen, 2011)



Fig. 33. Hus langs hele Solheimsgaten (Skappel, 1948)

BMV eide en rekke eiendommer og hus, og bruken av husene varierte trolig ut fra bedriftens behov. I folketellingen for 1900 er det listet opp åtte ulike arbeiderboliger på Solheim med mellom 8 og 24 personer i hvert hus. Dette var en rekke med enkle trehus på 1,5 og 2 etasjer med adresse Solheimsgaten 62 - 74 (fig. 33). Husene besto av utleieleiligheter, de fleste på ett rom og kjøkken. Bergens Mekaniske verksted måtte etter hvert selge flere av arbeiderboligene sine, men husene i Solheimsgaten sto helt til slutten av 1950-årene. Disse ble revet i forbindelse med omreguleringen av Fjøsangerveien. Bergen og Omegn Boligbyggelag (BOB) oppførte fra 1963 og fremover fire høyblokker på 11 etasjer (Krohnsminde borettslag) med lavblokker mellom og i hver ende (fig. 34).



Fig. 34. Høyblokker er kommet i Solheimsgaten (Thowsen, 1963)

I likhet med andre sentrumsnære trehusstrøk forfalt også de andre bygningene i dette området. Bergen reguleringsvesen hadde gjentatte ganger endret deler av Reguleringsplanen i området (fig. 39). Som i lignende strøk der det var fare for stadig nye endringer, ble ikke husene og bakgårder vedlikeholdt (fig. 35). En del av husene var trekkfulle, uten innlagt vann og med utedo i bakgården. For mange var dette et typisk saneringsmodent strøk, her var både forfall og et funksjonsblandet område. I 1966 skriver Rådmannen for 4. avdeling, Einar Carlsen: «Området er dårlig utnyttet, bebyggelsen dårlig og uhensiktsmessig og står i sterk kontrast til den nye bebyggelsen på østsiden av Solheimsgaten» (IBB, 2770 - Jaa1). De moderne høyblokkene ruvet høyt over de eldre trehusene. Samme året sendte kommunen ut brev til huseierne i området for å få en oversikt over boligene og menneskene som bodde der. De ønsket opplysninger om antall og størrelser på leilighetene, når bygningene ble oppført, om det var eget bad eller wc, når eierne var født og om de disponerte husene selv (IBB, 2770 – Jaa1)



Fig.35 Fra en bakgård i Solheimsgaten (BT, u.å)



Fig. 36. Solheims Tverrgate sett fra Solheimsgaten (1960, Gustav Brosing)

Fig. 37. Solheimsgaten 51, 49a, 49, 47 (Gustav Brosing, UiB, 1961)

Fig. 38. Solheimsviken bedehus (Thowsen, 2011)

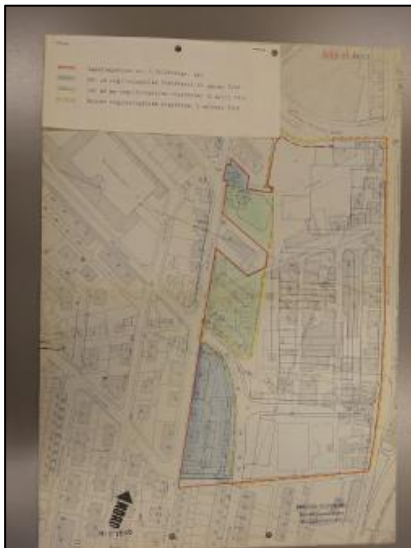


Fig. 39. Reguleringsforslag 1948, 1952 og 1968 (Arkivet etter Reguleringsvesenet).

Solheimsgaten sør som saneringsområde

Saneringsområde 1, Solheimsgaten sør, var avgrenset av Michael Krohns gate – Solheimsgaten – Skrivergaten – Løbergsveien. Mindre gater innen strøket var Solheims Tverrgate, Garvergaten og Vikensgate. Området lå i en nord-østvendt skråning og utgjorde 38.920 m² (fig. 40).



Fig. 40. Kart over saneringsstrøk 1. Solheimsgaten sør, 1970 (IBB, 2770 – Ia1)

Solheimsgaten sør ble vedtatt i som saneringsstrøk i Bergen bystyre 25. oktober 1971 i medhold av lov av 28. april 1967 om sanering av tettbygde strøk. Vedtaket ble stadfestet Kommunaldepartementet 29. mai 1972 (IBB, 2770 – Ia1). Saneringsinstituttet beskriver strøket som et typisk saneringsmodent strøk med blandet bebyggelse. Der var både bolighus i varierende alder og kvalitet og ervervsbygg. Bebyggelsen var ifølge instituttet mindreverdige, og arealet var dårlig utnyttet. Noen bygg hadde blitt oppført eller ombygget i 1935, men de fleste var av eldre dato. Reguleringsplanen fra 1952, som gjaldt for strøket, var bare gjennomført mellom Solheimsgaten og Fjøsangerveien der moderne bebyggelse var reist (IBB, 2770 – Ia1). I følge Magnus (1986, s. 50 - 51) skulle hele området opprinnelig fylles med lignende blokker.

Forholdene i strøket

I 1974 bodde det ca. 370 mennesker i saneringsstrøket, og det var et mangfoldig utvalg av virksomheter innenfor dagligvarer, tjenester, industri, verksted, kontor og lager. Til sammen ga disse virksomhetene ca. 390 arbeidsplasser. Strøket inneholdt en blanding av tre- og murhus, en egen parkeringsplass for BMV med plass til 200 biler, gartneri og «Dongen» (figurene ? til ?). Når det gjaldt anlegg til felles bruk fantes det blant annet forsamlingslokale for Solheimsviken indremisjon, et mindre lokale for speiderne, en og en ballplass. Lekeanleggene fungerte i stor utstrekning for de tilstøtende boligområdene, særlig høyhusene på Krohnsminde. Integrert i denne bebyggelsen fantes bygninger fra perioden før 1850 og fra en vekstperiode frem mot 1930-årene (Asplan, 1974. IBB, 2770 – Jaa2).

Da planene for sanering ble utarbeidet var noen få hus modernisert og bra vedlikeholdt, men mange leiligheter manglet wc (33 %) og de aller fleste manglet bad (72 %). Småleilighetene dominerte totalt. 1- og 2-roms-leiligheter opptok en andel på 83 % av det samlede antall leiligheter. Utnyttelsesgraden i saneringsstrøket totalt var 0,54. Dersom man sammenholdt

leilighetsstruktur, familiestruktur og boligareal pr. person fant en imidlertid at forholdene neppe kunne karakteriseres som typisk trangbodd (Asplan, 1974, IBB, 2770 – Jaa2).

I likhet med trehusstrøkene i sentrum var området overrepresentert av eldre og enslige mennesker. Unge ressurssterke personer flyttet ofte til moderne leiligheter. Noen hadde gjerne tidligere flyttet inn i høyblokkene på østre side av Solheimsgaten (Krohnsminde borettslag). Av de ca. 230 husstandene var om lag halvparten 1-personhusholdninger. Alderssammensetningen var skjev i bydelen – det var for lav andel barn og for høy andel eldre. I saneringsområdet var skjevheten utpreget. En stor del av leilighetene var eid av Boligselskapet av 1956 og leilighetene ble tildelt gjennom boligformidlingsnemnda. Dette hadde i følge Asplan ført til en overrepresentasjon av ressursvake personer og familier i området. Etter karakteristika som Distriktsosialkontoret ga var strøket stabilt og problemfritt i relasjon til nabostrøkene (Asplan, 1974, IBB, 2770 - Jaa2).

I 1970 kom det et nytt forslag til reguleringsplan undertegnet Bergen Saneringsinstitutt (fig. 41). Kartet viser at tomter til næringseiendommer var her klart høyest prioritert (grønn farge), deretter offentlig eiendom (lilla og gul farge) og til slutt tomter til boliger (rød farge).



Fig. 41. Forslag til reguleringsplan 1970 (Arkiv etter IBB, Ia1)

I 1972-1974 sendte Saneringsinstituttet ut standardskriv til leieboere av forretningslokaler med opplysningsskjema som skulle fylles ut. Brevet var vennlig, men bestemt skrevet, og leieboerne fikk seks uker til å gi tilbakemelding på om de flyttet frivillig (Arkivet etter IBB, 2770 – Jaa2).

Asplan fikk oppdraget med å lage ny reguleringsplan for strøket, et område som var noe større enn saneringsområdet (fig.?) (ref.) Solheimsgaten nr. 25 og 37, to murbygninger, ble unntatt fra saneringsstrøket og byggene inngikk i den nye reguleringsplanen. Solheimsviken

bedehus (fig.?) som ble bygget på dugnad i 1880 ble også spart, men flyttet til Gamle Bergen museum.

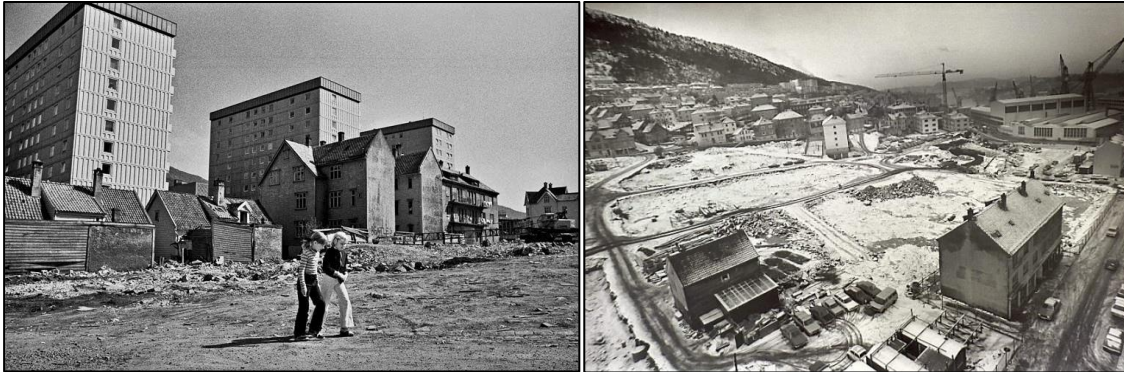


Fig. 42. Saneringen er i gang (Strand, u.å)

Fig. 43. Resultatet av den omfattende saneringen (Arkivet etter Morgenavisen, u.å).

3.4 Damsgårdsveien nord

Den sørlige bredden av Puddefjorden lå lenge som et område utenfor Bergen kommune, med landbruksareal, husmannsplasser og en helt annen bebyggelsesstruktur enn byen. Gårdene langs Puddefjorden ble ryddet på slutten av 1600-tallet fram til tidlig på 1800-tallet. I siste halvdel av 1700-tallet ble utmark i området stukket ut og solgt til velstående bergensere som bygget sine lystgårder fra Solheimsviken i sørøst til Gravdal i nordvest. Lyststedene lå i kontrast til gårdsbebyggelsen, preget av nyklassisistisk arkitektur og hageanlegg med trebeplantede hageganger (Byantikvaren 2003). Langs Puddefjordens sørlige bredd gikk Strandveien (fig. 44) – en viktig ferdselsåre som trolig også fantes i middelalderen. Damsgårdsveien følger dette veifaret i dag (Byantikvaren 1997).



Fig. 44. Damsgårdsveien i 1890-årene (ukjent fotograf, Bros, UiB)

Industrivirksomhet

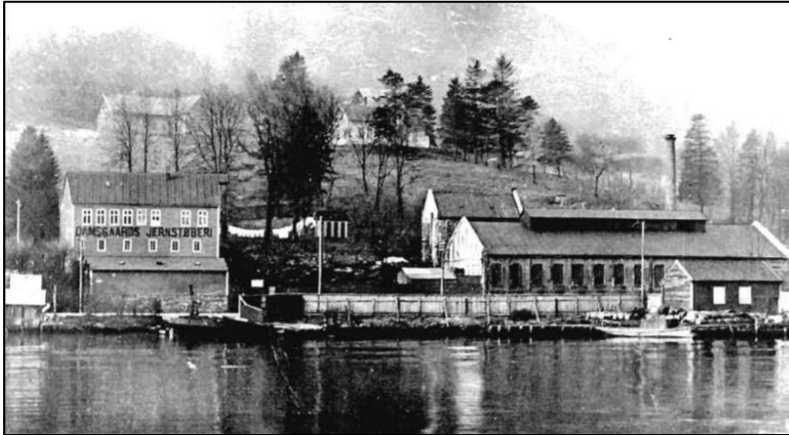


Fig.45 Industri i Damsgårdsveien i 1911 (Thowsen samling)

På midten av 1800-tallet starten den tidligste etableringen av industri i Solheimsviken innerst i Puddefjorden. Industriområdene utviklet seg videre både vestover og sørover i løpet av de neste tiårene. På *Stranden* (fig. 45) vokste det frem et livskraftig industrisenter med mekanisk verksteds-industri og støperier som kjernebedrifter. Rundt 1920 var det kommet et belte av industri langs strandlinjen, og det ble bygget nye veier på tvers av de gamle gårdsstrukturene. I 1931 var strøket regulert til industrivirksomhet. Lystgårdene som før lå landlig ble liggende i et stadig tettere bolig- og industriområde. Områdets preg endret seg mye fra å være fredelig, stille og landlig til å bli et mer støyfullt og travelt område med mange mennesker langs veiene. Lukt, røyk og støy fra industrien langs sjøsiden må ha bidratt til at lyststedene gikk ut av bruk, og området ble en travel og tettbygd forstad til byen. Strandveien ble etterhvert delt i to: Damsgårdsveien og Damsgårdsgaten. I dag heter hele veien Damsgårdsveien. Rundt år 1900 var det bolighus, mange små butikker og et yrende folkeliv i denne gaten. Rett ved Damsgårdstuene gikk grensen mellom Bergen og Laksevåg. Figur 46 viser et skilt der grenseskillet mellom kommunene var.

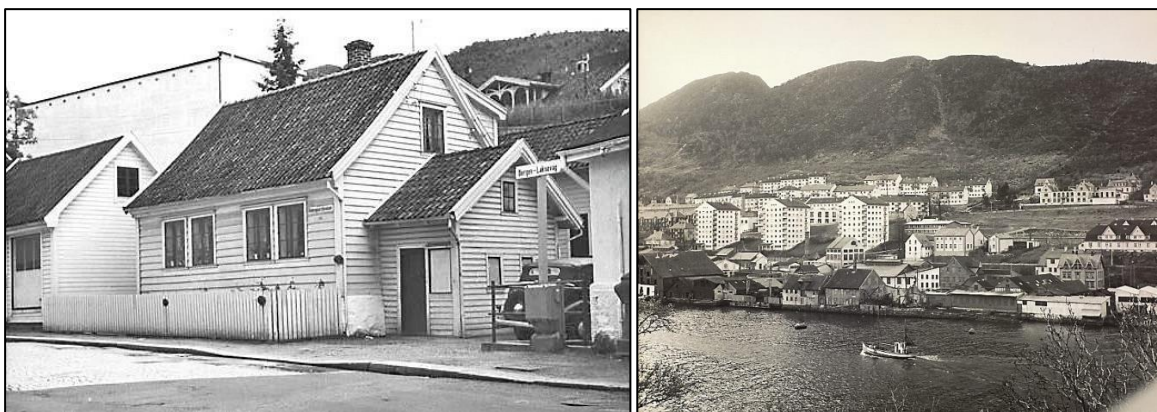


Fig. 46. Trehus i Damsgårdsveien ved grenseskillet (Brosing, 1950-tallet)

Fig. 47. Industri og bolighus i Damsgårdsveien (ukjent fotograf, 1959)

Helt siden middelalderen hadde fløttmennene vært viktige for persontrafikken på sjøen. Over Puddefjorden var det flere slike. I 1865 kom det dampferge over fjorden. Helt fram til 1955, året før Puddefjordsbroen åpnet, var det ferge over fjorden (Fig. 48).

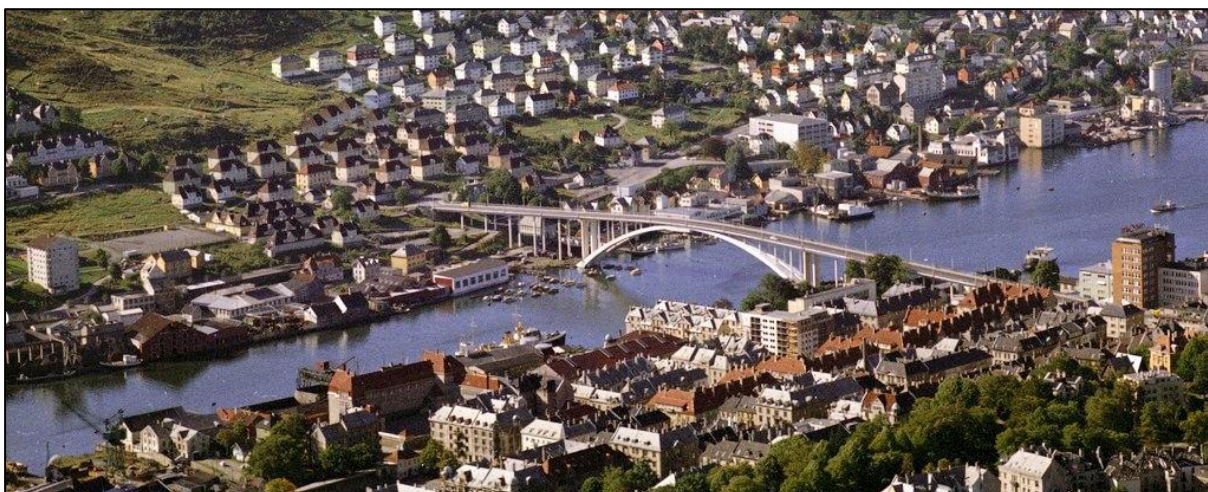


Fig. 48. Puddefjordsbroen ferdig bygget (Billedsamlingen UiB, 1963)

Damsgårdsveien nord blir saneringsstrøk

Saneringsstrøk nr. 3, Damsgårdsveien nord, er begrenset av Damsgårdsveien, Uren 12, Michael Krohns gate og bekken langs den gamle kommunegrensen på Laksevåg (fig. 49).

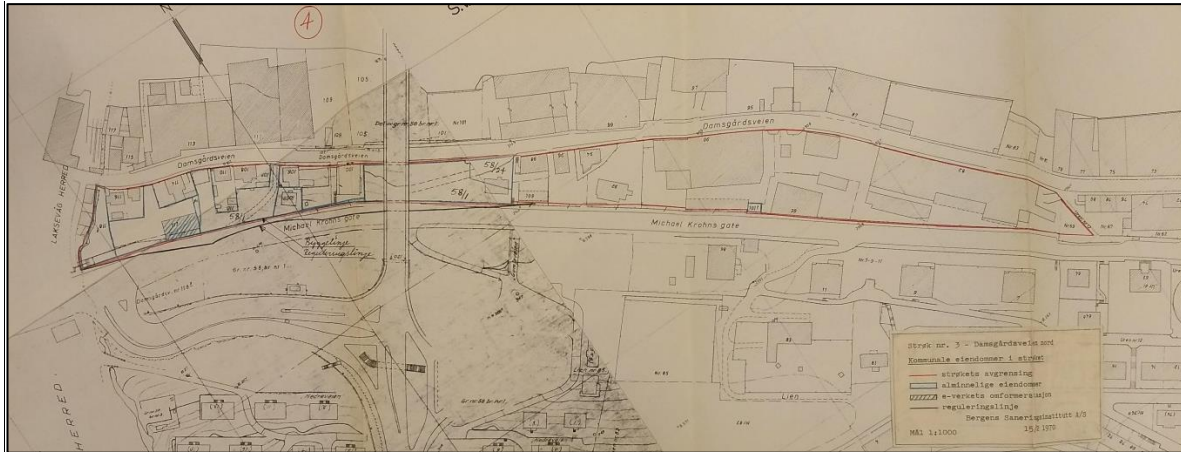


Fig. 49. Saneringsstrøk 3: Damsgårdsveien nord (IBB, 2770 - J1)

I følge Bystyrevedtak 25. oktober 1971 var planområdet forutsatt til industriformål og fikk status 29. mai 1972 som saneringsområde ved Kommunaldepartementets stadfestelse av Bergen Bystyres saneringsvedtak (IBB, 2770 - J1). Området var langt og smalt, et nesten 600 meter langt areal mellom Damsgårdsveien og Michael Krohns gate på begge sider av Puddefjordsbroen. Høydeforskjellen mellom Damsgårdsveien og Michael Krohns gate var gjennomsnittlig 10 meter, og avstanden til sentrum ca. 1 km. Saneringsstrøket var fra Damsgårdsveien nr. 82 til nr. 116. og Michael Krohns gate fra nr. 69 til nr. 117. Området inneholdt ulike driftsbygninger -arbeidshaller, lagerhus, i tillegg bolighus i tre. I en rapport fra Bergen Saneringsinstitutt A/S blir strøket beskrevet slik:

Strøket er et typisk industristrøk, men det er i dag en rekke bolighus i strøket. Av hensyn til behovet for ervervstomter er det med strøkets sentrale beliggenhet påtrengende nødvendig at bebyggelsen blir fornyet og strøket får en vesentlig øket utnyttelse. Med strøkets avsolte beliggenhet og med industribebyggelse mellom sjøen og Damsgårdsveien egner strøket seg dårlig til boligbebyggelse. - Der er en betydelig høydeforskjell mellom Damsgårdsveien og Michael Krohns gate på mellom 7,5 og 11 m med nåværende terreng (IBB, 2770 – J1).

Protester mot totalsaneringen.

Det var ikke alle som var enige i at hele området skulle saneres. I 1969 fikk Bergen Saneringsinstitutt et brev fra *Gunnar T. Strøm A/S norsk og oversjøisk trelast* der det står at det ikke finnes grunnlag for sanering av eiendommen *Damsgårdsveien 82*. Han påpekte at eiendommen fremheves som noe av det beste og mest hensiktsmessige trelastlager som bransjen hadde, i tillegg var det nedlagt mye kapital på å modernisere og rasjonalisere lagerholdet og å holde eiendommen vedlike. Det var i tillegg tre store eiere som kom med

ønske om fortsatt drift i området: R. Lien Autovekt (Mekanisk verksted murbebyggelse) i Michael Krohns gate 99, Lau Eide A.S. (Verksted, kontor og entreprenørfirma. Delvis dårlig vedlikeholdt trebebyggelse, men hovedbygg i mur og betong) i Damsgårdsgaten 90 og Maskin A.S.K. Lund & Co, Damsgårdsgaten 102 og 106 (Maskinforretning, godkjent byggemelding for nybygg på tomten) (ref.) Felles for de som protesterte var at de var næringsdrivende og hadde bygninger i mur eller betong (?). I 1974 var strøket hovedsakelig industriområde med 15 virksomheter med til sammen 90 ansatte. Antall beboere i området var 45 (IBB, 2770 – Jba1).

Protestene gav resultater og i *Bergens Tidende* 12/6-1976 kunne en lese en liten artikkel med tittelen *Damsgård-saneringen innskrenket*.

Kommunaldepartementet har stadfestet Bergen bystyres vedtak i vår om innskrenking av saneringsstrøket Damsgårdsveien nord. Dermed er det klart at eiendommene Damsgårdsveien 82, 90, 102, og 106 samt Michael Krohns gate 69 og 99 ikke skal saneres.

Dette vedtaket førte til en vesentlig innskrenkning av saneringsstrøket i forhold til tidligere stadfestet vedtak. Seks bygninger stod igjen. Saneringsarbeidet startet opp på slutten av 1970-tallet og ble slutført i løpet av første halvdel av 1980-tallet (Vågen, 2003).

4 Motideologi

4.1 Reaksjoner på (sen)modernismen

Selv om intensjonene til de tidlige modernistene var gode, og mange fantastiske funksjonalistiske bygg og planer ble realisert, var mange av de nye byggeprosjektene som ble reist på 1950- og -60-tallet en slags billig utgave av modernismens ideer. Rask bygging og dårlig økonomi etter 2. verdenskrig gjorde at det ble oppført mange bygninger med prefabrikkerte elementer uten de kvalitetene vi kan se i de tidlige modernistiske byggene. Også mange av de nye veianleggene var stor ingeniørkunst, men førte også med seg sanering av store områder. På slutten av 1960-tallet kom reaksjonene for alvor fra ulike hold. På den ene siden kom det reaksjoner på hvor dårlig mange av funksjonalismens bymiljøer fungerte. Fordi de funksjonalistiske byggene ble tegnet «innenfra og ut» ble fasadene et produkt av den indre romorganisasjonen. Uterommene i de urbane strøkene ble som oftest helt karakterløse. Kontorbygg eller boligblokker ble gjerne reist nær en bilvei uten noe annet enn en parkeringsplass rundt. Steder å oppholde seg utenfor disse kalde byggene var svært begrenset.

Det kom også rapporter om sosial isolasjon og opphopning av sosiale problemer i de nye drabantbyene. I Paris var det ungdomsopprør mot byplanleggere og myndigheter, som smittet over til andre land. Tilliten til politikerne ble sterkt svekket da de så konsekvensene av den voldsomme utbyggingen. Miljøbevegelsen mente den raske utbyggingen hadde negative konsekvenser for naturmiljøet, blant annet fordi det ofte ble bygget med materialer som ikke var fornybare. I tillegg kom det ut flere bøker og artikler i ulike tidsskrift som formidlet kunnskap om hvilke kvaliteter som lå i de gamle tette bydelene, - i naboskap som var organisert rundt gater, plasser og parker. Reaksjonene kom også innenfor organisasjonen CIAM.

Team 10 - Kritikken innenfra

Team 10 var en gruppe arkitekter og andre inviterte deltakere som hadde brutt ut av CIAM, og disse fikk stor innvirkning på den arkitektoniske tenkningen i Europa i andre halvdel av 1900-tallet. Gruppens første formelle møte under dette navnet var i 1960 i Bagnols-sur-Cèze. Arkitektene i Team 10 (fig. 50) var kritiske til modernismens ensidige rasjonalistiske tankegang og at CIAM hadde definisjonsmakten på hva som var god arkitektur og byplanlegging. Tankene fra mellomkrigstidens kongresser hadde fått enorm betydning for byutviklingen. Team 10 så derfor med bekymring på at de sonedelte byene fortrenget opprinnelige beboere og tidligere næringsdrivende. Det at modernistene ikke tok hensyn til arkitekturarven og eldre bystrukturer ville føre til at bygningsmiljø og sosiale relasjoner ville

gå tapt (Lexau, 2000, s. 39). Team 10 var opptatt av en mer kompleks og variert arkitektur som tok hensyn til psykososiale problemstillinger. Ideene deres ble formidlet videre gjennom publikasjoner, utstillinger og undervisning.



Fig. 50. Team 10 samlet i Otterlo (Ukjent fotograf, 1959)

En viktig person for Team 10 var den polske arkitekten, ideologen, kunstneren og læreren, Oskar Hansen (1922 - 2005). På CIAM-møtet i Otterlo i 1959 presenterte han teorien Åpen Form og var med å peke ut veien for Team 10. Han mente at de arkitektoniske planene og formene ikke burde være et ferdig avsluttet produkt, men i stedet kunne åpne opp for nye former og planer slik at byggene kunne være fleksible og videreutvikles. Åpen Form var det motsatte av CIAM sin arkitektur som han kalte lukket form. CIAM tegnet ferdige hus og byer på arkitektkontoret og bygget uten medvirkning fra brukerne. Hansen var derimot opptatt av at arkitekturen skulle tilpasses terrenget og at beboerne skulle få påvirke hvordan de selv ville bo. Oskar Hansen og Team 10 hadde like store tanker som Le Corbusier om å endre menneskets livsforhold. Åpen Form-tenkningen var opptatt av subjektet «jeg» der individet skulle ha mulighet til å styre livet sitt. Subjektet skulle komme før objektet, og det var fokus på å gi plass til individet i det offentlige rommet. Det var en klar forbindelse med fenomenologi der arkitektene var bevisst på hvordan ulike former virket inn på menneskesinnet. Arkitekturen skulle være en bakgrunn for menneskets handlinger, helt rensket for overmakt. Byggene skulle ikke virke trykkende på folk, men mer som et redskap i hverdagen. Den ideelle byen for Oskar Hansen var den linjære byen. Han tegnet byen som en linje der ulike funksjoner er blandet: butikker, barnehager, skoler, banker, osv. ligger med jevne mellomrom langs denne linjen. Det er derfor ikke behov å reise så langt til for eksempel nærmeste butikk eller barnehage. Kollektivtransport skulle også gå langs hele denne linjen.

På den ene siden var Team 10 et brudd med CIAM både når det gjaldt strukturen i organisasjonen og læren. Team 10 ville vekk fra den strenge byråkratiske styringsmåten til CIAM. Læren var en helt ny måte å tenke på. Mens CIAM bygget en perfekt by eller bolig på papiret og ville plassere menneskene inn der etterpå, ville Team 10 ta utgangspunkt i den eksisterende byen og individet, og bygge byer og boliger ut i fra terreng og behovene til beboerne. Team 10 var opptatt av en human, demokratisk arkitektur der individet ble sett. På den annen side var ikke Team 10-medlemmene nostalgiske og ville tilbake til fortiden, men ønsket å utnytte teknologien som CIAM var så opptatt av til fordel for det enkelte individ. De hadde også fokus på hygiene, lys og luft, og å bygge boliger for den vanlige borger. I arkitekturen videreførte de enkle former uten unødvendig dekor, men gjerne bruk av andre røffere materialer. Eksempler på dette er Nybrutalismen og Strukturalismen som kommer fra Team 10.

De kanskje viktigste bøkene i denne perioden var *The Death and Life of Great American Cities*, skrevet av Jane Jacobs i 1961 og Boken *The Image of the City*, skrevet av byplanleggeren Kevin Lynch i 1960.

Gaten, plassen og naboskapet

Jane Jacobs (1916 - 2006) var en amerikansk-kanadisk forfatter og stedsaktivist. Hun skrev om livet i arbeiderdistriktene i amerikanske byer og hevdet at samtidens byplanlegging var fullstendig forfeilet. Hun ble senere redaktør av *Architectural Forum*. Jacobs var skeptisk til konvensjonell planlegging, som hun mente var både utrygg, uinteressant og lite økonomisk for byen. Hun skrev en artikkel i tidsskriftet *Forum*, «Downtown is for people», som førte til hennes mest kjente bok: *The Death and Life of Great American Cities* (utgitt i 1961). Der introduserte hun banebrytende ideer om hvordan byer fungerer, utvikles og hva som kan gå galt, – noe som i dag regnes som en selvfølge. Jacobs så byer som integrerte systemer som hadde sin egen logikk og dynamikk som ville forandres over tid etter hvordan de ble brukt. Hun fremmet høyere tetthet i byer, lave blokker og blandede funksjonsområder. Hun argumenterte mot byplanlegging basert på idealene til Le Corbusier, hvor skyskrapere og brede bilveier presset vekk fotgjengere.

Hennes fremste motspiller og hovedfiende var Robert Moses (1888 - 1981), en amerikansk statsviter som hadde ansvar for store infrastruktur- og byutviklingsprosjekter i New York i store deler av 1900-tallet. Han favoriserte motorveier over offentlig transport og bidro til å skape de moderne forstedene til Long Island og påvirket en generasjon ingeniører, arkitekter og byplanleggere som spredte sine filosofier over hele landet. Et større antall parker og friområder ble gjort tilgjengelig med bil ved et nett av motorveier. Han stod ansvarlig for

storstilt sanering av eldre bebyggelse for å rydde plass til nye boligkomplekser. I New York ville han også rive en rekke nabolag for å bygge motorvei tvers gjennom byen. Jane Jacobs tok opp kampen mot Moses og myndighetene. Hun ble sett på som en vanlig husmor som debatterte mot den store «mesterbyggeren». Hun mente samtidens idealer ville forverre de sosiale forholdene og bidra til å øke kriminaliteten (Jacobs, 1961). Jacobs startet en grasrotbevegelse / aksjonsgruppe som klarte å stanse en planlagt rivning i Greenwich Village for å gjøre plass for den enorme motorveien.

Det mentale bildet av byen

I boken *The Image of the City* (1960) la Kevin Lynch frem resultatet av en undersøkelse av flere større amerikanske byer. Hensikten var å finne ut hvilke forestillinger innbyggerne hadde om sin hjemby. Han påpeker at det er av vesentlig betydning for mennesket at det har en ordnet forestilling om omgivelsene – man må kunne orientere seg for å kunne ta seg frem. Dette er nødvendig både av praktiske hensyn i dagliglivet, og det gir mennesket en følelsesmessig trygghet. Lynch understreker at utviklingen av en «god» forestilling kun er mulig hvis omgivelsene selv har en fattbar orden eller struktur. Kaotiske omgivelser skaper utrygghet. Mennesket oppfatter omgivelsene som et system av veier, knutepunkter og områder. Knutepunktene er steder vi er knyttet til som hjem, arbeidsplass eller skole, og i tillegg viktige institusjoner. Veiene forbinder knutepunktene og danner et nett samtidig som de er med på å avgrense kjente områder. I byene har vi navn på plasser og bydeler. Siden han mente at dette var så viktig for mennesket var Lynch svært kritisk til den form for oppløsende planlegging som pågikk i etterkrigstiden og som førte til at stadig flere bodde i identitetsløse drabantbyer (Lynch, 1960, s. 6 - 13), (Norberg-Schulz, 1992, 17 - 18).

Arkitektskolen La Cambre – opprør mot allianser i byutviklingen

Miljøet rundt arkitektskolen La Cambre i Brussel spilte en viktig rolle i opprøret mot senmodernistisk arkitektur og byutvikling i Brussel. I løpet av 1970-tallet ble skolen en viktig ramme for diskusjonen rundt arkitektens sosiale og politiske rolle. Den belgiske arkitekt og byplanlegger Maurice Culot, som underviste på skolen, grunnla *Archives de l'Architecture Moderne* (AAM) i 1968. Culot var også medlem av ARAU (Atelier de Recherche et d'Action Urbaines) som ble grunnlagt i 1968 av sosiologen René Schoonbrodt, en annen professor ved skolen. ARAU reagerte blant annet på utviklingen av alliansen mellom offentlige myndigheter og spekulative utbyggere som førte til former for økonomieffektiv vulgærmodernisme. Verken den sosiale profilen eller kvaliteten i bebyggelsen var lenger til stede i arkitekturen. De produserte alternative prosjekter, utviklet ved La Cambre, for å fyre opp under debatten om de urbane spørsmålene.

Spekulasjonsbyggeriet og svære saneringsprosjekt i Brussel førte til opprør som ble iscenesatt av beboere i bydelen Marolles i 1969. Aksjonen ble fulgt opp av Culot og hans kolleger med slagordene *Anti-industriell motstand og rekonstruksjon av den europeiske by*. På en konferanse i byen Palermo i 1978 ble Brussel-deklarasjonen offentliggjort. Året etter fikk 24 professorer fra «Culot-gruppen» sparken av den belgiske undervisningsministeren Jaques Hoyaux. Det kom reaksjoner mot ministeren. Plakater ble hengt opp som fortalte at Hoyaux, som støttet spekulasjonsbyggeri i stor målestokk, stengte arkitektskolen og hindret lærere og studenter å samarbeide med beboere. Denne autoritære handlingen ble sammenlignet med nazistenes stenging av Bauhaus i 1933. Hoyaux gjenåpnet skolen med en gruppe arkitekter som var villige til å gi en undervisning som var i samsvar med kommersielle prinsipper. Utbrytergruppen fra La Cambre grunnla en ny privat skole i 1980 (Lexau, 2000, s. 134 - 136).

Le Corbusier – Fra teknisk ærlighet til teknisk frihet

Allerede tidlig på 1950-tallet hadde ulike tendenser til modernismekritikk og en alternativ tenkning kommet til uttrykk, eksempelvis i Le Corbusiers sene arbeider.

Le Corbusier begynte å eksperimentere med arkitekturen. I Maison Jaoul begynte han for eksempel å bruke bukonstruksjon i betong og tegl med gress på taket (fig. 51). I 1950-54 bygget han et kapell, Notre Dame du Haut i Ronchamp (fig. 52), som kunne minne om de romanske kirkene som sperret lyset ute. Før 2. verdenskrig var det lys og luft som var viktig og en ærlig arkitektur som viste romfordelingen i fasaden. Kapellet virket massivt, men ble egentlig konstruert som et innkledd skjelett. I modernismen var det bare de rasjonelle funksjonene som skulle gi form til arkitekturen, mens i dette kapellet erstattes de nøytrale, funksjonelle rommene med stemningsfulle rom med sensuelle former. Det fysiske aspektet ble utvidet med det psykiske. Prinsippene bak Notre Dame du Haut viste vei for ideene i den senere postmodernismen. Postmodernismen som først ble tydelig midt i 1960-årene var ingen revolusjon i forhold til funksjonalismen, men mer et resultat av en evolusjon.



Fig. 51. Maison Jaoul (Emden, 2015)

Fig. 52. Notre Dame du Haut i Ronchamp (Emden, 2015)

Klassiske elementer i ny kontekst

Grovt sett kan vi si at postmodernistisk tenkning ble introdusert i 1966 med *Robert Venturis* bok *Complexity and Contradiction in Architecture*, og ble manifestert første gang på Arkitekturbienalen i Venezia i 1980 (*Byggekunst* 1985, s. 13). Venturi begynte gradvis å anvende klassiske elementer i sine bygg, men da først og fremst som enten påmalte eller utskårne flatemotiver. Venturi ønsket en mer sammensatt og motsetningsfylt arkitektur, der *minnene* som utgjør menneskets identitet er med. Kjente historiske former skulle på nytt være med i arkitekturen, ikke som kopier, men i en ny sammenheng (Norberg-Schulz, 1983, s. 69). *Guild House* (fig. 54), en boligbygning for eldre i Philadelphia, var Robert Venturis første store arbeid. Sammen med *Vanna Venturi-huset* (fig. 53) anses det å være en av de tidligste bygningene innen postmoderne arkitektur. Venturi anklaget senmodernismen for å være menneskefiendtlig, selv hadde han en leken stil. Et eksempel er *Children's Museum of Houston* i Texas fra 1992 (fig. 55), et museum for barn som demonstrerer denne lekne stilen. Inngangspartiet, som minner om greske templer, består av tykke søyler som støtter et pediment og bokstavene MUSEUM. Venturi var opptatt av brukernes psykologi, og med sterke farger og mønstre i arkitekturen ønsket han å appellere til barn.



Fig. 53 Vanna Venturi House, Philadelphia, USA, 1964 (Ukjent fotograf og år)

Fig. 54 Guild house fra 1964 (Smallbones, u.å)

Fig. 55 Fargerikt museum for barn fra 1992 (Ukjent fotograf og år)

Også den italienske arkitekten, forfatteren og læreren *Aldo Rossi* kan betraktes som representant for postmoderne tenkning. Han hadde enorm innflytelse på nye teoridannelser om byutvikling i andre halvdel av 1900-tallet. I sine skrifter, blant annet *The Architecture of the City*, fra 1966, kritiserte Rossi mangelen på forståelse av byen i datidens byplanlegging. Han hevdet at en by må studeres og verdsettes som noe som er konstruert over tid; av spesiell interesse er urbane artefakter som bevarer sin styrke som konstituerende urbane elementer. Under modernistisk ideologi ble ikke eldre bygningselementer verdsatt. Rossi hevdet at byen husker sin fortid, og at vi opprettholder et kollektivt minne gjennom monumentene. Han fremmet bruken av arketyper og et begrenset utvalg av bygningstyper samtidig som han var opptatt av bygningens kontekst. Rossis tilnærming til arkitektur representerte en nytolkning av klassisismen, der kjente klassiske elementer og bygningstyper ble brukt som arketyper. Det var gjenkjennbare historiske elementer ofte i en ny enklere form (Brekke m. fl. 2003, s. 355). Rossi arbeidet med tidløse typologier innenfor arkitekturhistorien. Et eksempel er gravplassen San Cataldo i Modena i Italia fra 1980 (fig. 56). Bygningen er ensfarget og formet som en kube og kan se ut som funksjonalistisk arkitektur uten noen form for dekorasjon. Den bærer likevel med seg proporsjoner og arkitektoniske impulser fra klassisk arkitektur. Kirkegården har ingen tak, guly, vinduer eller dører, i stedet er det bare et skall med åpninger som kan minne om et skjelett. Rossi fant en måte å gjøre arkitektur metafysisk på; den besøkende blir uunngåelig konfrontert med tanken på døden.



Fig. 56. Gravplassen San Cataldo i Modena (Ukjent fotograf og år)

Kontinuitet og kontekstualisme

Forbindelsen til fortidens arkitektur og eksisterende bystrukturer ble ytterligere fremhevet i boken *Collage City* som Colin Rowe skrev sammen med Fred Koetter i 1978. Boken kritiserer de store utopiske visjonene om «total planlegging», og trekker frem betydningen av en collage-aktig byutvikling. Lag på lag ligger ulike historier og kollektive minner i forskjellige deler av byen. Rowe pekte på betydningen av å kunne lese den nye arkitekturen i den urbane sammenhengen, slik at den kunne bli forbundet med eldre bebyggelse og bystruktur. Dette var en mer helhetlig historisk tenkning enn det som var vanlig hos de amerikanske

arkitektene i samtiden, der den enkelte bygnings design stod i fokus. Å bygge videre på fortidens løsninger samtidig som en tilfører noe nytt, skaper kontinuitet i byutviklingen (Rowe og Koetter, 1978).

Beboermedvirkning som følge av modernismekritikken

Reaksjonene fra blant annet forfattere, arkitektskoler og miljøbevegelser bidro til at folk fikk øynene opp for kvalitetene i gamle bystrukturer der det var en blanding av funksjoner og stilarter. Modernismekritikerne så verdiene i tilfeldighetene og variasjonene i materialer, ornamenter og farger. Det ble et savn etter det intime offentlige rommet, det gamle nabolaget, livet på gater og torg og den overkommelige skalaen på husene, samt medbestemmelse i nærområdet. Folk flest ønsker å bo i områder de har bodd tidligere uten å bli utsatt for planlegging som river bort vante sosiale og fysiske sammenhenger. Dette førte etterhvert til at det ble startet beboerforeninger i rivningstruede områder og at byplanleggere og arkitekter etter hvert tok et oppgjør med sin egen planlegging. De kunne ikke lenger bare sitte rundt et bord og planlegge hus og områder, men måtte ut og lytte til hva folk ønsket.

4.2 Internasjonalt verne-charter, Arkitekturvernåret 1975 og Brundtlandkommisjonen

Veneziacharteret fra 1964

Norge var i 1965 med på å opprette den internasjonale organisasjonen ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) som er rådgiver for UNESCO i spørsmål om verdensarv. Det første denne organisasjonen gjorde var å vedta et manifest, utarbeidet av en internasjonal kongress, for arkitekter og tekniske fagfolk i Venezia året i forveien. Dette Venezia-charteret er en traktat som angir det internasjonale rammeverket for bevaring og restaurering av eldre bygninger, kulturminner og historiske steder. Bakgrunnen for charteret var blant annet ødeleggelsene etter 2. verdenskrig og det store arbeidet med å bøte på skadene (Erlie, 2009, s. 158 - 166). Det legges vekt på at kulturminnet er uadskillelig forbundet med den historien som den bærer vitnesbyrd om og miljøet den befinner seg i. Dette betyr at flytting av hele eller deler av kulturminnet ikke kan tillates med mindre dette er påkrevd for å verne det, eller at sterke internasjonale interesser berettiger det. En samfunnsnyttig bruk av kulturminner er ønskelig fordi det letter bevaringen. Enhver nybygging, rivning eller endring som kan ødelegge forholdene i bygningsmassen eller fargen avvises. Artikkel 12 sier at «Elementer som skal erstatte manglende deler, må passe harmonisk inn i helheten, idet de også skiller seg ut fra de originale, slik at restaureringen ikke forfalsker de kunstneriske og historiske vitnesbyrdene.» Meningen her er at det som er nytt på et bygg skal tydelig vise at det er fra samtiden. En kontekstuell byplanlegging er ikke opptatt av å kopiere det gamle, men nytt og gammelt skal harmonere sammen.

Arkitekturvernåret 1975

Mer enn krig og brann er det vi selv som sørger for at vår bygningsarv ødelegges. I følge tidligere riksantikvar Stephan Tschudi-Madsen (1975, s. 11) ble det i årene 1945 - 75 revet flere bygninger enn det ble bombet under 2. verdenskrig i Tyskland. I Amsterdam ble 366 bygninger jevnet med jorden under krigen, mens 468 bygninger, «god gammel bebyggelse», ble revet ved bygging av ny undergrunnsbane. I Storbritannia ble en million boliger erklært ubeboelige og uegnet til fornyelse og i Gøteborg og København ble store saneringsprosjekt vedtatt. Stedstapet folk opplevde etter den omfattende utbyggingen førte til at det ikke bare var vern av enkelte hus som var viktig, men å bevare hele miljøer. I 1969 besluttet Europarådet å lansere et spesielt år for vern av den felles europeiske arkitekturarven. Det ble nedsatt en komité, *The Organising Committee*, med representanter for alle deltagende land. Norges representanter var Einar Hedén og Stephan Tschudi-Madsen. I mars 1972 vedtok Europarådet å proklamere 1975 som *Det europeiske Arkitekturvernår 1975*. Årets program ble formulert i 4 punkter:

Å vekke de europeiske nasjoners interesse for bevissthet om deres felles arkitekturarv.

Å lede oppmerksomheten mot de farer som truer denne arven.

Å beskytte bygninger av arkitektonisk, historisk og miljømessig interesse og sikre dem en levende rolle i dagens samfunn.

Å verne om, bevare og pleie den spesielle karakter som de gamle byer og småsteder har.

For at kampanjen også skulle ha konkrete oppgaver, kunne hver av Europarådets 17 nasjoner utpeke 3–4 mønsterbyer for vernearbeidet, såkalte pilotprosjekter. I Norge ble tre steder valgt ut: Gamle Stavanger, Røros og Nusfjord i Lofoten. De skulle være gode eksempler på hvordan problemet med eldre bebyggelse kunne løses i et moderne samfunn (Tschudi-Madsen, 1975, s. 45). Arkitekturvernåret ble avsluttet i Amsterdam, hvor Amsterdam-erklæringen ble vedtatt. Den handlet om at tilpasning mellom gammelt og nytt måtte bli bedre, der eldre bebyggelse ikke måtte bli sett på som en hindring, men som ressurs. I tillegg ble det lagt vekt på at vern og vedlikehold måtte gjennomføres og at registrering og planlegging var nødvendig for å verne bygningsarven (Ibid. s.113-114).

Det viktigste ledd i informasjonskampanjen var en vandretstilling, *Hus i Norge – Verd å verne*, laget av arkitekturvernårets utstillingskomite. Det var en fotoutstilling som ble vist

rundt i hele landet. I anledning Arkitekturvernåret 1975 ble det gitt ut 18 bøker om bygningsvern og arkitektur (Tschudi-Madsen, Stephan og Bull, 1976, s. 73).

Arkitekturvernåret må også sees i sammenheng med den generelle miljøverntanken som vokste frem. I følge Tschudi-Madsen (1976, s. 46) var det også av avgjørende betydning for Norge at Riksantikvaren ble overført til Miljøverndepartementet i 1973.

Gro Harlem Brundtlands rapport i 1987 om *Bærekraftig utvikling*

Begrepet bærekraftig utvikling ble først brukt i rapporten *Vår felles framtid* fra 1987. Definisjonen på dette begrepet er «Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Rapporten ble utgitt av Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, nedsatt av FNs generalsekretær Javier Pérez de Cuéllar. Den skulle løse både fattigdoms- og miljøproblemer, og bidro til å forandre måten vi tenker om miljø- og utviklingsspørsmål. Kommisjonen ble ledet av Gro Harlem Brundtland, og omtales ofte som Brundtland-kommisjonen.

4.3 Fra saneringsplan til bevaringsplan i Marken

Flere steder i Europa var det, som jeg skrev tidligere, studentopprør og aksjoner mot sjelløse byprosjekt til forsvar for tette, sosialt sammenvevde eldre byområder. Bevaringsideologien var i ferd med å nå en større del av befolkningen, også i Bergen. Det samme skjedde i fagmiljøene. Artikkene om byplanlegging i tidsskriftet *Byggekunst* på 1960-tallet handlet om funksjonsdelte byer, med forbilder fra byplanlegging i USA og London, mens på 1970-tallet har synet på dette snudd og de fleste artiklene handler om rehabilitering og hvordan vi skal ta vare på gamle bymiljø. Til tross for at det var denne ideologien som utbredte seg, ble saneringsplanen for Marken stadfestet av Kommunaldepartementet så sent som i 1972.

Kritikk mot Saneringsinstituttets prioritering

I 1970, under Studentersamfunnets «kritiske veke», ga studenter fra Sosiologisk institutt ut en rapport med tittelen: *Derfor skal Marken saneres, Marken-undersøkelsen 1970*. Første del av rapporten handlet om Saneringsinstituttets beveggrunner for vedtaket om å sette Marken øverst på listen over saneringsområder. Rapporten presenterte hvilket materiale instituttet la til grunn da de tok denne avgjørelsen (som også ble godkjent av både Formannskapet og Bystyret).

Saneringsinstituttet undersøkte ulike forhold i alle de ti strøkene. Siden ett av målene med sanering var å øke utnyttelsesgraden av strøk, var ett av punktene: *Bebygget areal og*

utnyttelsesgrad. Her kom Marken ut blant de strøkene med høyeste tall, altså blant de best egnede (Solheimsgaten sør viste lavest tall).

Neste punkt var *Offentlig grunn i prosent av strøkets areal*. Ved sanering ville det være en økonomisk fordel for kommunen å prioritere strøk hvor de selv eide mest av arealet. Her kom Marken som nummer to.

Et annet punkt var *Oppgjøret for kommunen*, der instituttet forsøkte å beregne hvilke strøk som ville gi underskudd eller overskudd for kommunen. Dette ble beregnet ved at kommunens eiendommer kunne selges ved sanering. Strøkene Marken, Damsgårdsveien nord og Sydnes viste overskudd ved sanering.

Det siste punktet som ble kommentert i rapporten var *Interessen for tomter i de prioriterte saneringsstrøkene*. En markedsundersøkelse utført av Saneringsinstituttet viste at interessen var klart størst for Marken-området til butikk og kontor-virksomhet. Solheimsgaten sør var nummer tre (IBB, 2770 - Jca1).

I et dokument der Bergen Saneringsinstitutt drøfter hvilket strøk som burde prioriteres først står det: «Resultatet av markedsundersøkelsen bør vesentlig influere på valget av strøk som bør saneres». «På bakgrunn av den markerte interesse for sanering av Marken, skulle det syntes naturlig at dette området blir sanert først (IBB, 2770- Ia1). Resultatet av denne markedsundersøkelsen var avgjørende for Saneringsinstituttets valg av saneringsstrøk.

I oppgaven påpeker studentene at representanter fra Saneringsinstituttet eksplisitt hadde uttrykt at det ikke var deres oppgave å ivareta de miljømessige og sosiale sidene ved byplanleggingen selv om det i Saneringsloven fra 1967 står at det må være *påtrengende nødvendig* å fornye et strøk for at det skal kunne bli etablert som saneringsstrøk. Studentene poengterer at ulike interessegrupper vil ha forskjellig syn på når det er «påtrengende nødvendig» å sanere et strøk.

Næringslivet kan finne det påtrengende nødvendig å sanere et strøk når de finner det nødvendig å ekspandere i området, mens for beboerne vil det være påfallende nødvendig å sanere et område når boligstandarden er så dårlig at helsemessige grunner tilsier det (IBB, 2770 - Jba1).

Ut fra Helserådets vurdering av de sanitære og hygieniske forholdene i boligstrøkene var ikke Marken øverst på prioriteringslisten. Boligområdene på Nordneshalvøya, Nøstet, Vetrilidsalmenning, Domkirkegaten og Skostredet var i dårligere helsemessig stand.

Andre del av rapporten var en beboerundersøkelse. Studentene var kritiske til at beboerne i Marken ble umyndiggjort, og at næringslivet fikk bestemme *hvor* det skulle saneres og *hvorfor*. Saneringsinstituttet konkluderte med at denne rapporten var et hastearbeid av studenter som kun ønsket å stoppe sanering av Marken uten å komme med en alternativ løsning. Som svar på hvorfor de ikke hadde intervjuet beboerne i området skrev Saneringsinstituttet at det ikke var deres plikt å spørre beboerne i Marken fordi strøket allerede var regulert til shoppingssenter i 1964. Da skulle all bebyggelse rives utenom St. Jørgen. Skulle beboerne spørres, burde det ifølge instituttet gjøres før denne reguleringsplanen ble vedtatt. Dessuten var samtlige eiere i Marken varslet om saneringsplanene og ingen hadde protestert (IBB, 2770 - Jba1).

Verneforkjemperne samles

Saneringsplanene i Marken vakte sterke protester, men hvem var det som var interessert i å bevare Marken? Fortidsminneforeningen hadde lenge vært kritisk til saneringsplanene, men de hadde hatt liten gjennomslagskraft siden foreningen hadde stått alene om dette synet. I Kontaktutvalget for Marken sine dokumenter på Byarkivet i Bergen fant jeg uttalelser fra representanter for beboere, Foreningen Markens venner, Bergen miljøvernforening, Bergen Arkitektforening, Populistiske arbeidsgrupper (PAG), Kunsthåndverkskolen, Kunsthistorisk institutt ved UiB og Fortidsminneforeningen i Bergen (Byarkivet, JCB1). Økt utdannelse gjorde at et bredere lag av befolkningen ønsket mer demokrati både i arbeidslivet, utdannelsen og nærmiljøet. Den udelte tilliten til myndighetene var sterkt svekket, og flere ble verneforkjempere. Verneforkjempere og motekspertise fikk sine talsmenn blant arkitektene (Fossen og Grønlie, 1985, s. 574).

Et arkitektkontor som engasjerte seg sterkt i kampen mot sanering av Marken, var Markenkontoret som bestod av Svein Hatløy, Helge Borgen og Bertram D. Brochmann. Tidlig på 1970-tallet hadde også arkitekt Bjørn Simonnæs sin praksis ved siden av Markenkontoret. Arkitektgruppen CUBUS som formelt ble etablert 2. juni 1972 var en sammenslutning av tre mindre arkitektkontor som dannet en arkitektgruppe med flat struktur - Kåre Frølich og Bente Hellum, Odd Løvset og Nils Roar Øvsthus, samt Markenkontoret. En fellesnevner blant disse kontorene var aktiv deltagelse i kampen for å redde bymiljøer som Marken, Kroken, Nøstet, Sydnes og Ytre Markevei på Nordnes (Grønvold, 1984, s. 298). Dette kontoret var også et viktig talerør for alternative verdier innen byplanlegging.

Arkitektene var blant annet aktive i aviser og gav ut tidsskriftet *BAF-nytt* der Marken ble mye omtalt. *BAF-nytt* var et organ for Bergen arkitektforenings medlemmer og andre interesserte.

Redaksjonskomite (i 1972) var Svein Hatløy, Bjørn Simonnæs, Bertram D. Brochmann og Kjartan Myklebust. Representanter fra Markens Venner (en forening som hovedsakelig bestod av næringsdrivende i Marken) møtte opp i Bystyret med anmodning om en utsettelse av saneringen av strøket, slik at en kunne utrede alternative former for byfornyelse for området. Kommunaldepartementet forkastet klagen fra Markens Venner og vedtok saneringsplanen i 1972. Likevel fortsatte verneforkjemperne kampen mot saneringen. De var aktive med artikler i aviser og tidsskrift. I ukebladet *Aktuell* 3. november 1973 var det et intervju med arkitekt Bjørn Simonnæs med tittelen *Vi har ennå ikke gitt opp*.

Andre verneforkjempere som for eksempel professor i kunsthistorie, *Per Jonas Nordhagen*, laget en spalte i *Bergens Tidende* med tittelen *Perler og plattheter*, som viste små og store bygg som ikke var eller kom til å bli vernet, men som heller ikke burde forfalle eller fjernes. Dette var sannsynligvis med på å åpne øynene for kjente bygninger i bybildet som forsvant litt etter litt (Nordhagen, 1970). På 1970 tallet begynte miljøverninteresserte personer å samle seg om bymiljøsaker, og Miljøvernforeningen i Bergen ble dannet i 1971 med Rolf Berntzen som formann. Han skrev en artikkel 3. mai dette året i *Bergens Tidende* om at Marken ennå kunne reddes, siden saken fortsatt ikke var ferdig behandlet i Bystyret (Berntzen, 1971).

Aksjoner

I likhet med Jane Jacobs holdninger ble det gjennomført aksjoner for å bevare nærmiljøet. Det ble arrangert folkemøter, delt ut løpesedler (fig. 57) for bevaring av bydelen, gjort intervjuundersøkelse blant beboerne og næringsdrivende i strøket, malt hus på dugnad, skrevet leserinnlegg i aviser og fagtidsskrifter, sendt protestbrev til kommunen og arrangert kurs i rehabilitering. Våren 1972 arrangerte kontaktutvalget en utstilling med tittelen *Marken i sentrum*. Utstillingen ble vist i et stort telt som ble satt opp i strøket. Formålet med utstillingen var å vise at Marken var et levedyktig miljø og at en gradvis fornyelse av området var et langt bedre alternativ enn totalsanering. En sanering ville føre til at nærmere 700 beboere måtte skaffes erstatningsleiligheter og at en rekke næringsdrivende mistet lokalene sine. Dette ville bli kostbart både for kommunen og ikke minst for de som bodde og arbeidet i strøket. Kontaktutvalgets analyser viste at det var fem ganger så dyrt å bo i høyblokker langt fra sentrum enn i Marken. I tillegg ble det påpekt at folk trivdes i strøket og at de fleste husene var i bedre stand enn det de kommunale myndighetene hevdet. (CUBUS, 2013).

I et hefte som ble delt ut i forbindelse med utstillingen pekte forfatterne på konsekvensene av at de eldre bydelene ble neglisjert. Det var vanskelig å vedlikeholde og videreføre det sosiale miljøet i disse strøkene, fordi unge familie flyttet ut av sentrum og leilighetene ble utleid til

studenter som flyttet igjen etter en stund. Det var mange eldre og enslige som ble boende igjen. Dette førte blant annet til at butikker og skoler mistet sitt eksistensgrunnlag. Dagliglivet mellom husene fikk dårligere betingelser på grunn av trafikk og parkerte biler (IBB, 2770 - Jca4).

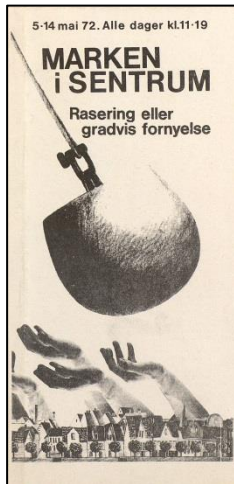


Fig. 57. Løpeseddel for bevaring av Marken (IBB, 2770 - Jca4)

I et brev fra Bergen kommune v/ Bergen Saneringsinstitutt, 26.april 1974 er det tydelig at presset mot bymyndighetene merkes:

Det tør være alminnelig kjent at holdningen til en totalsanering av Marken er helt endret i løpet av de senere år. (...) Det er dessuten fra en rekke hold gitt uttrykk for ønskeligheten i å beholde et bomiljø i Marken. Erfaringene fra bl.a. Vaterland i Oslo viser faren ved forhastede tiltak.

Her er det tydelig at Saneringsinstituttet har skjønnet at et bomiljø i Marken er uunngåelig. Likevel har de ikke gitt helt opp saneringen av hele strøket. Videre skriver de:

Som det fremgår av vedlagt kartskisse synes det naturlig å sanere strøket langs hele Nygaten og Kaigaten, dvs. ca. $\frac{2}{3}$ av Marken. Den resterende tredjedel som utgjør det sentrale området, omfatter en bebyggelse av slik karakter og med et slikt miljø at den bør bevares og rehabiliteres (IBB, 2770 – Jca4).

Dersom dette hadde blitt gjennomført ville Saneringsinstituttet fått gjennomført sanering og reist ny bebyggelse med moderne fasader og et city-preg i Nygaten (mot Rådhuset) og rekken mot Kaigaten, dermed ville strøkets ansikt utad være reddet for de som ønsket et city-preg på byen. Men Saneringsinstituttet vant ikke frem med en delvis sanering. På Byplankontoret hadde også holdningene endret seg med tiden; Gunnar Bakke var nyansatt

ved Bergen kommunes Generalplanavdeling i 1970. Dette året skrev han en artikkel i BT med tittelen «Hva er byplan?» der han kom med en kritisk kommentar til den dominerende samfunnsstenkingen og byplanfilosofien. «Motekspertisen» var altså etter hvert kommet på innsiden av kommunen, og i 1974 opphevet bystyret saneringsvedtaket. Det var 46 mot 39 som stemte for å oppheve vedtaket fra 1971.

Sanering fikk etterhvert en svært negativ undertone der folk forbandt ordet med rasering. I 1975 skiftet derfor Saneringsinstituttet navn til Institutt for Bergen Byfornyning A/S. Instituttet fikk et tillegg om at selskapet også skulle arbeide med andre former for byfornyelse, blant annet rehabilitering av strøk. I 1978 ble saneringsplanen for Marken byttet ut med en bevaringsplan der størsteparten av trafikkarealene skulle bli gangarealer. Marken gikk fra å være et prioritert saneringsstrøk til et prioritert byfornyingsområde.

4.4 En sammenligning med trehusområdet Gamle Stavanger

Bydelen Gamle Stavanger (Straen) er i likhet med Marken et sentrumsnært trehusområde i Stavanger med hus som er bygget rundt 1700- til 1900-tallet. Strøket ligger i et bratt terreng opp fra Vågen (fig. 58). På 1800-tallet var det stort sett sjøfolk med familiene sine som bodde her. Helt nede ved kaien bodde skipsrederne i større hus. Gatenettet er bevart fra middelalderen.



Fig. 58. Kart med bydelen Straen (Gule sider, 2019)



Fig. 59. Miljø fra Gamle Stavanger (Johansen, 2018)

I 1945 presenterte «Kontoret for nyentrumsregulering» en plan for hele bykjernen. To tiår med økonomisk krise og fem år med krig hadde satt sitt preg på byen. Daværende regulerings sjef Torleiv Våland mente at husene var både nedslitt, helsefarlige og brannfarlige. Våland var en arkitekt med sosialistisk og modernistisk overbevisning. Han var opptatt av en funksjonalistisk bolig- og byplan, helt i tråd med tidens syn. Sammen med andre modernister var han kritisk til at det ble brukt millioner på teater, banker og fengsler, mens vanlige folk bodde i uverdige hus. Han mente at svært lite av byens arkitektur var verdifull og den derfor ikke burde skånes av antikvariske grunner (Sannæs, 2012, s. 30). Det ble utlyst en reguleringskonkurransen om ny byplan for Stavanger (sentrum og Straen). I programmet for konkurransen var det åpnet for at det meste av eksisterende bebyggelse kunne rives. Det ene av to vinnerforslag ble kalt *Riv og bygg* av Nicolay Brøndmo, en tittel som sa mye om holdningen til den eksisterende bygningsmassen. I 1946 ble det vedtatt en totalsanering av hele byen, med unntak av noen få monumentale bygg. Den nye planen viser en åpen og ordnet bebyggelse (fig. 60). I stedet for småhus og bygårder er det lamellblokker som gir lys og luft på alle sider. Byen skulle deles inn i soner etter funksjon; arbeidsplasser og boliger er delt, og brede veier leder trafikken effektivt inn og rundt i byen. Området Straen skulle bli et industriområde. Siden planene var omfattende og kommunen hadde lite penger, skulle saneringen gå over flere tiår. Stavanger ble sett på som en foregangskommune i Norge på grunn av de radikale planene for byen (Sannæs, 2012, s. 32).

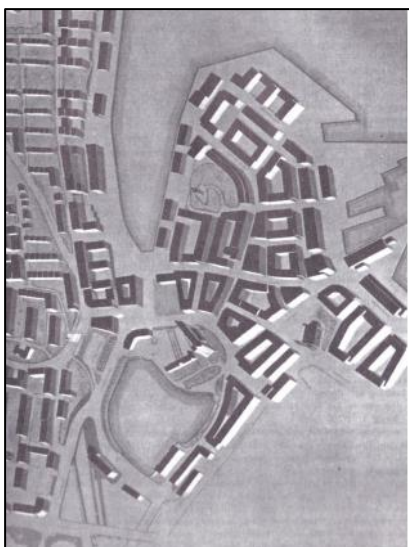


Fig. 60 Vålands reguleringsplan vedtatt i 1946 (Næss, 1998)

Motstand mot sanering av Straen

Selv om Vålands plan var vedtatt i bystyret var ikke saken ferdigbehandlet ennå. Fortidsminneforeningen var kritisk til deler av planen og med jevne mellomrom kom det uttalelser i media angående ønsker om oppmyking av 1946-planen. (Sannæs, 2012, s. 33). Flere av Stavangers innbyggere mente det var synd å rive de eldre husene. Det kom derfor forslag om at de skulle flyttes til et felles område slik det blant annet var gjort i Danmark og i Bergen (Gamle Bergen). Der ble eldre hus fra ulike deler av byen satt sammen til et museum.

En mann som har hatt svært stor betydning for bevaringen av Gamle Stavanger er arkitekt og senere byantikvar Einar Hedén (1916 - 2001). Han skrev en artikkel i *Stavanger Aftenblad* i 1951 om verdien av å bevare husene på Straen i sitt opprinnelige miljø. Han mente det var samspillet mellom hus, gater og terreng som gjorde stedet verdifullt. Når området var en blanding av boliger, butikker og verksteder ville stedet forbli en levende by og ikke et dødt museum. Dette var et radikalt forslag på denne tiden som møtte stor motstand. Men etterhvert som trehusene i byen ble fjernet og moderne høyhus ble reist, begynte folk å bli misfornøyd med hvordan byen deres utviklet seg. Når de så at kjente bygg og veier forsvant, begynte de å få øynene opp for hva de var i ferd med å miste (Sannæs, 2012, s. 33 - 34).

Fortidsminneforeningen som hele tiden hadde vært kritisk til Vålands byplaner, gjorde en undersøkelse av 35 hus på Straen i 1953. Det viste seg at argumentene for sanering på Straen ikke holdt. Husene der var i relativt god stand, og mange hadde moderne kjøkken. Det var bare åtte hus som manglet wc, men her var det allerede planer om å sette inn toalett. Undersøkelsen viste også at huseierne var fornøyd og var positive til en bevaringsplan.

Kommunen eide selv ni hus på Straen. Disse var dårligst vedlikeholdt og samtlige hus var overbefolket. I uttalelsene fra Fortidsminneforeningen ble det også lagt vekt på områdets gunstige plassering i forhold til turisme. Området var både sentrumsnært og synlig for cruiseskipene som kom inn mot Stavanger. I 1956 besluttet bystyret å bevare de 35 husene i Gamle Stavanger.

Hedén ble formann i foreningen Gamle Stavanger som ble opprettet i 1957. Foreningen fungerte som en høringsinstans for kommunen. I tillegg var de rådgivere i saker som gjaldt spørsmål knyttet til Gamle Stavanger. De var også aktive foredragsholdere og skrev artikler i aviser og tidsskrift. De fortsatte kampen om å verne flere hus på Straen. I 1965 ble to nye områder innlemmet i kommunen. Dette var med å minske presset mot å ha industri på Straen. I 1971 foreslo foreningen at resten av Straen burde innlemmes i Gamle Stavanger, da det ville bli en sammenhengende bydel. Holdningsendringer innad i kommunen gjorde at det ikke lenger var motstand mot bevaring. I 1974 vedtok bystyret å bevare 150 hus. Etterhvert overtok kommunen bevaringsarbeidet. Gamle Stavanger var et av de tre pilotprosjektene som ble utpekt i kjølvannet av Arkitekturvernåret 1975, -året for vern av den felles europeiske arkitekturarven. Stavanger ble nå sett på som en foregangsby i bevaringsarbeidet.

I likhet med Marken ble det vedtatt at hele Straen-området skulle saneres. Planene var klare, men på grunn av økonomi måtte gjennomføringen skje over tid. Det første bevaringsvedtaket kom i Stavanger allerede i 1956, mens i Marken kom det først i 1974, hele 18 år senere.

Argumenter for sanering av eldre trehusmiljø

Det er to typer argumentasjon som ofte går igjen når jeg leser uttalelser fra bymyndighetene angående sanering både i Stavanger og Bergen: *Sosiale* argumenter og *funksjons* argumenter. Det ble pekt på at husene i de saneringsklare områdene var små, tette og brannfarlige med dårlige sanitære forhold. De var dessuten overbefolkede. Fordi dette var uverdige boligstrøk for mennesker burde områdene saneres og erstattes med moderne bebyggelse. Dette kan vi kalle sosiale argumenter der beboerne var i fokus. Økonomi var et tredje argument. En utbredt oppfatning var at en gradvis fornying av områdene ville bli mye mer kostbart enn å rive det gamle og bygge nytt.

I de to byene ble det også argumentert med at veiene var middelaldersk kronglete og trange, og at de derfor burde erstattes med bredere og mer effektive veier. Regulerings sjef Mohr i Bergen skrev i *Byggekunst* i 1952 (s. 53 - 57) at strøket Marken var et typisk fotgjengerstrøk og at i fremtiden ville både antall fotgjengere og biltrafikk øke kraftig på grunn av

utbyggingene i nabokommunene. Det ville derfor være behov for å bygge bredere vei gjennom Marken og Vågsbunnen. Han mente at Marken hadde en sentrumsfunksjon og egnet seg mer som et forretningsstrøk enn et boligstrøk. Dette var helt i tråd med funksjonsdelt tenkning. Denne type argumentasjon kan vi kalle funksjonsargument.

Men der regulerings sjefen i Stavanger mente at ingenting av den gamle byen var verdt å ta vare på (med unntak av noen få bygg), mente Bergens regulerings sjef Mohr at det ville være riktig å bevare de eldste gateløpene som hadde stor kulturhistorisk verdi (1952, s. 53 - 57). Han var opptatt av historien, og ville ha god utredning for hva som ville være den beste byutviklingen. Dette kan også ha hatt en innvirkning på at planene ikke ble gjennomført. På den annen side var Mohr også opptatt av byens ansikt utad, det var viktig å følge med utviklingen og tidens krav. Dette var argumenter og synspunkt som ble diskutert på møter i kommunen.

Kritikk mot Saneringsinstituttet

Argumentene for sanering utad trengte ikke nødvendigvis være de samme som beveggrunnene for å rive områder med eldre trehus. Saneringen ble ofte forsvart med velferds- og funksjonalitets-argumenter, men flere har spekulert i om grunnen til saneringsiveren kan være prestisje og egne interesser. Kan det ha begynt med ønske om bedre velferd for beboerne, men at det etter hvert var en tilretteleggelse for næringslivet i byene? Som vi har sett var kommunen opptatt av byens ansikt utad, og ifølge Fossen og Grønlie (1985, s. 557) var motiveringen for etableringen av Saneringsinstituttet kommunens manglende evne til å gjennomføre sanering av Marken. Næringslivet ville derfor vise større interesse gjennom sin deltakelse i instituttet. Etter 2. verdenskrig og frem til midten av 1970-årene var det stor tiltro til statlig styring og regulering både blant de som styrte byene og blant folk flest. Var det lett å utnytte denne kollektive tilliten? Nordhagen (1975, s. 43) spør hvordan de på denne tiden kunne vedta sanering av Marken i det miljøklimaet som var i ferd med å danne seg. Vedtaket var fortsatt gjeldende så sent som i 1974. Det var den samme kampen for å bevare boligstrøk med eldre trehus i Stavanger og Bergen, men prosessene er forskjøvet i tid. I *Byggekunst* i 1971 (s. 171 - 175) skriver Einar Hedén en artikkel om hvor vellykket bevaringen av Gamle Stavanger har vært, om hvordan det gikk fra å være et slumområde til et attraktivt strøk uten museumspreg. Etterspørselen etter husene var enorm fra alle typer brukere, eldre, ungdom, familier og enslige. Burde ikke Bergen ha lært av dette og sett det som en selvfølge at Marken var verdt å ta vare på?

Det virker ikke som om Saneringsinstituttet ble påvirket av andre vellykkede bevaringsprosjekt. I et brev fra Artur Rødland (med flere) til Bergen Saneringsinstitutt i 1974 kommer

det et forslag til både bevaring, rehabilitering og sanering av Marken. Det foreslås rehabilitering av 136 eiendommer som foruten butikker og verksteder inneholdt ca. 107 leiligheter. Som svar på brevet viser instituttet til en faglig uttalelse fra direktørene Kloster og Bjerknes fra 1957 om at «(...) de antikvariske hensyn bør ikke hemme byens utvikling (...)» og «Visse områder kan utpekes som betydningsløse utfra antikvarisk synspunkt. Vel bør vi bevare enkelte hus fra 1890-årene, men flertallet av dem kan rives» (IBB, 2770 - Jca4). Ut fra disse uttalelsene, 17 år tidligere, argumenterte instituttet for at trehusbebyggelsen i Marken ikke var verdt å tas vare på. Det ble påpekt i brevet fra Saneringsinstituttet at dette var den vesentlige grunnen til at både Bygningsrådet, Formannskapet og Bystyret vedtok at Marken skulle saneres (IBB, 2770 - Jca4).

Selv om det kan virke som om det var steile fronter der de ulike aktørene enten var for eller mot sanering, ser det ut til at de fleste hadde blandede tanker om dette. Selv om Saneringsinstituttet ofte har vært anklaget for å være en ukritisk river, spurte de om råd fra både helsesjefen, brannsjefen og bygningssjefen i forbindelse med den eldre trehusbebyggelsen (Roald, 2010, s. 189). Reguleringsjef Mohr var også opptatt av å bevare de eldste gateløp og vernede bygg, men det kan være vanskelig å se verdien av boligområder som er bygget nært opp til ens egen tid. Hva som er verneverdig endrer seg med hver generasjon. Da det begynte å bli få stavkirker i landet, ble de som var igjen viktig å ta vare på, og da trehusmiljøene forsvant litt etter litt, fikk folk øynene opp for verdien av disse strøkene.

Argumenter for bevaring av områdene

I Stavanger argumenterte Hedén for at trehusene ikke burde rives eller flyttes, men stå i sitt opprinnelige miljø, fordi det da ville forbli en levende bydel og ikke et dødt museum. Fortidsminneforeningen i Stavanger argumenterte med at Gamle Stavanger var et sted beboerne trivdes i og at de var interessert i å ta vare på husene og området. I tillegg var turisme en grunn for å ta vare på dette sentrumsnære området. I Bergen argumenterte verneforkjemperne med at den modernistiske byutviklingen var en ond sirkel: Jo mer det ble investert i forretningsvirksomhet i byene jo flere arbeidsplasser ville det komme. Dette ville føre til at flere boligområder i byen ble sanert, og dermed ville det bli bygget flere boliger utenfor byene. Følgende ville det bli økt trafikk til byene og i byene, som igjen vil føre til økte kommunikasjons-investeringer som endelig ville gjøre at det ble enda mer attraktivt å investere i forretningsvirksomhet i byene (fig. 61).

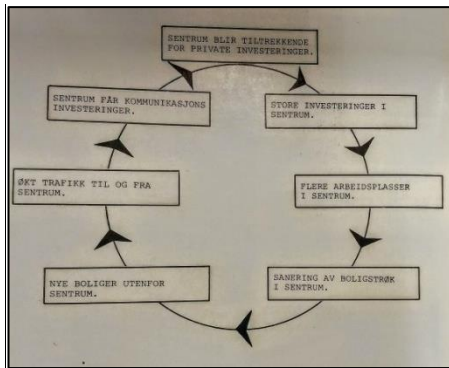


Fig. 61. Byutviklingens onde sirkel (Arkivet etter IBB, Jca4)

Økonomi viste seg også å være et argument for bevaring. Det ville være rimeligere å fornye områdene gradvis enn å rive hus for så å bygge opp nye. Myten om det motsatte hadde eksistert lenge. Fortidsminneforeningen i Bergen hadde i lengre tid sett verdien i de eldre husene, men sto ganske alene om interessen for å bevare områdene. De hadde sett hvor enkelt de skrøpelige trehusene forsvant, ikke bare ved krig og i branner, men også av ivrige byfornyere. Tidligere ble bygninger flyttet til museum fordi de ønsket å ta vare på dem, men etter hvert når de så at det ble stadig færre igjen av den karakteristiske lokale trebebyggelsen var det ikke lenger bare prakt eksempellarene Fortidsminneforeningen ønsket å bevare (Nordhagen, 1975, s. 34 - 35). Foreningen argumenterte med at byen holdt på å miste sitt særpreg og at det var fare for at alle byer ble mer og mer like. Når det etterhvert kom rapporter fra nye store boligområder der det var opphopning av sosiale problemer, kom også andre perspektiver inn i bildet. Stadig flere så verdien i de eldre husene som var bygget i menneskelig målestokk, variasjonene og tilfeldighetene i områdene, gode naboskap og sosiale relasjoner.

Boligområdene har utviklet seg med tiden og de to kulturmiljøene i Bergen og Stavanger er blitt vernet gjennom bruk. I dag er det boliger, småbutikker, atelierer, gallerier, restauranter, kafeer, museum, parker, kunstnerisk utsmykking, markeder og lekeplasser i de to strøkene. Både Marken og Gamle Stavanger slapp unna med trusselen om sanering, mens i både Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord forsvant trehusbebyggelsen. Hvorfor var det ingen som kjempet for å bevare disse strøkene?

4.5 Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord vs. Marken

Da Saneringsinstituttet i 1966-68 kartla byen og valgte ut de ti strøkene som skulle saneres, var den tradisjonelle Solheimsgaten med trehus på begge sider allerede helt forandret. BMV sine arbeiderboliger på østsiden av Solheimsgaten ble revet på slutten av 1950-tallet og erstattet med fire høyblokker på 11 etasjer som dominerte gatebildet. Det var denne tidligere

hovedgaten med boliger, småbutikker, bakeri og annen næringsvirksomhet som ville ha vært interessant å ta vare på, sammen med resten av boligområdet. Dersom denne gaten fortsatt hadde hatt trehus på begge sider, ville kanskje ulike grupper engasjert seg for å fornye og bevare området som et helhetlig miljø.



Fig. 62. Drastisk endring i Solheimsgaten (Birkhaug og Omdal, 1978)

Fig. 63. Puddefjordsbroen sett fra Damsgårdsveien (Eget foto, 2019)

Også i området Damsgårdsveien nord var et ruvende «fremmedelement» allerede bygget før Saneringsinstituttet valgte ut områder. Puddefjordsbroen ble ferdigstilt og åpnet for trafikk i 1956. Den gang var det et to felt, men det ble regnet med at den kom til å bli utvidet en gang i fremtiden (IBB, 2770 - ?). I dag (2019) er det fire felt. Helt fra tidlig på 1900-tallet var det planer om å bygge en bro over fjorden, noe som medførte uvisshet for beboere i områdene der broen skulle komme.

Kvaliteten på hus

Hus som ble bygget i perioden 1600 - 1900 (særlig 1700- og 1800-tallet), slik som i Marken, hadde en annen håndverkskvalitet og soliditet enn hus som ble bygget senere. Det som kjennetegnet trebyene rundt om i landet fra denne tiden var den høye kvaliteten som fantes også i de aller minste husene. Byggherrene, ikke bare borgerskapet, men også arbeiderne og småkårsfolk som fikk bygget boliger, hadde en velutviklet sans for unike og spesielle løsninger og kvalitet (Nordhagen, 1994, s. 6 - 10). Å ha pene forseggjorte hus var en ambisjon som var felles for alle lag av den urbane befolkningen på denne tiden. Dersom en hadde lite penger valgte de heller å bygge lite med kvalitet enn stort og dårlig. Boligen en eide var av betydning for ens allmenne aktelse (Ibid. s. 39). Panelarkitekturens glansperiode brytes rundt århundre av flere grunner. Den viktigste var stagnasjon og tilbakegang i landsdelens viktigste næringsvei, skipsfarten. Et begrenset materialvalg og en sikker tradisjonsførelse i langsom utvikling ga miljøene et homogent, men likevel variert uttrykk.

Variasjonene lå i form og håndverksmessig talent. Hus fra perioden 1900 - 1950 er en uensartet gruppe med varierende kulturhistorisk interesse.

I likhet med Marken var både Solheimsgaten og Damsgårdsveien gjennomgangsseier for trafikk. Forskjellen var at saneringstrusselen over Marken hadde sammenheng med at strøket som lå midt i sentrum og ville være en del av løsningen på trafikkproblemet inn til byen. Myndighetene ville først ha en bredere allè i forbindelse med den nye jernbanen, og senere hovedvei for biltrafikken gjennom Marken. Solheimsgaten fikk parallellgaten Fjøsangerveien som hovedvei, og Damsgårdsveien hadde parallellveien Michael Krohns gate som hovedvei.

Støy på grunn av industrivirksomheten nær boligene var et problem for både Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord (Arkivet etter IBB, 2770 - ?). Det var stor aktivitet ved BMV frem til midten av 1970-årene, og først på 1990-tallet la BMV ned virksomheten. I Damsgårdsveien er det noe industrivirksomhet fremdeles (2019). Strøkene var nok derfor ikke like attraktive som Marken-området der det var roligere former for næringsvirksomhet. Dette vil jeg tro var en medvirkende grunn til at verneforkjemperne ikke var aktive for å bevare trehusene i alle strøkene.

Likheten mellom de tre områdene når de skulle fornyes på 1980-tallet og i dag, er at planleggerne er opptatt av trafikksanering. Dette hadde sammenheng med at ideologien hadde skiftet. Marken fikk gågate, i Solheimsgaten ble nordsiden stengt for gjennomgangstrafikk. Asplan argumenterte blant annet med at beboerne i Krohnsminde borettslag (høyblokkene) skulle unngå trafikkerte gater på hver side av blokkene. I Damsgårdsveien er det blitt mindre attraktivt for biler, med fartsdumper og liten plass til parkering.

5 Byfornyning i Bergen på 1980-tallet

5.1 Snuoperasjonen

Den byfaglige opposisjonen som hadde vært kritisk til den ensidige vei- og byutviklingen med sanering av gamle trehusstrøk, var på 1970-tallet begynt å komme i posisjon. I 1976 endret staten «Lov om sanering i tettbygde strøk» til «Lov om fornyelse av tettbygde strøk». Ordet sanering ble skiftet ut med fornyelse i hele loven. Da Saneringsloven kom i 1967 fulgte ikke staten opp med økonomiske ressurser. Dette kom da «fornyingsloven» kom (Roald, 2010, s. 247 - 256).

Sentrumsplanen 1984-87

Storkommunen Bergen ble etablert i 1972 og fem kommuner ble slått sammen: Laksevåg, Arna, Åsane, Fana og Bergen. Dette tok mye av presset bort fra sentrumskjernen. Næringsliv og biltrafikk hadde dominert sentrum, mens befolkningstallet var stadig synkende. Det hadde også, som tidligere omtalt, vært et press mot viktige sentrale historiske miljø. Det var et stort behov for en sentrumsplan, en samlet langsiktig strategi, som kunne føre byen i riktig retning. Planen ble fremmet som flere temakart (Roald, 2010, s. 270). Kartet på figur 64 viser blant annet et fremtidig trafikksystem der hovedtrafikken blir lagt utenfor sentrumskjernen. Ansvarlig for planarbeidet innenfor det sentrale byområdet, Bente Florelius sa i et innlegg i at bykjernen skulle skjermes for gjennomgangstrafikk, og samtidig bedre forbindelsen mellom sentrum og de ytre byområdene og den innbyrdes forbindelsen mellom disse (Florelius, 1990, s. 131 - 134). Fløyfjellstunellen var den viktigste avlastningsveien. Det skulle fortsatt være mulig å kjøre gjennom sentrum, men planen var å gjøre det så lite tiltrekkende at få ville velge det.

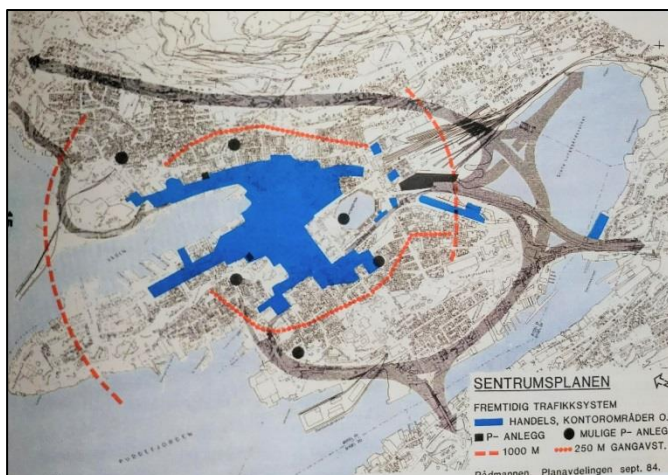


Fig. 64. Kart fra Sentrumsplanen av 1984 (Rådmannen, Planavdelingen, 1984)

I 1989 ble et forslag til *Gatebruks- og miljøplan* for Bergen sentrum fremmet (fig. 65). Den skulle minske trafikken i sentrum, og bedre tilgjengeligheten for gående. Mengden

hovedgater var redusert til fordel for kollektivgater og gågater. Hovedgatene skulle danne et internt ringveisystem og tre nye parkeringsanlegg skulle bygges, -ett under Festplassen og to i parkeringshus. Til planen fulgte det med en «miljøplan-liste» (fig. 66) over steder som skulle fornyes som følge av trafikksanering. Natten mellom 6. og 7. november i 1989 ble hele trafikksystemet lagt om. Gater ble stengt for gjennomkjøring og skilt ble endret (Roald, 2010, s.273).

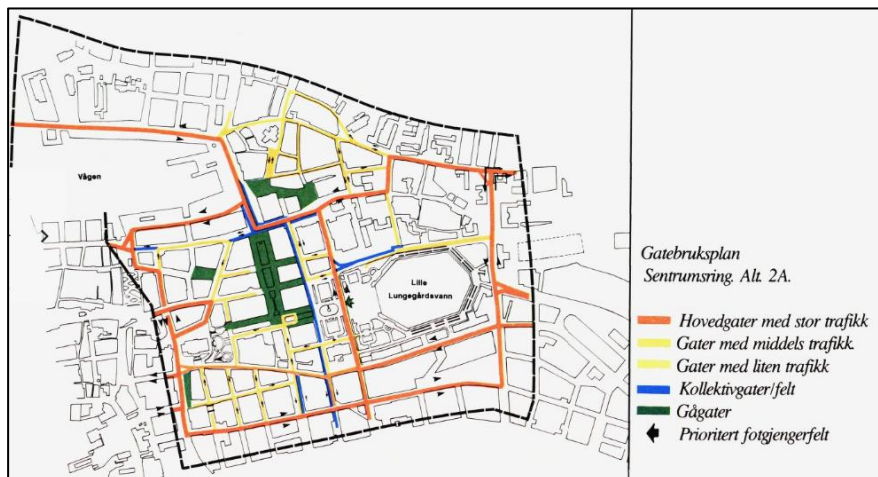


Fig. 65. Gatebruksplan (Illustrasjonen er hentet fra Sentrumsplanen)

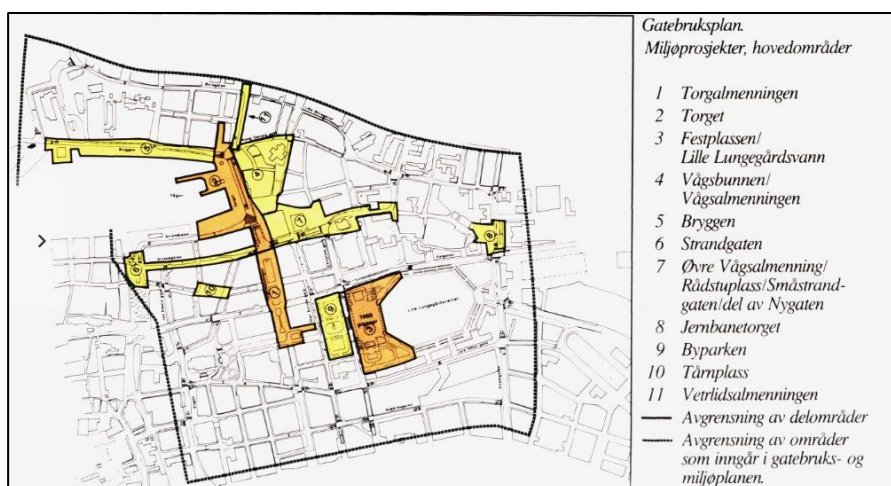


Fig. 66. Gatebruksplan (...)

Verne og byfornyingsplanen var også en del av Sentrumsplanen. Planen definerte et overordnet byrom. Om nyere bygg og installasjoner sa planen at de skulle harmonere med omgivelsene og speile sin samtid (Roald, 2010, s.277). Det nye skulle være tydelig nytt, slik som det ble beskrevet i Venezia-charteret fra 1964, men samtidig skulle det forholde seg til det gamle. Planene gav også rammer for utformingen av nybygg, med en absolutt byggehøyde på 27 meter. I tillegg var det regler om forholdet mellom byggehøyde og

gatebredde. Byen skulle opprettholde det finmaskede gatenettet. Med i planen var også en versjon av Det antikvariske register, som ble utarbeidet av Fortidsminneforeningen. Rundt fire femdeler av sentrum ble vurdert verneverdig. I forhold til et vernekart fra 1963, ble tallene mangedoblet.

Livet på gaten i de norske byene endret seg mye i løpet av 1980- og 90-årene. I følge byplanlegger Peter Butenschøn (2009, s. 130), skjedde noe av det mest dramatiske da åpningstidene for butikker ble utvidet på 1980-tallet. I tiårene etter 2.verdenskrig ble byen sett på som et nødvendig onde, der man gikk dersom man skulle på arbeid eller hadde et konkret ærend. På fritiden skulle man helst være i naturen, dra til skogs, på fjelltur eller være ved sjøen. De nødvendige handlingene i byen ble oftere erstattet med mer lystbetonte handlinger og arbeidsbyen ble gradvis supplert med fritidsbyen.

5.2 Beboermedvirkning

Det sosiale pilotprosjektet Hesthaugen Selegrend boligbyggerlag i Åsane fra 1976, var en stor kontrast til andre borettslag som hadde blitt bygget på 1950- og 60-tallet. Det vanlige var høyblokker med en hovedinngang til bygget, mens i Selegrend er det bygget lavt og tett der alle beboerne kan bevege seg lett ut og inn av boligen (fig. 67). Boligene ble bygget rundt en eldre gård. Både våningshuset og løen ligger fremdeles inne i grenden, løen ble omgjort til grendahus. Husene skulle plasseres slik at alle hadde sine private områder, samtidig som fellesarealene oppfordret til kontakt mellom naboene. Boligprosjektet ble basert på omfattende beboermedvirkning som også omfattet selvbygging.

Det var de samme arkitektene som aksjonerte mot Marken-saneringen som her gikk sammen om å realisere et nytt område bygd på kvalitetene som fantes nettopp i et område som Marken. Oscar Hansen (fra kapittel 4) var det ideologiske forbildet for Svein Hatløy og de andre arkitektene i Marken-kontoret. Åpen Form-tenkningen kommer tydelig frem i Selegrend-prosjektet. Arkitektene demonstrerte et alternativ i form av et nybygd område med typologi hentet fra eldre byområder som i Bergen og Stavanger.



Fig. 67. Selegrend borettslag (NRK, 1977)

Stedsidentitet

Modernismens arkitekter mente det var viktig å markere et brudd med fortiden. Dette endret seg radikalt på 1980-tallet. Kampen for å ta vare på historisk bebyggelse resulterte i at en i større grad tilpasset ny arkitektur til det som fantes. Det ble derfor viktig å analysere topografiske, kulturelle, sosiale, økonomiske og trafikkmessige forhold på stedet når en skulle bygge nytt. Den ensidige troen på vekst ble erstattet av krav om større oppmerksomhet mot det som var bygget i fortiden (Brekke, m.fl., 2003, s. 374). Å planlegge på et kontekstualistisk grunnlag, slik Colin Rowe skrev om i *Collage City* i 1978, var en forutsetning for å få prosjektene gjennom i byfornyingsarbeidet. Det var ikke meningen å kopiere den tidligere arkitekturen, men å bruke teknologien, kunnskapen og historien til å lage en type arkitektur.

5.3 Gradvis fornying i Marken

I 1974 ble saneringsvedtaket for Marken opphevet og det ble utarbeidet en ny reguleringsplan der formålet var bevaring (fig. 68). En rapport for Marken i 1975 dokumenterte en historisk bydel preget av mangfold (IBB, 2770 -?). Det ble derfor besluttet at det helhetlige miljøet skulle bevares, både smauene og den varierte bygningsstrukturen. Kun to nybygg i en viss størrelse ble anbefalt i rapporten. I følge Roald (2010, s. 252 - 254) var det de økonomiske konsekvensene for kommunen som ble utslagsgivende for at saneringsvedtaket ble opphevet. Men han påpeker at holdninger lansert av blant andre Hans Jacob Hansteen, Marianne Gullestad og Gunnar Bakke var medvirkende til at kommunen skiftet syn. Reguleringsplanen som ble vedtatt i 1978 (fig. 69) var en bevaringsplan som la til rette for mange ulike funksjoner. Størsteparten av trafikkarealene var nå planlagt som gangareal. Formålet med reguleringsplanen var å sikre en gradvis fornyelse og utbedring som skulle bevare og videreutvikle strøkets særpreg og miljø. Bygningsrådet hadde etter

planen myndighet til å nekte rivning av bygninger og å sette krav til utseende på nybygg og ombygninger. Gatenettet og smauene skulle bevares og brolegges.

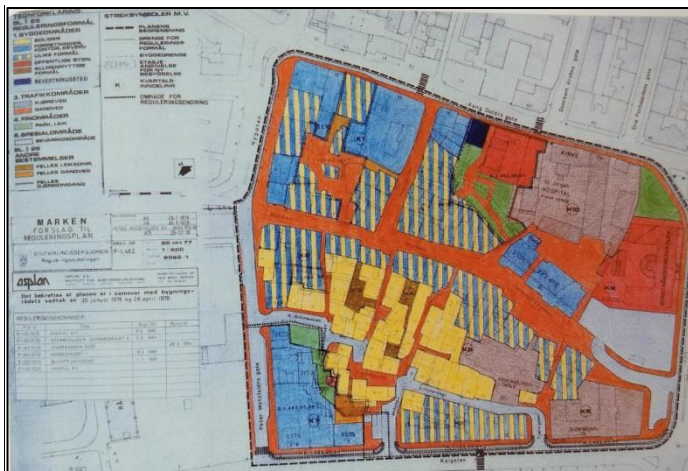


Fig. 68. Reguleringsplan fra 1978 (Asplan, 1978)

I 1979 fikk Institutt for Byfornyning A/S Bergen (IBB) ansvaret for fornyingen av Marken, samtidig overtok IBB alle kommunale eiendommer og fornyelsen av disse. IBB (tidligere Saneringsinstituttet) var et aksjeselskap der kommunen eide flertallet av aksjene, hadde flertall i selskapets styre og var kommunens gjennomføringsorgan i byarbeidet. «Marken er det høyest prioriterte byfornyingsområdet i Bergen» skrev IBB i et informasjonshefte de gav ut 1. februar 1984. Byfornyelsen dreide seg både om forhold i og utenfor bygningene. Leilighetene og næringslokalene var ofte små, kalde og trekkfulle, og de fleste manglet bad. Strømforsyningen var ikke tilstrekkelig for en moderne husholdning (særlig da gassen forsvant). Mange bygninger var i dårlig stand og manglet sikre rømningsveier i tilfelle brann. Trafikken var ofte plagsom og det var nesten ingen plasser å oppholde seg utenfor boligene. Byfornyelsen i Marken omfattet derfor både bygninger, lekeplasser, grøntområder, gatedekke, nye vann- og kloakkrør samt kabler for elektrisitet. Gjennomføringen var avhengig både av kommunen og eiernes medvirkning. Kommunen ønsket å gå foran med et godt eksempel og fornye sine egne hus. Det var også kommunens ansvar å fornye gatene og annen kommunal eiendom. Huseierne hadde ansvaret for egne private eiendommer. Kommunen fastsatte en minstestandard for utbedring. Det ble bestemt at leilighetene skulle ha innlagt bad og at bygningene skulle være brannsikre. I de nye reguleringsbestemmelsene for Marken stod det at skilt, reklame og utvendig belysning skulle harmonere med og tilpasses strøkets karakter (IBB, 2770 - Jcb5).



Fig. 69. Miljø i Marken på 1970-tallet (NRK, 1975)

Økonomisk støtte

I følge IBB var mange skeptiske til fornyingen av husene sine fordi de var usikre på hva det ville koste. IBB informerte derfor i informasjonsheftet (1984 / 1) som omhandlet Marken om ulike økonomisk ordninger. Husbanklån var rimeligere enn vanlige banklån. Husbanken gav også spesielle lån til utbedring av boliger med antikvarisk eller kulturhistorisk verdi der retningslinjene var fastsatt i samarbeid med Riksantikvaren. For å få husbanklån trengte huseieren en plan for hva som skulle gjøres og når dette skulle gjennomføres. IBB ville være behjelpelig i planleggingsarbeidet, fylle ut søknad og byggemeldinger. Det ble også tilbudt gratis arkitekt hjelp inntil 10 timer pr hus. Dersom utgiftene ble for store kunne huseiere med barn under 18 år eller trygdede personer over 65 år søke om bostøtte. Alle over 60 år kunne søke om utbedringstilskudd gjennom kommunens Boligavdeling. Dette var et behovsprøvd tilskudd, et engangsbeløp på 10.000 kroner, som ikke skulle tilbakebetales. Pengene skulle gå til utbedring av vinduer, kjøkken og bad (IBB, 2770 - Jca4). Dersom huset ikke skulle rives kunne eieren få en utbedringsavtale med kommunen. Eieren forpliktet seg da til å utbedre eiendommen innen en gitt frist og til en fastsatt standard. Dersom fristen ikke ble overholdt kunne kommunen ekspropriere eiendommen og gjøre utbedringene selv (IBB, 2770 - Jca4).

Rehabiliteringsplan

Arkitektkontoret CUBUS fikk oppgaven å lage et planforslag for fornyelse av Marken. Hovedgaten Marken skulle være en handlegate, mens smauene rundt skulle være roligere tun. Selv om strøket skulle bevares som et helhetlig miljø var det enkelte hus som ble fjernet for å gjøre området bedre. Flere av bakgårdene var mørke og utrivelige (fig. 70). I Veversmauet ble to kommunale hus revet av hensyn til brannsikkerheten og fordi de var i for dårlig stand. Disse ble også fjernet slik at husene som ble igjen fikk bedre lys og luft, samtidig som det var mulighet å lage et oppholdssted med grøntanlegg og benker der. Midt inne i bakgården lot de et to-etasjers hus stå igjen for å gi liv til plassen (fig. 71 og 72).



Fig. 70. Bakgårder i Marken (IBB, 2770 – Jca4)



Fig. 71. Illustrasjoner for Veversmauet, illustrasjon av CUBUS (IBB, 2770 – Jca4)



Fig. 72. Veversmauet (eget foto, 2019)

Fig. 73. Flere bygninger revet slik at det ble en åpen plass (eget foto, 2018)

Også i kvartalet som er avgrenset av Tverrgaten, Marken, Kong Oscars gate og St. Jørgen hospital, ble det planlagt store forandringer. Alle dårlige bakbygninger skulle rives, mens resten av bygningene skulle utbedres (fig. 73). Et offentlig parkanlegg skulle opparbeides i

kvartalet og en barnehage ble planlagt der Hørselsinstituttet hadde vært tidligere (fig. 74 og 75).



Fig. 74. Marken barnehage (eget foto, 2019)



Fig. 75. Parkområde (eget foto, 2019)



Fig. 76. Nytt utemiljø illustrert av Cubus (IBB, 2770 – Jca4)

Murer og benker i form av halvrundinger og buer var et tema som gikk igjen som plassdannelser i fornyelsen av Marken (fig. 76 og 77)



Fig. 77. Benker (Egne foto, 2019)

Rehabiliteringen av Marken ble påbegynt 1982. Den første fremdriftsplanen viste ferdigstilling i 1985, men fornyelsesprosessen tok betydelig lenger tid -1989? Nybygg på tomten i Grønnevollen.

En beboerforening ble stiftet i Marken i 1983. De skulle forholde seg til offentlige myndigheter og andre grupper, og sørge for at reguleringsplanen ikke ble endret mot beboernes interesser.se mer mobil.

Tilpasningsarkitektur i Marken

I Grønnesmauet 1 og 3 ble det bygget et hus i mur med kledning av tre-panel for å tilpasse det til strøkets karakter (fig. 78). Det var viktig at husets form og størrelse ble tilpasset bygningsmiljøet i Grønnesmauet slik at Markens særpreg ble beholdt (IBB, 2700 – Jca4). I Marken nr. 34 ble det i 1981 reist en større bygning som ble tilpasset området miljø ved at det ble delt opp i mindre enheter (fig. 79). Men utfra materialvalget og detaljeringen legges det ikke skjul på at bygningen er fra 1980-tallet.



Fig. 78. Den hvitmalte bygningen er kledd inn med panel (eget foto, 2019)

Fig. 79. Tilpasningsarkitektur (eget foto 2019)



Fig. 80. Den største bygningen i Marken (eget foto, 2019)

Fig. 81. Bygningen er tilpasset høyden til byggene rundt (eget foto, 2019)

Den største bygningen i Marken ble tegnet av Myklebust & Pettersen i 1986 til Sparebanken Vest. I dag (2019) er det kommunen som holder til her. Bygningen på hjørnet av Kaigaten og Peter Motzfeldtsgate ble revet, og i stedet for å tegne en lamellblokk med flatt tak som kunne passet i enhver storby, er bygningen tilpasset stedet og husene rundt. Høyden tilsvarer bygningene ved siden av (fig. 81), vinduene er smårutet som går igjen i de fleste husene i Marken. Taket har samme form og takvinkel som husene rundt. Det er få materialer og enkle former.

Et annet eksempel på tilpasningsarkitektur i Marken er en bygning som nesten forsvinner blant de andre husene. I 1982 ble lokalet til pinsemenigheten Tabernaklet revet, og det ble bygget et fire ganger så stort lokale der (i Marken nr. 27). Murbygget er stort i areal, men ligger nesten gjemt blant trehusene (fig. 83 og 84). Det er først når det blir sett ovenfra at en ser hvor stort det er (fig. 82).



Fig. 82. Luftperspektivet viser det store arealet på nybygget (kart 1881, u.å.)



Fig. 83 og 84. Den nyere bygningen er nesten skjult blant husene rundt (egne foto, 2019)

5.4 Utviklingen i Solheimsgaten sør 1980-årene

Som tidligere beskrevet var saneringsområdet 1: Solheimsgaten Sør det eneste strøket der det ble gjort en omfattende sanering. Det som var igjen etter saneringen var to murbygninger og gateløpene (fig. 43). På Bergen Byarkiv ligger det et reguleringsforslag fra 1970 fra Saneringsinstituttet angående arealfordeling av området (fig. 85). Størsteparten av området

foreslås brukt til næringsområde (grønn del). Men ser vi på et reguleringsforslag fra Asplan fra 1974 (og Bergen Saneringsinstitutt) er det foreslått boligområde på et mye større areal.



Fig. 85. Reguleringsforslag 1970 (IBB, 2770 – Ia1)

Fig. 86. Reguleringsplan fra 1974 (IBB, 2770 – Ia2).

Da Asplan skulle utarbeide en reguleringsplan for området, så de blant annet på fysiske og sosiale problemstillinger (IBB, 2770 - Ia2). Trafikken i Solheimsgaten var en av de fysiske problemstillingene som fremgikk av Asplans plandokumenter. Gaten var en gjennomfartsåre som skapte uholdbare forhold for beboere langs gaten. Bergens Elektrisitetsverks sekundærstasjon, som grenset til reguleringsområdet i sør, forårsaket lagertransport gjennom Solheimsgaten og Skrivergaten. Langs Solheimsgaten var det besøksparkering langs gaten og langtidsparkering på gårds plassene. BMVs parkeringsanlegg trakk et stort antall biler inn og gjennom området. Reguleringsmessig ble dette sett på som fremmedparkering. Spesielt ille var situasjonen for barn og eldre i høyhusene Krohnsminde borettslag, der bebyggelsen lå som en øy mellom to sterkt trafikkerte årer, uten tilknytning til utendørs oppholdsareal. Problemene var trafikkfare, trafikkstøy og sotforurensning.

For å bedre situasjonen for beboerne i høyblokkene ville Asplan stenge for gjennomkjøring og ta bort fremmedparkering og bedrifter som virket spesielt ødeleggende på bomiljøet. I tillegg ville de separere gående og kjørende trafikanter ved å sikre god fotgjengeradkomst både funksjonelt og visuelt, mot Danmarks plass – samt klare fotgjengerforbindelser gjennom området og sikre god adkomst til kollektivmidlene. Enkelte ervervsbedrifter ble også sett på som forstyrrende på boligfunksjonen, for eksempel et bilverksted og enkelte lagerbedrifter. På den annen side kunne bruksblanding i følge Asplan være noe positivt som ga miljøet både liv og mangfold (IBB, 2770).

De sosiale problemstillingene handlet om kontinuitet for beboerne og næringsdrivende i området. Asplan ønsket å bryte minst mulig det etablerte sosiale kontaktmønsteret i området, ved at beboerne fortsatt kunne bli boende i strøket, og at de næringsdrivende – med visse

unntak – fikk mulighet for fortsatt eksistens i området. Det var også viktig at leienivåene ikke måtte overskride de privatøkonomiske ressurser en hadde i området. Planene burde bygges ut i en viss faseforskyvning, slik at intern omflytning kunne foretas.

I reguleringsforslaget fra 1978 (for Institutt for byfornyng A/S) er det tegnet inn bygninger på planen, og resultatet ble svært likt planen da området var ferdig utbygget (fig. 87 og 88).



Fig. 87. Reguleringsplan fra 1978 (IBB, 2770 - Ia2)



Fig. 88. Flyfoto (Fjellanger Widerøe a.s. 1986)

Veien Solheimsgaten som tidligere var svært trafikkert, mistet gjennomkjørselen ved omreguleringen av strøket, og Solheim Alderspensjonat (fig.89) ble senere oppført på en del av gategrunnen. Alderspensjonatet stod ferdig i 1984 i Solheimsgaten 47-51 med 48 leiligheter. Det tidligere aldershjemmet Solheim aldershjem ble revet i 1978. Solheimsgaten

fikk en kjøreadkomst fra rundkjøringen i Michael Krohnsgate og ble sperret mot Fjøsangerveien i sør, her slutter den i en vendesløyfe (89).



Fig. 89. Solheim alderspensjonat (egne foto)



Fig. 90. Murhus i Solheimsgaten (eget foto, 2019)

Fig. 91. Hus som overlevde saneringen (Google maps, u.å)

Solheim borettslag

Til tross for at det tidligere ble hevdet fra Saneringsinstituttet at «På grunn av dårlige solforhold egner området seg dårlig til høyere utnyttelse av boliger» (ref.), var planen nå å bygge et borettslag i området. Solheim Borettslag (fig. 88 og 92) bestående av 245 leiligheter fordelt på 6 blokker ble ferdigstilt i 1982. (I 2003 - 05 ble det gjennomført en omfattende rehabilitering av fasader og vinduer).



Fig. 92. Fellesareal (egne foto, 2019)

Sammenlignet med de typisk modernistiske høyblokkene på østsiden av Solheimsgaten som ble planlagt på 1950-tallet, er dette «1980-talls borettslaget» mer komplekst. Det var naturligvis luksus å komme fra dårlig bebyggelse og inn i rene, godt isolerte leiligheter med innlagt vann, toalett og utsikt. Det var fokus på at leilighetene skulle være gode, men ikke så mye tanke på oppholdsrom utenfor bygningen. Der høyhusene ble plassert i urbane miljøer ble uteplassen ofte prioritert til kjøring og parkering, og gjorde bomiljøet trafikkfarlig. I planleggingen av det nye borettslaget ble det tatt hensyn til mennesket, både når det gjaldt trafikkсанering og kontinuitet for beboerne. Resultater fra kampen for en mer menneskevennlig utbygging, som ble kjempet av modernismekritikerne (beskrevet i kapittel 4), vises i boligutbygging fra 1980-tallet og utover. Solheim borettslag fikk et bilfritt gatetun, med grøntområder, lekeplasser og gangstier gjennom borettslaget helt i tråd med det nye synet.

I det tredje saneringstrøket, Damsgårdsveien nord, skjer mye nedleggelse av industri på 1980-tallet. Dette strøket vil jeg skrive mer om i kapittel 7, som omhandler dagens byutvikling.

6 Byutvikling i dag

6.1 Fra byspredning til byfortetting

Den 7. februar 2015 stod det en kronikk i Bergens Tidende med tittelen *Tilfeldighetens by*, av Jon Geir Høyersten og Erlend G. Høyersten. Artikkelen var en kritikk mot utbyggerstyrt byplanlegging og at kommunen på mange måter hadde gitt fra seg reguleringsplanlegging til private initiativ. Forfatterne hevder at byen gradvis mister sin identitet og attraktivitet fordi det mangler en helhetstenkning fra kommuneadministrasjon og politikere. Blant annet blir midlertidige brakker permanente, verneverdige hus forfaller og gode oppholdsplasser forsvinner. I tillegg er den nye arkitekturen som blir reist pregløs og ligner bygninger man kan se overalt i Europa. Høyerstens påstår i kronikken at makten ikke er politisk, men økonomisk. De mener byen må planlegges slik at Bergen sentrum har kontakt med de andre bydelene, og at ny arkitektur både må være interessant og ta utgangspunkt i stedets forutsetninger. For å få til dette kan ikke planleggingen overlates til utbyggere med private interesser som er mer opptatt av deler enn av helheten (Høyersten, 2015). Kronikken ble etterfulgt av en serie debattinnlegg i lokalavisene som diskuterte byutviklingen i Bergen og dens manglende bykvaliteter. Det er mulig at Bergen kommune ble påvirket av debatten og engasjementet om byutvikling som foregikk både i dagspressen og på folkemøter på denne tiden, og at de ville vise befolkningen at de tok grep. Den påfølgende kommuneplanen, KPA2016, var mye strengere på dette feltet enn tidligere.

Den kompakte by – symbolet på bærekraftig utvikling

Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument, og består av en samfunnsdel (KPS) med en tilhørende handlingsdel og arealdel (KPA). KPS skal ta stilling til langsiktige mål, strategier og utfordringer for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon. Samfunnsdelen gir føringer for kommuneplanens arealdel og sektorplanene i kommunen. KPA skal vise sammenhengen mellom samfunnsutviklingen som omtales i samfunnsdelen og hvilke utslag og behov dette gir for arealbruken, og hvordan arealene samlet sett bør disponeres for å oppfylle målene i samfunnsdelen. Kommuneplanens samfunnsdel detaljeres gjennom sektorplaner eller temaplaner, mens kommuneplanens arealdel detaljeres gjennom blant annet kommunedelplaner, område- og detaljregulering og planprogram (Bjørseth, 2017).

Den *kompakte by* har vært nasjonal politikk for byutvikling siden 1990-tallet. Den kjennetegnes av tette urbane byområder og har gradvis blitt symbolet for bærekraftig byutvikling. Dette er fordi den søker å balansere sosial, økonomisk og miljømessig utvikling for å sikre at dagens og fremtidige generasjoner kan få dekket sine behov (Hansen m.fl.,

2015:5). I 2006 vedtok Bergen bystyre en sak om fortettingsstrategi og at mest mulig av boligproduksjonen (60 %) bør skje i prioriterte fortettings- og transformasjonsområder (det sentrale byområdet, bydelssentre, lokalsentre og bybanekorridoren). Ved rullering av KPA2010 ble ambisjonen økt til 80 %.

Fortetting kan skje på flere måter; *transformasjon* og økt utnyttelse av nærings- og industriområder til annen bruk eller ved å introdusere ny bebyggelse der det finnes ledig tomteland i bebygde områder. En mer radikal løsning er oppkjøp av eksisterende eneboliger og annen spredt bebyggelse for rivning og gjenoppbygging av større enheter med høyere utnyttelsesgrad. Det finnes flere former for fortetting: *Intensivering* kan være innfylling mellom eksisterende tett bebyggelse, for eksempel mellom bygårder. *Økt utnyttelse* kan være å bygge i høyden og dybden. Intensivering i spredtbygde nabolag er for eksempel fradeling av tomter. *Ekspansjon* innebærer utbygging av ubebygde mark innenfor tettstedsgrensen.

Kommuneplanens samfunnsdel Bergen 2030, vedtatt av Bystyret 24. juni 2015, forteller at Bergen kommune og bergensregionen venter stor befolkningsvekst frem mot 2030, og at utfordringene skal møtes med å utvikle en tettere og mer kompakt velfungerende by (KPS 2030). I 2016 vedtok Bystyret at byens vekst i hovedsak skulle komme innenfor et nettverk av syv kompakte urbane byutviklingsområder og syv næringsområder til lager og industri (fig. 94). Bergen skal utbygges med en utvidet sentrums-kjerne (Laksevåg, Bergensdalen og deler av Sandviken) og i syv mindre bydelssentre rundt hovedsentrum (fig. 93).

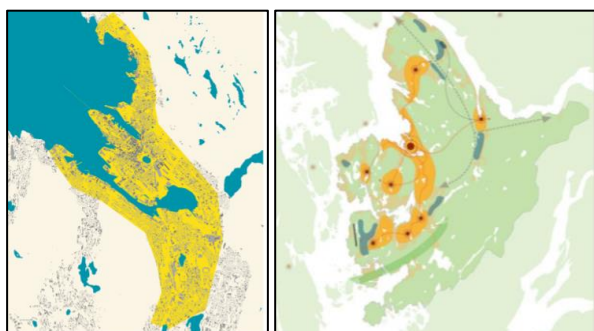


Fig. 93. Utvidet sentrum (KPA2016)

Fig. 94. Strategisk temakart BERGEN 2030 viser kommunens overordnede arealstrategi frem mot 2030 (KPA2016).

I kommunedelplanen fra 2010 (rullering 2016) er områdene rundt de enkelte senterområdene og kollektivknutepunktene delt inn i forskjellige soner (fig. 95) med ulike krav til utnyttelsesgrad, byggehøyder, fellesområder og parkering. Arealplanen definerer de ulike byggesonene:

- *Sentrumskjerne* (sone 1) er møtested og senter for aktivitet med krav om publikumsrettet innhold i første etasje, og en offentlig plass. Det skal være høy tetthet og god tilgjengelighet. Dette gjelder for Bergen sentrum, bydelssentre og lokalsentre.
- *Byfortettingssone* (sone 2) er områder med gangavstand til sentrumskjernene. Det er tiltenkt bolig- og næringsfortetting med relativt høy utnyttelse. En finmasket byromsstruktur legges til grunn, og felles anlegg for parkering og uteopphold danner grunnlag for gode bokvaliteter i bymessige omgivelser.
- *Ytre fortettingssone* (sone 3) er områder med forholdsvis sentral beliggenhet og god kollektivdekning. Her åpnes det for utbygging, men hensyn til eksisterende boliger veier tyngre enn i sentrumskjernen og byfortettingssonene.
- *Øvrig byggesone* (sone 4) er ytre del av eksisterende byggesone. I hovedsak er dette en videreføring av dagens bebyggelsesstruktur. Her er det ikke ønskelig med vesentlig ny boligbygging, men enkeltbygg med ene- og tomannsboliger kan tillates.

Utenfor rimelig gangavstand til kollektivknutepunktene er det ikke aktuelt å bygge. Her tillates det bare mindre infill i eksisterende bebyggelse (Matre, 2016).

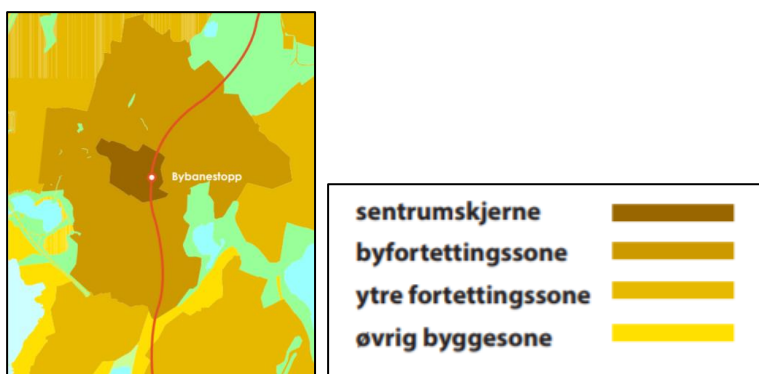


Fig. 95. Ulike fortettingssoner (KPA2016)

Gåbyen

Visjonen er en aktiv og attraktiv by. Den store utbyggingen i senterområdene reduserer reisebehovet og gjør at flere mennesker kan gå til de ulike hverdagslige behov som offentlig tilbud, service og sosiale møtesteder. Også kontorarbeidsplasser og offentlige og privat service skal lokaliseres til de samme områdene som boligbyggingen for å støtte opp om den

komplette gåbyen. I tillegg bør institusjoner innen idrett, kultur, undervisning og helse lokaliseres i disse områdene. De gående skal prioriteres først, dernest sykkel og kollektivtransport. Det er planlagt «høyverdige» kollektivtraseer mellom Bergen sentrum og de ulike bysentrene først og fremst i form av bybane eller tog, så i prioriterte busskorridorer (KPS2015).



Fig. 96. Kollektivnett mellom sentrumskjernerne (KPA2016)

Det var svært stor oppmerksomhet rundt den offentlige høringen av KPA, og det kom tilsammen inn rundt 830 innspill. <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-2018>

Over 20 byggeområder i Bergen gjøres om til friluftsområder i Byrådet for byutviklings nye arealplan for Bergen, samtidig som det åpnes opp for høyhus i hele kommunen. I det første forslaget til KPA 2018 satte Bystyret en maksgrænse for byggehøyde på fire etasjer, 15 meter. Utbyggere var svært kritisk til forslaget om disse endringene og mente det sto i strid med nasjonale mål om en tett og bærekraftig by, og at forslaget ville gjøre det mer risikabelt å investere i tomter (KPA2018, s. 9). Byrådet har hørt på tilbakemeldingene fra bransjen og har fjernet dette punktet (Bergenkommune.no). Byrådet åpner i tillegg for at det kan bli aktuelt å ekspropriere land for å sikre sammenhengende «blågrønne strukturer» – det vil si friluftsområder med natur og vann. «Så vidt meg bekjent har det aldri tidligere blitt gjort», sier nåværende byråd for byutvikling, Anna Elisa Tryti).

Et av satsingsområdene for byfornyning i dag er *Damsgårdssundet* som det tidligere omtalte saneringsområde 3, Damsgårdsveien nord, var en del av. Nedenfor skal vi se hvordan dette utbyggingsområdet korresponderer med prinsippene i den nye KPA.

6.2 «Ny energi rundt Damsgårdssundet»

Damsgårdssundet ligger langs Puddefjordens sørvestre side, mellom Michael Krohns gate og sjøen. Postindustriell byutvikling handler om å finne en ny kurs som følge av endring i byens næringsgrunnlag. Solheimsviken og Damsgårdssundet har siden ... og er fortsatt gjenstand for en slik tidstypisk transformasjon. I 1985 var det slutt for skipsbyggingen ved Bergen Mekaniske Verksted (BMV). Bergen Tomteselskap var opptatt av at tapte arbeidsplasser skulle erstattes av nye. Tomten til tidligere BMV skulle fortsatt være et sjønært næringsområde og BMV Solheimsviken er blitt til Solheimsviken næringspark, med en rekke kontorbygg som utgjør kombinasjoner av nybygg og fornyelse av de gamle (Roald, 2010, s. 329 - 330). I Solheimsviken ble forslag til nye boliger avvist, men på vestsiden av Damsgårdssundet er det i dag (2019) full aktivitet i boligbyggingen. Boligene er en del av en samlet strategi for å heve levekårene i hele bydelen. Det foregår her en omfattende omforming fra småindustri til sentrumsnært boligområde. *Ny energi rundt Damsgårdssundet* er tittelen på en integrert nærings-, bolig-, og miljøutviklingsplan for området, utarbeidet av Husbanken, Bergen og omegn Boligbyggelag (BOB), Høyteknologisenteret ved Universitetet i Bergen og Bergen kommune (Horn, 2018). Området rundt Damsgårdsveien passer også godt til dagens ideal om kompakt byutvikling og fortetting i nærheten til bybanestopp.

Damsgårdsveien - Den «gode» gaten?

Damsgårdsveien skal utvikles som hovedgaten i området, og her skal bilene kjøre på fotgjengernes premisser. Deler av gaten skal avsettes til gatetun uten gjennomkjøringstrafikk og med parkering kun på oppmerkede plasser. På hver side av Damsgårdsveien er det stor byggeaktivitet, med boliger (høyhus) i tillegg til blant annet butikker, frisør og restauranter på gateplan, altså vil dette bli en gate med funksjonsblanding. Langs sjøfronten opparbeides det en sammenhengende strandpromenade, universelt utformet, slik at sjøen vil være tilgjengelig for alle. De nye fasadene mot sjøen skal være varierte, ha høy arkitektonisk kvalitet og medvirke til å gi området en egen identitet. Sikt og siktakser fra bakenforliggende områder skal ivaretas. Ny gang- og sykkelbro, *Småpudden*, er allerede bygget over Puddefjorden og binder bydelen sammen med Bergen sentrum. Plassdannelser ved fjorden på hver side av broen vil kunne bli en attraksjon og møteplass for lokalbefolkningen og byen. En åpen plass, Markusplassen (fig. 97) ved gangbroens vestre ende, skal opparbeides med høy kvalitet som sentral møteplass for eksisterende og nytt boligområde. Viktige bygninger for lokalområdet og byen skal fortrinnsvis lokaliseres ved Markusplassen, og det skal stilles spesielt høye krav til arkitektonisk utforming av bygninger ved denne plassen. Det har vært dialog mellom byrådet og lokalbefolkningen i Gyldenpris-området regulert gjennom årlige folkemøter (Horn, 2018).



Fig. 97. Markusplassen (eget foto, 2019)

Er det mulig å fortette samtidig som en tar vare på kulturminner i byen?

Tekniske kulturminner - identitetsskapende element

Som beskrevet tidligere (kapittel 3) da Damsgårdsveien nord skulle saneres på slutten av 1970-tallet, ble noen bygg spart, blant annet det gamle jernstøperiet i Damsgårdsveien 82 (fig. 98). Bygget som den gang ble brukt til trelastlager ble bevart fordi eieren, *Gunnar T. Strøm A/S norsk og oversjøisk trelast*, protesterte og argumenterte med at det var brukt store beløp på å modernisere og vedlikeholde bygget (og at det ville være vanskelig for kommunen å finne en tilsvarende eiendom), ikke fordi den ble sett på som et kulturminne. Industribygg ble først sett på som en del av kulturarven senere, og først i 1994 la Riksantikvaren frem *Verneplan for tekniske og industrielle kulturminner*. I dag har bygget status som verneverdig, et teknisk kulturminne med arkitektoniske kvaliteter som forteller noe om områdets industrihistorie.

Teglbygningen fra slutten av 1800-tallet er restaurert og inneholder en dagligvarebutikk. Bygningen ble endret etter hvert som produksjonen økte og produksjonsmetodene endret seg. Bygningen har i de senere år blitt brukt som lager, og før rehabilitering var bygningen svært forfallen. En gavlvegg var revet i forbindelse med en utvidelse. Den andre gavlveggen var svært forfalt etter lang tids vannlekkasjer. Taket var før rehabilitering svært lekk og takkonstruksjonene var delvis råtne. Teglvegger og takkonstruksjoner ble av Fylkeskonservatoren i Hordaland definert som verneverdige, og disse måtte rehabiliteres

etter gamle håndverkstradisjoner. Skadet trevirke ble skiftet ut med hele nye stokker fra Hardanger. Vinduer ble skiftet ut med nye støperjernsvinduer. Teglveggene ble gjenetablert og rehabilitert, alt utført med historisk riktig verktøy og materialer. Tekniske føringer går synlig mellom gitterdragere og gir interiøret et industrielt preg (Linkarkitektur, 2018).



Fig. 98. Jernstøperiet i Damsgårdsveien nr. 82 (Knutsen, u.å., tilskjært av forfatter)

Fig. 99. Det gamle jernstøperiet med boliger over (eget foto, 2019)

Et moderne leilighetsbygg som er brutt opp i to lette volumer «svever» nå over det gamle teglbygget og har fått navet *Støperiet*, tegnet av Link arkitektur (2013). Konseptet bygger på den stolte jernstøpertradisjonen på tomten. Enorme ståldragere bærer bygget, og lettheten skaper en dramatisk kontrast til det tunge teglbygget (fig. 99). Fasadene har fått sin dynamiske form og rytme med skrå vindusflater som et resultat av dragerne som holder bygget oppe. Fasadeuttrykket understreker konstruksjonsprinsippet og gir byggene en egen karakter. Det er 45 leiligheter i prosjektet. Denne løsningen gjør at et kulturminne kan bli stående samtidig som det moderne bygningskomplekset tilfredsstillter byplanleggenes ønske om å bygge tettere og høyere.

Et annet industribygg i Damsgårdsveien tilhørte tidligere Bergen Blikktrykkeri AS som ble grunnlagt i 1908. Fabrikbygningen (fig. 100) som i dag har adresse Damsgårdsveien 60-62 ble tegnet av arkitekt Schak Bull og stod ferdig i 1913. Fabrikbygningen er 120 meter lang og oppført i teglstein. Fasaden mot Damsgårdsveien er dekorert med steinrosetter. Fabrikken produserte emballasje til hermetikkindustrien og stod for trykking av etikettene på boksene. Maskinene som ble benyttet produserte bedriften selv.



Fig. 100. Fabrikkbygningen til Bergen Blikktrykkeri ved bredden av Damsgårdssundet (fotograf og årstall)

Fig. 101. Fasaden på blikktrykkeriet mot Damsgårdsveien står igjen (eget foto, 2019)

På Bergen blikktrykkeri er kun fasaden bevart (fig. 101). Det gamle industribygget skal fylles med dagligvarebutikk, barnehage, 9 rekkehus og 99 byleiligheter. Den bevarte fasaden ligger ut mot Markusplassen og er med å gi stedet karakter. Teglsteinbyggene som står i kontrast til de nye boligene med rene linjer og ulike farger skaper variasjon i gaten og samtidig gir de området historisk tilknytning.



Fig. 102. Damsgårdsveien nord i 2019 (Eget foto, 2019)

Foreløpig er boligene rundt Damsgårdsveien sør ferdigstilt, målet til BOB er å bygge 7 nye blokker i Damsgårdsveien nord frem til 2022 (BOB, 2018). Åpninger mellom blokkene gjør at husene bak får visuell kontakt med sjøen. Estetisk binder den lange kaipromenaden stedet sammen (fig. 103).



Fig. 103. Damsgårdsveien nord - slik det kan se ut i fremtiden (Illustrasjon fra Artec, 2018)

Nesten hele det gamle saneringsområdet er regulert til blokkbebyggelse, selv om et av argumentene for ikke å bygge boliger der var at strøket var undersolt og uegnet for boliger i 1966 (IBB, 2770).

Når vi leser om de langsiktige planene for den aktive og attraktive byen som har fokus på en bærekraftig byplanlegging - både miljømessig sosialt og økonomisk, skulle man tro at alle byens innbyggere var begeistret. Men selv om mange roser dagens byutvikling har også kritikken kommet fra flere hold. Hvorfor er det motstand mot fortetningspolitikken?

6.3 Gjentar historien seg?

Eksempelene fra Damsgårdssundet viste at kulturminner ikke trenger å være et hinder for utviklingen, men at de kan integreres i det nye og gi særpreget til strøket. Men det er ikke alle steder integrering er like lett, eller at viljen til å integrere verneverdige bygg er tilstede. Kommunens fortetningspolitikk rundt bybanestoppene fører til at mange bomiljø blir endret. Siden sonene nærmest bybanestoppene er regulert til høy fortetting, er kommunen på jakt etter tomter som kan gi en høyere utnyttelse. Eneboliger med hage kan gjøres om til blokker. Kampen mellom å bevare og rive har forflyttet seg fra sentrum og utover i periferien langs Bybanen. Nå er det villabeltet som står i fare for å forsvinne.

Et eksempel på dette er området rundt bybanestoppet på Wergeland. To villaer i sveitserstil med hage, som i følge Byantikvaren har høy egenverdi, ble planlagt revet for å bygge blokker (fig. 104 og 105). Villaene ble bygget mellom 1890 og 1910. Tomten ligger 350 og 450 m fra de nærmeste bybanestoppene og ligger dermed gunstig til i forhold til fortetting. Byantikvaren var mot rivning og mener at de to villaene har en klar verneverdi. De forteller historien om den gradvise utbyggingen som kom etter åpningen av Vossebanen, samt at de

er å anse som tvillinghus (Kvile, 2017). Byrådet anbefalte at planforslaget ikke skulle vedtas i sin daværende form, men at det kunne fortettes med ny bebyggelse på de to store tomtene, som er mer tilpasset eksisterende bygninger og vanlig utnyttelse i villabebyggelsen i området. Komite for miljø og byutvikling gikk imidlertid enstemmig inn for rivning og oppføring av nybygg. Komiteen var dermed på linje med fagetaten, som sluttet seg til hovedformålet bolig og det planfaglige grepet i forslaget.

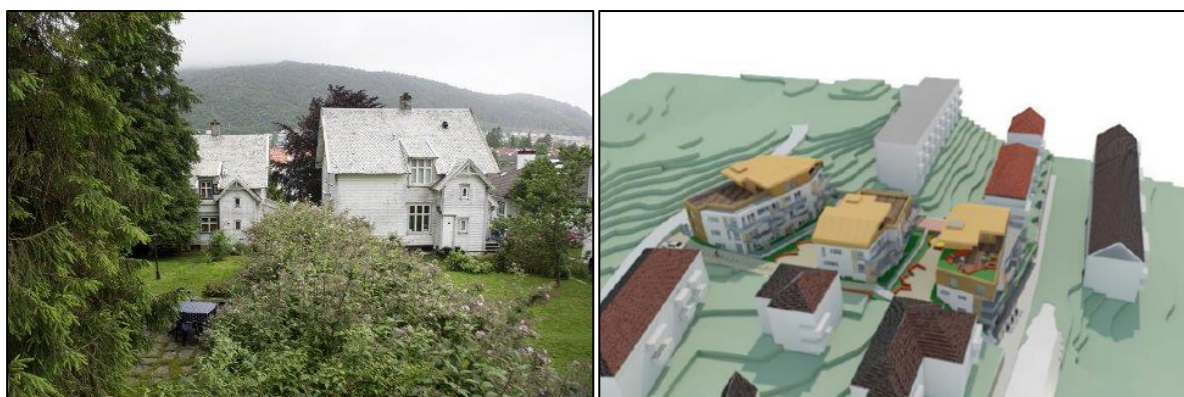


Fig. 104. To villaer som skal rives (Ekeland, 2017)

Fig. 105. (Illustrasjon av Arkitektgruppen CUBUS, 2016)

Et annet planforslag innebærer rivning av ti villaer, åtte i Storetveitveien og to med adresse Nyhaugveien (fig. 106). De to villaene med størst kulturhistorisk verdi er Storetveitveien 27 og 29, med stor grad av autentisitet og gode arkitektoniske kvaliteter. Disse villaene har i dag også størst miljøverdi da de forholder seg til Storetveitveien med inngang og fasade, og fremstår som karakteristiske også sett fra Nyhaugveien. Byantikvaren ser det som svært uheldig at særlig disse to bygningene blir revet.



Fig. 106. Mellom Storetveitvegen og Nyhaugvegen (Google maps, 2018)

Fig. 107. Illustrasjon av planlagt fortetting i området, arkitektgruppen Cubus

Kontinuitet

Selv om ikke bygningene som blir revet er verneverdige i seg selv og områdene sannsynligvis ikke blir definert som kulturmiljø i fremtiden, er det mange likheter i dag med saneringstrusselen på 1960-tallet. Saneringsinstituttet utredet hele 42 områder i Bergen sentrum som muligens skulle rives. Usikkerheten om hjemmet ville forsvinne berørte svært mange. I *Bergens Tidende* 26. februar 1966 kunne man lese: «Det er ikke nødvendig å ha en ferdig reguleringsplan for å få gjennomført en strøksanering, etter lovutkastet er ønske om å sanere god nok grunn.» Når dette kommer på trykk i avisen kan en forstå at folk ble urolige for hva som skulle skje med boligen og hjemmet deres. Det kan være vanskelig å se fremover med et saneringsspøkelse hengende over seg. Hans Jacob Hansteen skrev i *Byggekunst* i 1972 (s. 80):

«Den langsiktige gradvise fornying er langt mer skånsom i sosial henseende, både på kort og lang sikt, enn den relativt raske totalfornyelse, i det man sikrer en høyere grad av kontinuitet. (...) Diskontinuitet i menneskelige sosiale situasjoner, så vel som i fysiske miljø, er den viktigste årsaken til fremmedgjøring».

Å la folk leve i uvisshet over flere år angående hva som skjer med bomiljøet er en psykisk påkjenning for beboerne. Det er hjemmet, tilknytningen, tryggheten, barns oppvekstmiljø, relasjoner til naboer og nærmiljø som kan forsvinne. Også i dag er det mange som er usikre på om huset de bor i er i utbyggernes søkelys, og om nærmiljøet vil forandres når Bybanen blir bygget ut. Dette er *Fantoftåsen* et eksempel på. Leder i *Velforeningen Fantoftåsen*, Brit Hørgård Tilseth, skrev i *Bergens Tidende* 6. april 2017 at utbyggingsselskapet Bybo har gått fra dør til dør i Øvre Fantoftåsen for å kjøpe opp hus. De vil gjøre villaområdet om til blokkbebyggelse med hundrevis av leiligheter. Planen deres omfatter nesten 60 familieboliger, en butikk og en veldrevet Montessori-skole med ca. 100 elever. To-tre villaeiere i Øvre Fantoftåsen har solgt sine hus, men Bybo sier de har god tid, fem til ti år. Også Vestre Fantoftåsen ligger innenfor den sonen Bybo har skissert som utbyggingsområde, men beboerne her er ikke blitt varslet om hva som foregår (i 2017). Tilseth mener det ikke blir vanskelig å få disse huseierne til å selge med en utbygging av 100 leiligheter rett bak rekkehusene i Vestre Fantoftåsen (BT 2017). Hun lurte på om fortetningsfilosofien medfører at det nå er fritt frem for utbygges profittbegjær, og om det er utbyggere som nå skal bestemme og endre byens identitet og miljø.

Her ser jeg en viss likhet med saneringstrusselen fra 1960-tallet. Selv om mange som bor langs bybanetraseen, (i et bomiljø opptil 1 km fra Bybanen), ikke får en utbygger på døren, kan de føle seg utrygge på fremtiden. Konsekvensen ved å takke nei til utbyggerne kan være at man får et stort leilighetskompleks som nærmeste nabo. Dette gjelder også for planlagte

bybanetraseer. Administrerende direktør i Bybo, Kjetil Helland, mener problemet er at det ikke finnes ledige tomtearealer i de områdene kommunen ønsker fortetting. Bybo må derfor kjøpe opp allerede bebygde områder, utarbeide private reguleringsplaner og bygge nytt. Det er en langt mer konfliktfylt fremgangsmåte enn å utvikle ledig tomteareal. Og prosessene tar tid (Aare, 2017).

Dette minner veldig om næringslivets behov for tomter i sentrum på 1960-tallet. Siden det ikke var ledige tomteområder var løsningen å sanere sentrale sentrumsstrøk. Følgene ble at beboerne levde i uvisshet om de måtte flytte. I dag er det heller ikke ledig tomteområder rundt alle knutepunktene som skal fortettes, og utbyggere må kjøpe tomter der det bor folk.

Beboermedvirkning

I den kommunale prosessen i forbindelse med utarbeiding av revidert KPA, ble det avholdt folkemøter i alle bydeler våren 2018. «Fortettingstrusselen» ble heftig debattert, det samme gjorde planens antatte belastning på «blå-grønne» strukturer. Folk fortalte gråtende om hvordan de flere ganger hadde hatt utbyggere på døren, og at de følte seg presset til å selge hjemmet sitt. Mange følte at prinsippene i kommuneplanen allerede var fastlagt, og at møtene hadde mer preg av informasjon fra kommunens side enn en reell mulighet til å påvirke. Meningene som kom frem på folkemøtene kan likevel ha hatt sin virkning, for en revidert utgave av planen ble lagt ut på ny høring høsten 2018. Som nevnt kom det inn 830 innspill og kommentarer til planen. Folk som ble berørt av planen i sitt nærmiljø protesterte, mens utbyggere kom med forslag til hvordan områder i fortettingssonene kunne utnyttes. 28. mars 2019 la Byrådet frem forslag til KPA2018, utarbeidet med grunnlag i Kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030, Grønn strategi, byvekstavtalen og fire prinsippaker behandlet i Bystyret. I høringsprosessen het planforslaget KPA2016 (Bergen kommune 2018).

Selv om medvirkning er styrket i loven legges det sjelden til rette for medvirkning utover lovens minstekrav i detaljplanleggingen. Empiriske undersøkelser viser at det er først og fremst resurssterke innbyggere som engasjerer seg i byplanleggingen, særlig i de tidlige fasene av planprosjektet. De fleste kommenterer eller kritiserer når de ser hva som er blitt bygget. Dersom kommunen ønsker å fange opp synspunktene for andre deler av befolkningen, må den gå aktivt ut og tilrettelegge det (Hanssen m. fl, 2015, s.109 - 112).

Jane Jacobs hadde stor tro på beboermedvirkning; viktigheten av at lokalbefolkningen kom med innspill om hvordan nabolaget deres kunne utvikles, og oppfordret folk til å gjøre seg kjent med stedene de bodde, jobbet og brukte fritiden sin (Jacobs, 1961).

Retorikk – kunsten å overbevise

Når jeg leser Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030 blir jeg både begeistret og revet med fordi politikerne planlegger en menneskevennlig fremtid som er inkluderende, bærekraftig og har fokus på det «gode liv» for innbyggerne. Men er det *måten* planene blir presentert på som er bra? Er det rett og slett bare god retorikk? Blir fortettingen romantisert? Ordene som blir valgt og måten saker blir presentert på kan være så overbevisende at det er vanskelig å se hva som står på spill. Alle byplaneteorier er normative, og er en tenkning om hvordan byen bør være. For å få gjennomført planene i praksis er kommunen avhengig av et samarbeid med andre aktører. De politiske byplanene om høy tomteutnyttelse faller ofte sammen med boligutbyggers interesse. Rundt midten av 1960-tallet var det enkelte boligbyggelag som hadde fokus på høyest mulig utnyttelsesgrad. Stedstapet som etterfulgte på grunn av identitetsløse bygg ble kritisert på 1970-tallet. I dag har heller ikke kommunen økonomi til å kjøpe tomter, men legger strategien for utbyggingen. På spørsmål om hvem som har størst makt over byutviklingen i Bergen i BT den 7. mars 2017, sier byarkitekt Maria Molden at nå er det Bybanen. Men hun bekrefter også at «Sterkest definisjonsmakt de siste årene er det nok mange utbyggere og eiendomsbesittere som har hatt» (Tilseth, 2017). Spørsmålet er hva som skjer hvis fortettingen ikke blir fulgt opp og grunneieren eller utbyggeren får prosjektene realisert som avgrensede enheter. Hva skjer med kvaliteter som estetikk, særpreg og stedsidentitet?

Bygningsfasaden er den viktigste faktoren for å oppnå harmoni med omgivelsene. Den estetiske kvaliteten har ikke bare med enkeltbygg alene å gjøre, men også i relasjon til andre bygg og naturen rundt. I *Byggekunst* (1974, s.1 og 28) skrives det om behovet for den falske fasaden. Enkeltbygninger som er seg selv nok kan føre til disharmoni i byen. Modernistene skulle ha ærlige bygg og vise den indre romdelingen og funksjoner i fasaden, men byggene tok ikke hensyn til byrommet og menneskene der. Husene bør derfor bygges både for å bli sett på avstand og for å oppleves tett på, fordi de er med på å skape byrommet og plasser for folk Rapporten *Mitt hus er din utsikt*, utarbeidet av Statens byggeskikkutvalg, tok for seg nettopp slike problemstillinger (Smidt og Wilhjelm 1999). Her vises det til byggeskikk gjennom tidene på godt og vondt, med eksempler på ulike hustyper som har preget hverdagsomgivelsene til nordmenn. Rapporten skisserer også prinsipper for hvordan kompetansen kan heves og hvordan veiledere som «Estetikk i plan- og byggesaker», utgitt av Miljøverndepartementet (nå Klima- og miljødepartementet) og det tidligere Kommunal- og arbeidsdepartementet i 1997, kan være med på å heve kvaliteten på det som bygges.

Byarkitekt Maria Molden er også bekymret for de estetiske kvalitetene ved arkitekturen. Hun sier i et innlegg i BT 08. 04. 2019 om den nye *Byformings- og arkitekturstrategien Arkitektur +*. «Investeringslysten har vært stor og utbyggingstakten høy, og i dag ser vi resultater av en fortetting der fokus på antall kvadratmeter ofte har vært større enn på kvaliteten på det som har vært bygget».

Byarkitekten har gitt noen retningslinjer for videre utbygging som handler mye om estetikk. - Helhetlig utforming, estetisk opplevelse og bymiljø med egenart. Dette er de samme kvaliteter som hadde gått tapt dersom de eldre trehusmiljøene hadde forsvunnet. Å ta vare på strøk som Marken, med sin selvokste form, smug og kronglete gateløp, personlighet og identitet, og som en stor kontrast til de mange regulerte sentrumsområdene, var det en verdi i seg selv. Estetikken ligger også i kvaliteten på materialene. Om hus blir skjeve med tiden kan de likevel eldes med verdighet. Bygninger med «billige» materialer der fasaden må skiftes ut med jevne mellomrom, grunnet slitasje, er derimot Noen prosjekt som blir bygget i dag lyser av kvalitet, mens andre virker som de snart er klare for en utskiftning.

Også sosialt er det en kvalitet med områder som er selvokste. Å rive ned noe som det er brukt lang tid på å bygge opp er ødeleggende, og umulig å erstatte ved rask utbygging. Den danske arkitekten og professoren Jan Gehl skriver om å planlegge byer ved å starte med liv, rom og tilslutt hus. Ikke motsatt, da er det fare for at det ikke blir noe liv i det hele tatt. Denne tenkemåten er ikke ny; de eldste bydannelser ble utviklet rundt ganglinjer og markeds plasser. Det er modernismens tegnebrett-planlegging som er ny, men som vi har blitt så vant til at vi tenker på det som normalen (Gehl, 2010, s. 208 - 209).

Romantisert blokkbebyggelse og motorvei - visualisering

Drabantbyer og motorveier som ble illustrert på 1960-tallet viste et overbevisende fremtidslandskap og «solgte» bra. Her fikk man se estetisk fine kurver der det så ut som veiplanene harmonerte med landskapet og bebyggelsen rundt. Støy og eksos var fraværende, og fremtiden med motorvei i alle retninger så harmonisk ut på prospektene (fig. 5). Hvordan selger politikere, utbyggere og arkitekter planene i dag? Blir det pyntet på virkeligheten? Det nye Munchmuseet i Oslo har fått kritikk for å se helt annerledes ut i virkeligheten enn i konkurranseutkastet fra 2009. Bygningen fremstår som lett og transparent i illustrasjonene som skal overbevise konkurransejury og publikum, men i virkeligheten er både fasademateriale og gjennomskinnelighet annerledes enn man kunne forledes til å tro. Bygningen kan være tegnet i et bestemt lys, eller fra en fordelaktig vinkel. Det er dermed ikke

sikkert at sluttproduktet har de samme kvaliteter som på tegningen, noen ganger på grunn av tekniske eller økonomiske aspekter underveis i byggeprosessen.

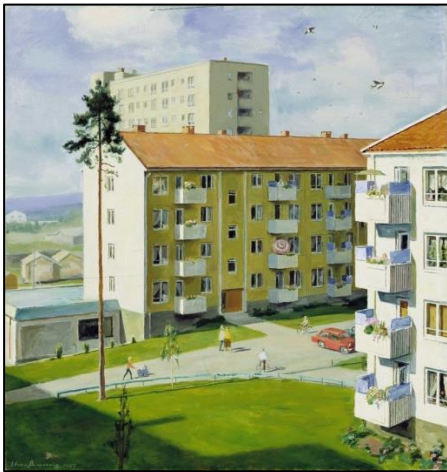


Fig. 108. «Fra Lambertseter» utsnitt av maleri av Arne Stenseng (1957)

I sjøfronten i Sandviken har OBOS Boligbyggelag kjøpt en 24 mål stor tomt. Den planlagte utbyggingen har skapt mange protester, blant annet sperrer de planlagte blokkene utsikten for bebyggelsen bak. På figur 109 ser det ut som alle hus bak har utsikt mot sjøen. I *Bergensavisen* (BA) 29. oktober 2018 laget sivilarkitekt Anne Carlsen en illustrasjon for å vise den planlagte bebyggelsens dimensjoner i forhold til de bakenforliggende boligområder (fig. 110). «Planene ser ut som rene paradiset med åpne og gode plasser, men i virkeligheten er det kaldt og utrivelig». Ved å visualisere prosjektet fra en annen vinkel kunne folk få øynene opp, tidlig i prosjektet, for hvordan området kunne blitt endret.

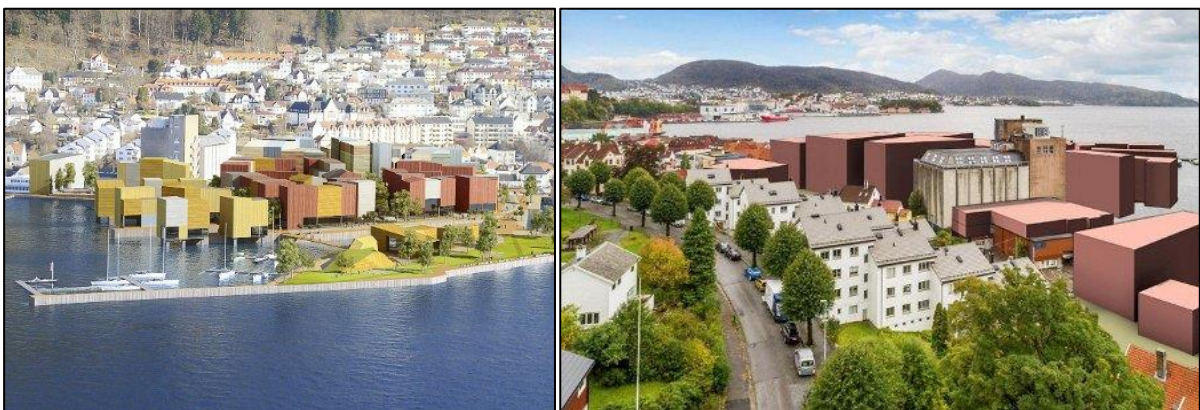


Fig. 109. OBOS planlagte utbygging i Sandviken. Fugleperspektiv på lang avstand får bebyggelsen til å se mindre knugende ut enn fra lav synsvinkel på nært hold (Illustrasjon Bergen Kommune, 2018).

Fig. 110. Illustrasjon av Anne Carlsen, 2018 som viser hvor høye bygningene ville blitt i forhold til eksisterende bebyggelse, selv om også denne illustrasjonen viser bebyggelsen sett fra et høyt perspektiv.

«Det er kompliserte tekster som presenteres i byggesakene, og vi forstår ikke alt. Fagspråk og illustrasjoner kan oppleves å være manipulerende. De gode planene viser seg i praksis å være alt annet enn idylliske» (Blix og Øyan, 2018). Illustrasjonen ble delt på Facebook og underskriftskampanje og dør-til-dør aksjon ble satt i gang for å få endret på planene. I følge Birgitte Dørum i OBOS-bladet nr. 9 (2018, s. 45), så OBOS sammen med arkitektene på nytt hvordan de kan få omgjort prosjektet i en mindre skala. De jobbet blant annet med å omfordele volum og ta ned høyden på byggene.

Retorikken er svært viktig når en skal argumentere for en sak. På Bergen Byarkiv finnes både utkast og dokumenter som er blitt sendt til beboere i et område som skal saneres eller fortettes. Å sammenligne disse kan være avslørende når en ser hvordan avsenderen har forbedret teksten for å få gjennomslag. Et eksempel er et brev tilfra..... «Av hensyn til behovet for ervervstomter er det med strøkets sentrale beliggenhet påtrengende nødvendig (at det blir stillet til disposisjon for næringslivet)». Setningen i klamme ble strøket og erstattet med: «at bebyggelsen blir fornyet og at strøket får en vesentlig øket utnyttelse». Næringslivets interesser blir kamouflert med et ønske om å gjøre det beste for området.

Retorikken kan ikke skilles fra hermeneutikken, det man ser tolker man, og man tolker ut fra erfaringer og historisk kunnskap en har fått med seg gjennom livet. Når modernistene planla samfunnsutviklingen i første del av 1900-tallet, var de «uskyldige» fordi problemstillinger og metoder var nytt. De kunne ikke ha noen felles hukommelse på at dette ikke hadde fungert tidligere. I dag er det stort engasjement når det gjelder byutvikling, kanskje fordi vi har en felles hukommelse. Vi har sett monotone blokker og områder som ikke fungerer. Ved å analysere historien kan vi lettere kjenne igjen om det oppstår noe lignende. Likevel reises det blokker av tvilsom arkitektonisk og estetisk kvalitet i høyt tempo.

God utnyttelsesgrad med lav og tett bebyggelse

I følge KPS2015 er løsningen for å nå de sosiale målene og klimamålene i 2030 altså å fortette langs bybanen. Men dersom det blir satt likhetstegn mellom sosial bærekraft og fortetting ved å bygge i høyden, kan det være vanskelig å se at det finnes andre måter å kunne bygge miljøvennlige byer på. I *Byggekunst* 1973 - 80 ble det påpekt gjentatte ganger at det selvgrodde bebyggelsesmønsteret representerte en påfallende høy utnyttelsesgrad, selv med en relativt lav bebyggelse. Dette blir igjen slått fast i en rapport fra 2005 med

tittelen *Fagetatens innspill til debatt om retningslinjer for høyhus* presentert på Byutviklingskonferansen i Bergen 2004:

Når det gjelder boligbygging er det strenge krav til utearealer og derfor vanskelig å oppnå høyere utnyttelse ved å bygge høyt. Det er mulig å oppnå tilsvarende utnyttelser med en tett og lav bebyggelse som med høyhus.

Politikere og planleggere ønsker en blandet alderssammensetning i de kompakte byene i dag, men det er ikke sikker høyhus er førstevalget for de fleste familier. I rapporten (til fagetaten) står det videre:

Konsekvensene for sosial kontrakt, barns interesser og trivsel ble glemt da man på 1970-tallet i stor skala bygget høyhus for å løse boligproblemene i de store byene. Man hadde store diskusjoner om høyhusenes uheldige konsekvenser (Ammerudrapporten) og alternativ "tett- lav" bebyggelse som kunne gi samme tomteutnyttelse som høyhus, bedre bakkekontakt, bedre lekemiljø for barn og større trivsel. Byggforsk har senest i 1999 gjort undersøkelser i Oslo og Bergen som viser at folk som bor i høyhus er mindre ute enn de som bor i lavblokk og rekkehus (Bergen kommune byutvikling, 2005).

Eksempelet fra Hesthaugveien, i kapittel 5, viser en type borettslag som er utbygget som et klyngetun og har sentrumshus med gater og smau som forbilder. I et intervju NRK gjorde med beboerne i Hesthaugveien i 1975, kom det frem at flere beboere hadde bodd i blokk tidligere, men opplevde at det var vanskelig å få barna ut for å leke. Dette snudde seg da de flyttet ned på bakkenivå i en tett og lav bebyggelse.

7 Avslutning

Ideologien fra sanering til bevaring gikk fort, i løpet av bare noen tiår var holdningene endret. Grunnen til at holdningene skiftet såpass fort, var at både folk flest, byplanleggere og politikere fikk se resultatet av en rask utbygging, der både sosiale og estetiske verdier som sakte hadde blitt bygget opp, endret seg raskt. Folk opplevde stedstap og ville ikke lenger at noen skulle bestemme hvordan det var best å bo. Ulike idealer og ambisjoner påvirker byutviklingen til forskjellige tider. Bergen Saneringsinstitutt prioriterte ikke de ti strøkene etter hvor det var størst behov for fornyelse, men hvor det var størst interesse for tomtesalg til næringslivet. Det overordnede målet om å gjøre deler av byen «sunnere» fikk derfor en hul klang. Det ble kanskje mer formålstjenlig for næringsliv og biltrafikk, men ikke nødvendigvis for beboere. Ofte hadde de ikke en gang økonomi til å kjøpe ny og dyrere leilighet i sanerte strøk. Det var heller ikke snakk om å bygge bedre boliger i Marken og Damsgårdsveien nord. Disse områdene skulle reguleres til industrivirksomhet og næringsvirksomhet. Også i Solheimsgaten sør var det få nye boliger som var planlagt. Dette endret seg i løpet av 1970-tallet. På den annen side var instituttet avhengig av å få solgt tomtene, for å ha balanse i økonomien. Det var ikke aktuelt å selge tomtene til boligutbyggere den gang; Marken var et typisk forretningsstrøk og Damsgårdsveien nord var et undersolt område, og egnet seg ikke for boliger i følge instituttet. Kommunen hadde både en allianse i Saneringsinstituttet og i boligbyggelag som bygget ut drabantbyene.

Likheten er stor på mange måter i dagens byutvikling. Det er ikke de mest falleferdige områdene som kjøpes opp for å bygge nytt, men det er en helhetsplan som forteller hvor det skal rives og bygges, i mange tilfeller uavhengig av bebyggelsens tilstand og kvalitet. «Midlertidige» brakker blir stående år etter år, mens verneverdige villaer blir revet. Begrunnelsene er også helt andre i dag enn på 1960-tallet. Den gang var det funksjonsdelte byer som var idealet, og det passet best med næringsbygg eller veier i sentrumsområder som for eksempel i Marken. I dag er det helt andre kriterier for å rive verdifull arkitektur og bygge høyblokker på steder der det har vært en bebyggelsesstruktur som har fungert godt for de som bor der. For å klare å nå klimaavtalen 2030 er løsningen å minske forurensningen mest mulig ved bruk av tog, bybane og andre kollektive transportmidler. Vi unngår ytterligere byspredning og minsker biltrafikken som følger av det. Konsekvensene av å utvikle en kompakt «gåby» som er kommunens kvalitative målsetting, er på den ene siden at bylandskapet forandres visuelt, ofte med rett og slett negative virkninger for eksisterende landskap og bebyggelse, og i tillegg at det skal fortettes der det er etablerte sosiale miljøer med høy kvalitet. Slik var det både i Marken og i områder som i dag får utbyggere på døren som vil kjøpe bebodde og godt vedlikeholdte hus fordi de ligger i en fortettingssone definert av Bergen kommunes KPA.

Men det er også svært mye positiv utvikling i byplanleggingen, noe som skal gi folk en lettere hverdag og bedre luft å puste i. Dagens byutviklingsplaner er opptatt av gode byrom. Dette ble neglisjert tidligere fordi det var bilen som var i fokus. Trafikksaneringen som begynte rundt 1980-tallet holder fortsatt på i dag. Det blir også drøftet mulighetene for å ekspropriere for å få sammenhengende grøntområder, et samfunnsgode som kommer alle til gode. Kulturminner og stedsidentitet er også en viktig del i utarbeidelsen av de enkelte områdene. En harmonisk og kompleks by gjør at ikke alle bygg må være visuelle attraksjoner, men inngå i en sammenheng som også kan bygges videre på når det er behov for det i fremtiden. Slik kan byen bli bærekraftig på sikt. I henhold til Åpen Form-tenkningen som ble introdusert av Oskar Hansen i 1950-årene er en by aldri helt ferdig. Den både kan og skal være åpen for endring underveis, og skal utvikles i henhold til dem som bruker bebyggelsen. Kriteriene for utbyggingen har endret seg fra tidligere. Ofte er det et sett av samfunnsverdier som trumfer hensynet til kulturminner og verdifull arkitektur. Før var det tomter til næringsliv og veianlegg som var årsaken, i dag er det miljø og bærekraftig samfunnsutvikling. Dersom vi ser på byen i et historisk perspektiv har vernemiljøene hatt stor betydning for at byen ikke er så tilfeldig som det kan se ut som.



Fig. 111. Illustrasjon fra kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030 (ill. Christine Hvidsten).

Illustrasjonen fra kommuneplanens samfunnsdel viser en by med mange funksjoner vevd inn i hverandre. Arkitekturen er en blanding av eldre, rehabilitert bebyggelse og nyere bygg der historien kan leses av i omgivelsene. På gateplan beveger folk seg til fots eller på sykkel, og kollektivtransport fungerer som kommunikasjonsmiddel over lengre avstander.

Sammenligner man dette bybildet med saneringsplanene fra 1960-tallet, ser vi at

idealsamfunnet på bakkeplan har endret seg radikalt, og til fordel for menneskers fysiske forutsetninger. Kanskje denne byvisjonen kommer vår nostalgiske lengsel etter selvvekste byer i Sør-Europa i møte så vi ikke behøver å svi av tonnevis med CO₂ for å fly og besøke dem?

8 Kilder

8.1 Litteraturliste

Aare, E. (2017) Redd de mister huset for andre gang på grunn av Bybanen. *Bergens Tidende* [Internett], 23. mars. Tilgjengelig fra:
<<https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/Aa5Kx/Redd-de-mister-huset-for-andre-gang-pa-grunn-av-Bybanen>> [Lest 28. april 2019].

Bergen Kommune (2015) Kommuneplanens samfunnsdel. *Bergen kommune* [Internett]
Tilgjengelig fra:
<https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00241/KPS_vedtatt_241910a.pdf>
[Lest 14. februar 2019].

Bergen Kommune (2018) [Internett] Tilgjengelig fra:
<<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-2018>> [Lest 14. februar 2019].

Bergen kommune byutvikling (2003) Fagetatens innspill til debatt. Høyhus i Bergen [Internett]. Tilgjengelig fra:<
http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2005024537-1.pdf> [Lest 25. februar 2019].

Bergen kommune vedlegg. (u.å) *Definisjoner og ordforklaringer* [Internett]
<https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00299/Definisjoner_og_ord_299887a.pdf> [Lest 14. februar 2019].

Bergens tidende, uten forfatter (1961) Byplankontoret i vanskelig situasjon. *Bergens Tidende*, 21. august, s.1 og 20

Bergen Saneringsinstitutt A/S, (1970) *Sanering av strøk med hjemmel i saneringsloven. Innstilling 2. Bilag A. Solheimsgaten sør.*

Berntzen, R. (1971) Marken er ikke tapt. *Bergens Tidende*, 03. mai, s. 32.

Bjørseth, P. (2017) Sammenhengen mellom plannivåene. *Bergen kommune*. [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/planer-i-kommunen/11550> 19. 09. 2017. [Lest 14. februar 2019].

Blix, M. og Øyan, L. Ø. (2018) Våkn opp bergensere! Sjøbyen Bergen kan bli murt inne. *Bergensavisen* [Internett], 29. oktober. Tilgjengelig fra: <<https://www.ba.no/debatt/byutvikling/sandviken/vakn-opp-bergensere-sjobyen-bergen-kan-bli-murt-inne/o/5-8-912230>> [Lest 28. april 2019].

Brekke, N.G., Nordhagen, P.J. og Lexau, S.S. (2003) *Norsk arkitekturhistorie*. Oslo: Det Norske Samlaget.

Bergen bolig byggelag (2018) *Boligområdet i Damsgårdssundet vokser* [Internett]. Tilgjengelig fra:<<https://www.bob.no/index.php?mapping=313>> [Lest 28. april 2019].

Butenschøn, P. (2009) *BYEN*. Oslo: Aschehoug.

Byantikvaren (2012) *Kulturminnegrunnlag for Bybanen Bergen sentrum – Åsane*. Saksnummer 201125114. Bergen: Bergen kommune - Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø, Byantikvaren

Byantikvaren (2017)

Byarkitekten i Bergen (2019) *Arkitektur +* [Internett]. *Arkitektur- og byformidlingsstrategi Bergen utkast 01. 04. 2019*. Bergen: Bergen kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00347/Forslag_til_ny_arki_347432_a.pdf> [Lest 3. mai 2019].

CUBUS (2011) Tittel [Internett]. oppdatert 2013 Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/bergen-byarkiv/9688/9689/article-86290>> [Lest 3. mai 2019].

Dørum, B. (2018) Tett i tett. *OBOSBLADET*, årgang (9) november, s. 42-45.

Erlie, G. (2009) Firedimensjonal planlegging. I: Butenschøn, P. red. *Tid i arkitektur*. Oslo. Akademisk publisering, s.158-166.

Faye, I. og Myrvoll, S. (2003) Kommunedelplan Næringskorridoren [Internett]. Tilgjengelig fra:<https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00038/Kulturminnegrunnlag__38887a.pdf> [Lest 25. februar 2019].

Falk, B. K. (2003) *Tittel* [Internett]. Eventuelt oppdatert/versjon. Utgivelsessted (dersom tilgjengelig): Utgiver (dersom tilgjengelig). Tilgjengelig fra: <<https://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2003/10/27/rehabilitering/>> [Lest 25. februar 2019].

Florelius, B. (1990) *Bergen sentrum i utvilking. Planer og visjoner*. Riksantikvarens rapporter. 18. *Bergen byplans historie - visjon og virkelighet*. Bergen: Fortidsminneforeningen.

Fossen, A. B. og Grønlie, T. (1985) *Bergen bys historie IV, Byen sprenger grensene*. Bergen: Universitetsforlaget.

Etternavn, N.N. (2010) Kapittelittel. I: Fossen, A. B., Gjerstad, J. og Stehjem, B. B. red. *Bydelen ved Damsgårdssundet*. Bergen: Bodoni Forlag, s. for kapittelet.

Garmannslund, H. og Thowsen, S. (2000) *Årstad – historisk vandring i en ny bydel*. Forlaget livskunst AS

Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker*. Bogværket

Grønvold U. (1984) Kraftfull arkitektur i vest. *Byggekunst*, 1984/6 s. 295 - 340.

Gunnarsjaa, Arne (1999) *Arkitekturleksikon*. Oslo: Abstrakt.

Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I - L. (2015) *Kompakt byutvikling*. Oslo: Universitetsforlaget.

Hansteen, H. J. (1972) *Bevaring og rehabilitering i sentrale bystrøk*. Bergen: Byutviklingsseksjonen i Bergen.

Heden, E. (1971) Gamle Stavanger. *Byggekunst*, s. 171 - 175.

Holm, H. V. (1973) Et varsko til bergenserne. *Bergens Tidende* 28. juli, s.12.

Horn, E. (2018). *Ny energi rundt Damsgårdssundet, summering og tilbakeblikk 2016* Rapport. Bergen: Bergen kommune.

Høyersten, J. G. og Høyersten, E. G. (2015) Tilfeldighetenes by. *Bergens Tidende* [Internett] 07. februar 2015. Tilgjengelig fra: <<https://www.bt.no/kultur/i/WvGj/Tilfeldighetenes-by>> [Lest 14. februar 2019].

Indahl, T. (2010) *Trebyen Bergen. En vandreguide*. Bergen: Bodoni forlag.

Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House USA Inc.

Jusstorget.no

Kiran, K. og Tschudi-Madsen, S. (2009) *Arkitekturvernåret 1975* [Internett]. Oppdatert 2016. Store Norske Leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/arkitekturvern%C3%A5ret_1975> [Lest 08. februar 2019].

Kobbe, H. (1957) Ny byplan for det sentrale Oslo. *Byggekunst*, s. 57 - 58.

Kringstad og Matre (2016) *Kommuneplanenes arealdel 2016* [Internett] Oppdatert 17.11.2017. Bergen: Bergen kommune. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/tema/kommuneplanens-arealdel-2016>> [Lest 14. april 2019].

Kulturminneloven, tilgjengelig fra <<https://lovdata.no/dokument/NL/lov1978-06-09-50>>

Kvile (2017) *Uten tittel* [Internett] <http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/2017/BEBY/2016304944-6091049.pdf> [Lest 14. april 2019].

Lexau, S. S. (2000) *Mind the Gap. Mellomposisjoner i samtidsarkitekturen*. Oslo: Akribe.

Lexau, S. S. (2006) Vestlendingen bygger steder. I: Helle, K., Grepstad, O., Lillehammer, A. og Tryti, A. E. (red.) *Vestlandets historie kultur*, bind 3. Bergen: Vigmostad og Bjørke AS, s. 245-293.

Linkarkitektur (u.å.) *Støperiet* [Internett]. Tilgjengelig fra:

<<https://linkarkitektur.com/Prosjekter/Stoepriet?sp=20879%2C17792%2C18386%2C18828>> [Lest 3. mai 2019].

Lov om sanering i tettbygde strøk. *Lov av 28. april 1967 om sanering av tettbygde strøk.*

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c6add8258bdd4500a3a95ebbbbd4a4f2/rundskriv_jnr_3655_67d_080667.pdf> [Lest 03. mai 2019].

Lynch, K. (1960) *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press Ltd.

Magnus, A. (1986) *Bergen sett fra luften*. Gøteborg: E. G. Mortensens Forlag.

Mohr, L. (1952): Omkring reguleringen av strøket Marken – Vågsbunnen i Bergen.

Byggekunst, 1952 (4), s. 53 – 57.

Molden, M. (2019) Bergens arkitektur må løftes til et nytt nivå. *Bergens Tidende* [Internett], dato. Tilgjengelig fra: <<https://www.bt.no/btmeneringer/debatt/i/pLBEzo/bergens-arkitektur-ma-lftes-til-et-nytt-niva>> [Lest 03. mai 2019]. BT 08. 04. 2019 om den nye *Byformings- og arkitekturstrategien Arkitektur +*.

Mumford, E. (2000) *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-60*. Cambridge, Massachusetts og London: MIT Press.

Nielsen, M. (2011) *Sanering av Solheimsgaten sør*. Bergen: Bergen Byarkiv. [Internett]

Hentet fra: <<http://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/sanering-av-solheimsgaten-sor/1679>> [Lest 14. april 2019].

Norberg-Schulz, C. (1983) *Fra gjenreising til omverdenskrise Norsk arkitekturhistorie 1945-1980 Norges kunsthistorie*, bind 7. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

Norberg-Schulz, C. (1992) *Mellom jord og himmel*. Oslo: Pax Forlag A/S

Nordhagen, P.J. (1975) *Trebyen faller: Bergen 1870-1970*. Oslo: Dreyer.

Nordhagen, P.J. (1994) *Den store trebyen. Trearkitekturen i Bergen før 1850*. Bergen: Eide forlag.

Nordhagen, P.J. (Årstall) Perler og plattheter. *Bergens Tidende*, 9. januar, sidetall.

(1990) Riksantikvarens rapporter. 18. *Bergen byplans historie - visjon og virkelighet*

Red. Fossen, A.B., Gjerstad, J. og Stenhjem, B.B. (2010) *Bydelen ved Damsgårdssundet*. Bergen: Bodoni Forlag.

Rieber, F. (1960) *Betraktninger om en utfylling av en mindre del av Store Lungegårdsvann eventuelt kombinert med saneringsvedtak*. Bergen: J. W. Eides boktrykkeri.

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

Rossi, A. (1966) *The Architecture of the City*. Cambridge, Massachusetts og London, England.

Rowe, C. og Coetter, F. (1978) *Collage city*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts og London, England.

Senter for eiendomsfag, (u.å). Byfornyelse definisjon

Smidt, Lene og Hanne Wilhjelm (1997): *Mitt hus er din utsikt. God byggeskikk for hus og land – hva hvorfor og hvordan*. Oslo: Statens byggeskikkutvalg.

Saneringsloven, Lov om fornyelse av tettbygde strøk, Stortingsforhandlingene 1975-1976

Sannæs, L. (2012) *Riv rasket! En studie av debatter rundt sanering og bevaring av eldre trehusmiljøer i Stavanger, Kristiansand, Bergen og Arendal, 1945-1980*. [masteroppgave]. Kristiansand: Universitet i Agder

Tilseth, B. H. (2017) Utbyggerne er kommunenes «torpedoer». *Bergens Tidende* [Internett], 9. oktober. Tilgjengelig fra: <<https://www.bt.no/btmeninger/debatt/i/o4X6j/utbyggerne-er-kommunens-torpedoer>> [Lest 3. mai 2019].

Tschudi-Madsen, S. (1976) Hva er verneverdig? I: Tschudi-Madsen, S. og Bull, L. (red). *Arkitekturvernåret 1975. Innhugg og rapport*. Oslo: Dreyers forlag, s.11-19.

Venturi, Robert og Denise Scott Brown: *Complexity and Contradiction in Architecture*. New York: MoMa

Vågen, I. V. (2003) Damsgårdsveien nord. [Internett]. Bergen: Bergen Byarkiv. Tilgjengelig fra <[http://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2003/10/237damsgårdsveien-nord/](http://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2003/10/237damsgardsveien-nord/)> [Lest 14. april 2019].

Vågen, I. V. (2003) Marken. [Internett]. Bergen Byarkiv. Tilgjengelig fra: <<http://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2003/10/24/solheimsgaten-sor/>> [Lest 14. april 2019].

Vågen, I. V. (2003) Solheimsgaten sør. [Internett]. Bergen Byarkiv. Tilgjengelig fra: <<http://www.bergenbyarkiv.no/oppslagsverket/2003/10/23/marken/>> [Lest 14. april 2019].

Wergeland, E. S. (2013) *From Utopia to Reality: The Motorway as a Work of Art* [doktoravhandling]. Oslo: Arkitektur- og designerhøyskolen.

Arkivmateriale

Bergen kommune: Bergen byarkiv:

Arkivet etter Reguleringsvesenet i Bergen, omfatter tiden i saneringsetaten før Bergen Saneringsinstitutt ble etablert.

Institutt for Bergen Byfornyning (IBB), boks 2770 med ulike arkivserier omfatter både perioden med saneringplaner og restaureringsarbeid i Marken, Solheimsgaten sør og Damsgårdsveien nord.

8.2 Illustrasjoner

På forsiden: Thowsen, S. (1963) *Uten tittel* [fotografi]. Finnes i boken Årstad – en historisk vandring i en ny bydel, s. 145.

Figur 1 Logo Bergen Saneringsinstitutt [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen Byarkiv, *arkivet etter Institutt for Byfornyning AS*. (2770 - Ia1)

Figur 2 Logo Institutt for byfornyning AS [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen Byarkiv, *arkivet etter Institutt for Byfornyning AS*. (2770 – Jca4)

Figur 3a (u.å) Ville Contemporaine [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig <fra: <http://industrial-architecture.blogspot.com/2010/09/byplanlegging.html>> [Hentet 10. februar 2019].

Figur 3b (u.å) Ville Contemporaine [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://sallymassagee.com/western-australia/ville-contemporaine-le-corbusier-pdf.php>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 4 (19??) *Tittel på bilde* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.aftenposten.no/osloby/i/mxyg/Motorveien-som-kunne-rasert-Oslo-sentrum>> [Hentet 10. april 2019]. Hvis slottet lå på Tøyen (Schibsted, 2004)

Figur 5 Oslo byplankontor (1965) *Tittel på bilde* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.aftenposten.no/osloby/i/mxyg/Motorveien-som-kunne-rasert-Oslo-sentrum>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 6 Oslo byplankontor (1965) *Tittel på bilde* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.aftenposten.no/osloby/i/mxyg/Motorveien-som-kunne-rasert-Oslo-sentrum>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 7 Widerøes Flyveselskap A/S. Billedsamlingen, UiB – UBB-W-F-204857. (1970) *Flyfoto over Mannsverk* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/boligblokker-pa-mannsverk/3809>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 8 Bergen Saneringsinstitutt AS (1968) Områder som ble evaluert for mulig sanering [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen Byarkiv, *arkivet etter Institutt for Byfornyning AS*. (2770, Ia2)

Figur 9 Etternavn, N.N. (19??) Ti saneringsklare strøk i Bergen [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen Byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyng AS. (2770, Ia1)

Figur 10 Etternavn, N.N. (1973) *Marken* [fotografi]. Finnes i boken Bergen bys historie IV av Fossen og Grønlie, s. 558.

Figur 11 Eget foto (2019) Modell av Marken, Kulturhistorisk museum i Bergen.

Figur 12 (?) *Marken* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <
https://www.kartverket.no/historiske/amt2/jpg100dpi/amt2_bergens-by-28a8_1910.jpg
> [Hentet 10. april 2019].

Figur 13 Gustav Brosings samling, ubb-bros-00245b (1957) *Marken sett fra Nygaten* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-bros-00245b.html>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 14 – 19 Eget foto (2019)

Figur 20 (1939) *Jernbanestasjonen Bergen* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <
<http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-w-sh-005038.html>
> [Hentet 10. april 2019].

Figur 21 Etternavn, N.N. (1939) *Reguleringsplan for Marken 1938-39* [Illustrasjon]. Finnes i Byggekunst 1939.

Figur 22 Braesch, ? Andersen, ? og Runberg, ? (1955) Vinnerutkastet til Vågsbunnen / Marken-konkurransen 1955 [Illustrasjon]. Finnes på Bergen Byarkiv, arkivet etter Reguleringsvesenet i Bergen, A-0967 De: 222.

Figur 23 Bergens Tidende (1955) Vågsbunnen/marken-konkurransen 1955 [Illustrasjon] Finnes i Riksantikvarens rapporter 18, s.128.

Figur 24 Braesch, ? Andersen, ? og Runberg, ? (1955) Vinnerutkastet til Vågsbunnen / Marken-konkurransen 1955 [Illustrasjon]. Finnes på Bergen Byarkiv, arkivet etter Reguleringsvesenet i Bergen, A-0967 De: 222.

Figur 25 (1955) Reguleringsforslag i Marken [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Reguleringsvesenet i Bergen, A-0967 De: 222.

Figur 26 Allen Jensen, S. Hartvig Skaarup, H. og Nyvig, A. (1955) Kaigate med ny bebyggelse i Marken [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Reguleringsvesenet i Bergen, A-0967 De: 222.

Figur 27 Etternavn, N.N. (1955) *Kjøpesenter* [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyning AS. Jca1

Figur 28 Etat for plan og geodata (1955) *Modell av kjøpesenter i marken* [Fotografi]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyning AS. Jca1

Figur 29 Etternavn, N.N. (19??) *Saneringsetapper Marken* [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyning AS. Jca1

Figur 30 Etternavn, N.N. (1955) *Kart over Marken* [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyning AS. Jca1

Figur 31 Byantikvaren (1997) 1910 Situasjonkart [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00038/Kulturminnegrunnlag__38887a.pdf> [Hentet 10. april 2019].

Figur 32 ukjent fotograf (1910) *Solheimsgaten 1910* [Fotografi]. Finnes i boken *Bergen i forandringens tegn*, 2011, s.138.

Figur 33 Skappel, V. (1948) Bergens Mekaniske Verksted, Solheimsviken, ubb-w-sh-013799 [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-w-sh-013799.html>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 34 Thowsen, S. (1963) *Uten tittel* [fotografi]. Finnes i boken *Årstad – en historisk vandring i en ny bydel*, s. 145.

Figur 35 Bergens Tidende (u.å) [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/6oVXe/58-ar-med-Danmarks-plass>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 36 Fotomuseum Bergen (1960) Solheims Tverrgate sett fra Solheimsgaten [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < http://fotomuseum.origo.no/-/image/show/1836137_solheims-tverrgate-ca-1960> [Hentet 10. april 2019].

Figur 37 Fotomuseum Bergen (1961) Solheimsgaten nr. 51-49a-49-47, ubb-bros-06033 [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-bros-06033.html>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 38 Stein Thowsens Bergenssamling (u.å) *Solheimsviken bedehus* [Fotografi]. Finnes i boken *Bergen i forandringens tegn*, 2011, s.136

Figur 39 Arkivet etter Reguleringsvesenet (.u.å.) Reguleringsforslag 1948, 1952 og 1968. Finnes ved Bergen Byarkiv.

Figur 40 Kart over saneringsstrøk 1. Solheimsgaten sør, 1970 (IBB, 2770 – Ia1)

Figur 41 Kart over saneringsstrøk 1. Solheimsgaten sør, 1970 (IBB, 2770 – Ia1)

Figur 42 Strand, K. (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/J6OmP/Solheimsviken-for-og-na?spid_rel=2> [Hentet 10. april 2019].

Figur 43 Arkivet etter Morgenavisen (19??) Solheimsgaten sør etter riving. [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/sanering-av-solheimsgaten-sor/1679>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 44 (rundt 1900) uten tittel [fotografi]. Finnes i boken *Bydelen ved Damsgårdssunnet, av Fossen, Gjerstad og Stenhjem*, 2010, s. 14.

Figur 45 Thowsens samling (1911) Uten tittel [fotografi]. Finnes hos Byantikvaren.

Figur 46 Brosing, G. (1950-tallet) Uten tittel [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/sommerlyst-villa-mexico/2634>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 47 Ukjent fotograf, arkivet etter Reguleringsvesenet (1950-tallet) Uten tittel [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://www.bergenbyarkiv.no/aarstad/archives/punkthusene-i-olav-rustiesgate/620>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 48 Widerø flyselskap A/S (1963) *Uten tittel* [fotografi]. Finnes ved Billedsamlingen UIB (Widerøes flyselskap A/S utlån).

Figur 49 Bergen Saneringsinstitutt (u.å.) Saneringsstrøk 3: Damsgårdsveien nord [fotografi]. Finnes ved Byarkivet i Bergen, IBB, 2770 - J1.

Figur 50 Ukjent fotograf (1959) Team 10 meeting in [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: Otterlo<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Congres_Team_10_in_Otterlo_-_Team_10_Meeting_in_Otterlo.jpg>[Hentet 10. februar 2019].

Figur 51 Emden, C. (2015) Maison Jaoul [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://en.wikiarquitectura.com/building/maisons-jaoul/>> [Hentet 10. februar 2019].

Figur 52 Emden, C. (2015) *Notre Dame du Haut i Ron Camp* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=5147&sysLanguage=en-en&itemPos=3&itemCount=5&sysParentName=Home&sysParentId=11> [Hentet 10. februar 2019].

Figur 53 Ukjent fotograf (u.å.) Vanna Venturi House, Philadelphia, USA, 1964 [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.dezeen.com/2018/09/19/robert-venturi-best-postmodern-architecture-projects/> [Hentet 10. februar 2019].

Figur 54 Ukjent fotograf (u.å.) Guild house Philadelphia 1964 [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.architecturalrecord.com/articles/13633-obituary-robert-venturi-19252018>> [Hentet 10. februar 2019].

Figur 55 Ukjent fotograf (u.å.) *Uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.dezeen.com/2018/09/19/robert-venturi-best-postmodern-architecture-projects/>> [Hentet 10. februar 2019].

Figur 56 Ukjent fotograf (u.å.) *Uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://sistemasproyectualesteoria.blogspot.com/2013/11/aldo-rossi.html>> [Hentet 10. februar 2019].

Figur 57 Etternavn, N.N. (1972) *Marken i sentrum, rasing eller gradvis fornying* [illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, Arkivet etter Institutt for byfornyelse, Jca4.

Figur 58 Gule sider (2019) *Uten tittel* [digitaliser fotografi]. Tilgjengelig fra:<<https://kart.gulesider.no/?c=58.969868,5.728302&z=15&q=%22Straen%20Senteret,%20Lars%20Hertervigs%20gate,%20STAVANGER%22;84258657;yp>>[hentet 16.04.2019].

Figur 59 Johansen, C. (2018) *Uten tittel* [digitaliser fotografi]. Tilgjengelig fra:<<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/yvOqbR/Trehus-i-sentrum-skal-sikres-bedre>>[hentet 16.04.2019].

Figur 60 N.N. (u.å) *Vålnds byplan* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra:<<https://www.nb.no/nbsok/nb/1258c887097fbddcb83da658fda8370f?lang=no#16>> [Hentet 16. 04. 2019].

Figur 61 Etternavn, N.N. (Årstill) *Byutviklingens onde sirkel* [illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, Arkivet etter Institutt for byfornyelse, Jca4.

Figur 62 Ukjent fotograf (u.å) *Krohnsminde borettslag* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra:<<https://www.grind.no/midthordland/bergen/krohnsminde-borettslag>> [Hentet 16. 04. 2019].

Figur 63 Eget foto, 2019

Figur 64 Rådmanden, Planavdelingen (1984) *Kart fra Sentrumsplanen av 1984* [kart]. Finnes i boken *Byplanen* av Hans-Jacob Roald, 2010, s. 271.

Figur 65 Rådmannen, Planavdelingen (1984) Gatebruksplan, Kart fra Sentrumsplanen av 1984 [kart]. Finnes i rapporten Riksantikvarens rapporter 18, 1990, s. 132.

Figur 66 Rådmannen, Planavdelingen (1984) Gatebruksplan, Kart fra Sentrumsplanen av 1984 [kart]. Finnes i rapporten Riksantikvarens rapporter 18, 1990, s. 132.

Figur 67 (1977) *Selegrend – ein freistnad på eit betre bumiljø* [film]. Finnes ved NRK- arkiv. (<<https://tv.nrk.no/program/FOLA01001077>>).

Figur 68 Asplan (1978) Reguleringsplan for Marken 1978 [reguleringsplan]. Finnes på Bergen byarkiv, IBB, 2770.

Figur 69 NRK (1975) Marken [film] NRK-arkiv.(8<<https://tv.nrk.no/program/FOLA01001774>>)

Figur 70 Ukjent fotograf (u.å.) *Bakgårder i Marken* [fotografi]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyng AS, boks2770, Jca4.

Figur 71 CUBUS (Årstall) Illustrasjoner for Veversmauet [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyng AS, boks2770, Jca4.

Figur 72 - 75 Egne foto, 2019.

Figur 76 CUBUS (Årstall) Illustrasjoner for utemiljø [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyng AS, boks2770, Jca4.

Figur 77 - 79 Egne foto, 2019.

Figur 80 Ukjent fotograf (u.å) Sparebanken vest [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra:<<https://www.grind.no/midthordland/bergen/sparebanken-vest>> [Hentet 16. 04. 2019].

Figur 81 Eget foto, 2019

Figur 82 Kart 1881 (u.å) Marken [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra:<<https://kart.1881.no/?r=100560523S12>> [Hentet 16. 04. 2019].

Figur 83 og 84 Egne foto, 2019

Figur 85 Asplan (1970) Reguleringsplan fra 1974 [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyng AS, boks 2770 – Ia1).

Figur 86 Asplan (1974) Reguleringsplan fra 1974 [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyng AS, boks 2770 – Ia2).

Figur 87 Asplan (1978) Reguleringsplan fra 1978 [Illustrasjon]. Finnes ved Bergen byarkiv, arkivet etter Institutt for Byfornyng AS, boks 2770 – Ia2).

Figur 88 Fjellanger widerøe a. s.(1986) Flyfoto [Fotografi]. Finnes i boken *Bergen sett fra luften* av Anders Magnus, 1986, s. 55.

Figur 89 og 90 Egne foto, 2019.

Figur 91 Google maps. (u,å.) *Uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.google.com/maps/place/Solheimsgaten,+Bergen/@60.3755131,5.3372066,70m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x463cf94e1e878a9d:0xcd26642f788731b6!8m2!3d60.3756377!4d5.3374418>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 92 Eget foto, 2019.

Figur 93 Bergen Kommune KPA2016 (2016) *uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00299/Planbeskrivelse_299882a.pdf> [Hentet 10. april 2019].

Figur 94 Bergen Kommune KPA2016 (Årstall) Strategisk temakart BERGEN 2030 [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00299/Planbeskrivelse_299882a.pdf> [Hentet 10. april 2019].

Figur 95 Bergen Kommune KPA2016 (Årstall) *Uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00299/Planbeskrivelse_299882a.pdf> [Hentet 10. april 2019].

Figur 96 Bergen Kommune KPA2016 (Årstall) *Uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra:

<https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00299/Planbeskrivelse_299882a.pdf> [Hentet 10. april 2019].

Figur 97 Eget foto (2019)

Figur 98 Marcus, Billedsamlingen Universitetsbiblioteket i Bergen. (Årstall) *Jernstøperi* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-kk-ncx-0473.html>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 99 Eget foto (2019)

Figur 100 Marcus, Billedsamlingen Universitetsbiblioteket i Bergen. (Årstall) *Blikktrykkeri* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <..> [Hentet 10. april 2019].

Figur 101 Eget foto (2019)

Figur 102 Eget foto (2019)

Figur 103 Illustrasjon fra Artec, (2018) *Uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <..
<https://www.bob.no/?mapping=313>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 104 Ekeland (2017) *Trosser naboer og Byantikvar: vil rive verneverdige villaer* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <<https://www.ba.no/nyheter/minde/politikk/trosser-naboer-og-byantikvar-vil-rive-verneverdige-villaer/s/5-8-593732>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 105 Arkitektgruppen CUBUS (2016) *Bygningsrådet støtter fortettningsprosjekt* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <http://arkitektgruppen-cubus.no/siden-sist/fortetning> > [Hentet 10. april 2019].

Figur 106 Google maps (2018) *uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.google.com/maps/place/Storetveitvegen+27,+5067+Bergen/@60.3586412,5.3471839,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x463cf96aa758d095:0x2dc6ce901a13be0a!8m2!3d60.3586412!4d5.3493726>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 107 Arkitektgruppen CUBUS (2016) *Uten tittel* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <http://www.arstadposten.no/2018/08/04/ti-villaer-i-nyhaugveien-foreslas-revet-160-nye-boliger/>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 108 Stenseng, A. (1957) *Fra Lambertseter* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/24711/OPPGAVExDUO.pdf?sequence=2&isAllowed=y>> [Hentet 10. april 2019].

Figur 109 Stenseng, A. (1957) *Fra Lambertseter* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.ba.no/debatt/byutvikling/sandviken/vakn-opp-bergensere-sjobyen-bergen-kan-bli-murt-inne/o/5-8-912230>
> [Hentet 10. april 2019].

Figur 110 Stenseng, A. (1957) *Fra Lambertseter* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.ba.no/debatt/byutvikling/sandviken/vakn-opp-bergensere-sjobyen-bergen-kan-bli-murt-inne/o/5-8-912230>
> [Hentet 10. april 2019].

Figur 110 Hvidsten, C. (2015) Illustrasjon fra kommuneplanens samfunnsdel [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: < <https://www.ba.no/debatt/byutvikling/sandviken/vakn-opp-bergensere-sjobyen-bergen-kan-bli-murt-inne/o/5-8-912230>> [Hentet 10. april 2019]

9 Summary

From Growth Optimism to Sustainable Urban Development in Bergen

A history of prioritized remediation areas of the 1960s.

Throughout history, people have wanted to establish ideal urban communities. The functionalist city model was one of the most radical solutions. The aim of the modernist architects and urban planners was to work for radical social change that would lead to a better society. By removing older buildings, the city planners could build a completely new city divided by its functions, distinguishing between work, transport, housing and recreation. This was a comprehensive planning with a strong central government control.

As in most European cities, the old wooden houses also fell due in Bergen. The establishment of Bergen Saneringsinstitutt was to progress the city development, and much of Bergen's center was investigated for remediation. Nine areas were selected as ready for decontamination. I have chosen to look more closely at the three that stood at the top of the Saneringsinstitutt's priority list: Marken, Solheimsgaten south and Damsgårdsveien north.

The reactions to the modernists having the power of definition of what was good urban development came from the mid-1960s. A functionalist city would at most take care of a few historical monuments. Many city planners did not see the value of urban structures that had grown over time, and they did not foresee that humans would miss the well-known living environment and the variations in architecture and cityscape. The counter-reactions appeared as critical texts and architectural practice. In Bergen, there were reactions against the fact that Marken was to be completely remodeled, and the struggle to preserve the wooden houses was underway.

The vision today is that Bergen will be an active and attractive city, which will happen by developing a denser, more compact and well-functioning city. Like the urban development in the 1960s, we are also building in the height today and we are removing older protected buildings, but the choices are justified by environmental considerations. Node densification and transformation of business areas along the urban tramway will ensure that the city becomes sustainable. This thesis discusses what and who is controlling the urban development today.