

Det beste, eller det verste – tanker om byutviklingen i Bergensregionen

Fredrik Barth¹

Fredrik Barth: Lost in translation – thoughts on urban development in the Bergen region

KART OG PLAN, Vol. 74, pp. 291–299, POB 5003, NO-1432 Ås, ISSN 0047-3278

Sustainable planning is divided into three equally important parts; 1 – economic sustainability, 2 – environmental sustainability, 3 – social sustainability. To address the coming urbanization and regional growth in and around Bergen, the need for holistic sustainable planning is paramount. The political decisions made today will create irreversible mistakes, increase pollution (both smog, and CO₂), increase traffic dramatically disrupt and degrade our way of life. The discussion of environmentally sound transportation systems is important, but will not resolve the most important question. «Is it possible to reduce the need for transportation as a phenomenon?» By making our villages, neighborhoods, communities and cities so good, so «whole,» that the need for transportation turns obsolete. That is the overriding but forgotten paradigm of holistic city planning. Adopting sustainable planning will enable us to make the right choices. In my opinion, we still make the wrong ones in the Bergen region.

Key words: Urbanization, sustainable planning, holistic regional knowledge

Fredrik Barth, architect and head of urban development, Asplan Viak AS, Kjørboveien 20, NO – 1337 Sandvika E-mail: Fredrik.barth@asplanviak.no

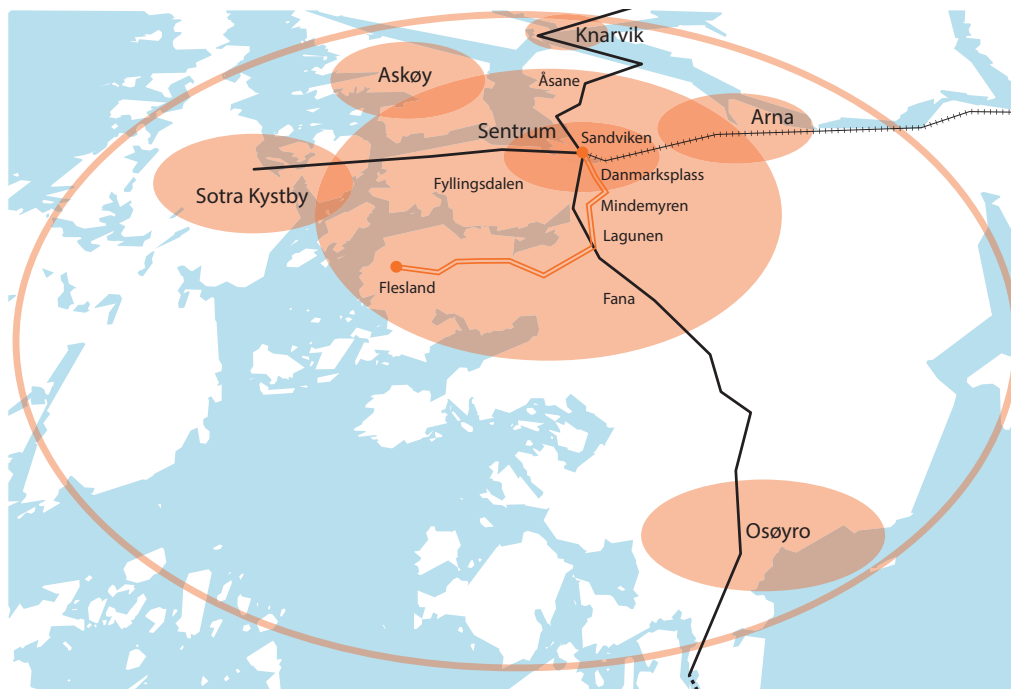
Innledning

Helt frem til nå, har vi i Norge klart å opprettholde et desentralisert bosettingsmønster. Men tiden vi er inne i nå er annerledes. De store byregionene vokser. Dette skyldes i all hovedsak innvandring, men også i Norge har «endelig» urbaniseringsprosessen kommet. Flyttestrømmene går i dag fra land til by, og det er en strøm som ikke kan stoppes. Det er ventet at Bergensregionen skal vokse med rundt 160 000 mennesker de kommende 20–30 årene. For Bergen og omegn er dette i utgangspunktet en god ting, men arbeidet med å plassere og bosette 160 000 nye bergensere er vår tids største faglige utfordring som planleggere og arkitekter på Vestlandet. For byregionene har tydelige voksesmerter. Det er etterslep på sosial infrastruktur, bo-

ligprisene stiger og de trafikale utfordringene øker raskere enn vi kan hankes med. Min påstand er at hverken kommunene, de statlige og regionale etatene, fagmiljøene eller media har kompetanse nok til å bygge komplekse by. De helhetlige grepene, den helhetlige forståelsen for de prosessene byene skal gjennom mangler. Diskusjoner skjer ikke på riktig nivå, de handler om feilaktige og unøyaktige virkemidler. Valgene som gjøres i planleggingen og i diskusjonene knyttet til byregionene vil styre hverdagen til hundretusener av mennesker. Jeg ser klare indikasjoner på at vi beveger oss i gal retning, og at valg som gjøres i dag kan gi alvorlige konsekvenser i tiden som kommer.

I 2009 la giftlokket seg over Bergen for første gang. Kald luft ved bakken og et varmere

1. Sivilarkitekt Fredrik Barth er fagsjef for byutvikling i Asplan Viak AS. Han jobber i det daglige som prosjektleder for store byutviklingsoppgaver, og har bærekraftig planlegging som sitt spesialområde. I 2013 vant Barth prisen som «Årets Unge Rådgiver i RIF» (Rådgivende ingeniørers forening) for sitt arbeid med byutvikling i Bergensregionen. I 2014 fikk Barth hedrende omtale og fjerdeplass i konkurransen «årets internasjonale unge rådgiver» i EFCA. I begge konkurranser var han den første «ikke ingeniør» til å motta priser, og i begge juryomtalene trekkes det frem det tverrfaglige, det helhetlige og det bærekraftige arbeidet med byutvikling Barth har gjennomført. Barth har vært prosjektleder for visjonene om Indre Arna lansert i Bergens Tidende i 2011, og har også ledet store byutviklingsoppgaver i Knarvik og på Osøyro, samt vært deltagende i diskusjonene rundt kommende Sotra Kystby.



Steder i Bergensregionen

luftlag over danner et fenomen kalt inversjon, og i Bergen er dette mer ekstremt grunnet fjellene våre. Luften blir presset mot bakken i Bergensdalen i stedet for å ventileres mot sjøen. Luftsirkulasjonen stopper opp, og det som produseres av støv, smog eller forurensing blir liggende som en klam hanske over deler av byen. Dette skjer vinterstid, på kalde og klare, vinter og høstdager. I titusenvise år har dette fenomenet eksistert i Bergen, men en slik morgen i 2009 var det så mange biler i Bergensdalen, at luftforurensingsverdiene ble helseskadelige. Monica Mæland, daværende byrådsleder i Bergen (nå næringsminister) sa i et intervju at «mange sier at det er bilens skyld at det er så dårlig luft i Bergen, mens i realiteten er det været»². Hun har jo et poeng. Hvis det ikke hadde vært for våre syv fjell, og at vintrene ble kalde, ville vi ikke hatt dager med inversjon. Hvis det hadde regnet litt hver dag i Bergen, i stedet for bare nesten hver dag, så ville vi heller ikke hatt problemer

med smog. Et tydelig bilde av «problemet» synes uansett nyttig for å kunne diskutere gode løsninger. Og hvis Mæland har rett, at problemet er været, eller byfjellene, hva blir da egentlig løsningen? Jeg er ikke sikker på om Mæland egentlig mente vi skulle gjøre noe med været. Og hva skulle vi gjøre? Gjøre det varmere? Våtere? En kunne jo dermed også konspiratorisk spekulere i at klimagassutslippene faktisk var en del av «løsningen» da nettopp våtere og varmere ser ut til å være en del av resultatene av det. Et alternativ ville sågar vært å fjerne et av byfjellene for å øke luftgjennomstrømning.

Nei, problemet er bilene. Uansett hva næringsministeren sier. Og båtene i havnen. Og vedovnene i Sandviken. Ikke været. Problemer og løsning henger sammen, også i byutviklingen. Utfordringen blir hvordan man skal regulere bilene og båtene. Det kan gjøres gjennom bompenger, rushtidsavgift (vedtatt innført i Bergen 17.09.2014!), samkjøringsfelt og kollektivfelt. Båter kan få landstrøm, og

2. Bergens Tidende (2010): «Byrådslederen skylder på været» Bergens Tidende, 8. februar.

vedovner kan byttes ut. Dette er politisk vanskelig å gjennomføre, da virkemidlene er lite likt. Upopulære valg er fortsatt ofte mangelvare på den politiske dagsorden. Og er virkelig bompenger svaret på riktig spørsmål? Hvem stiller spørsmålet «*hvorfor kjører alle Bergensere bil over Danmarks plass?*»? Hvorfor trenger alle disse bergenserne å gjøre det? Når man skal diskutere helhetlig planlegging – bærekraftig planlegging – er det disse spørsmålene som må besvares, og da er ikke svaret «*bompenger*» eller «*været*».

Vi har utviklet en by der flertallet av arbeidsplassene finnes i Bergen sør, mens flertallet av boliger finnes i Bergen nord. Det er dette som fører til transportbehovet i Bergen, og det at vi kjører bil er egentlig vår private løsning på den utfordringen. Jeg påstår at det bærekraftige grepet som burde vært gjort er å plassere arbeidsplassene i bydelen som trenger dem og ikke bare diskutere hvordan transporten som eksisterer skal forekomme. På den måten kan man redusere hele transportbehovet. Det er dette som er bærekraftig byutvikling. Så lett, men samtidig så vanskelig, er utviklingen av Bergen.

Planlegging i Bergensregionen

Den siste tiden har debatten om Bybanen igjen rast i Bergen. Spørsmålet om bybane til Bergen Nord, fra sentrum til Åsane, har splittet byen og det politiske Bergen i to. Byrådspartiet Høyre er eksempelvis delt på midten, og sentrale politikere gikk vinteren 2013 mot ønsket fra sitt eget byråd og anbefalte andre og motstridende løsninger. Diskusjonen gikk på om Bybanen i Bergen skulle gå gjennom Bergen sentrum, eller i tunnel utenfor Bergen sentrum. Byrådet mente at banen skulle gå i sentrum, mens vedtaket til slutt ble tunnel. Grunnlaget for det var reisetid fra Åsane bydel i nord, til arbeidsmarkedene i Bergen Sør. Tidsbruk på arbeidsreisen ble vektlagt høyere enn dekning i byen (i tillegg til utseende på selve løsningen med Bybanen langs Bryggen i Bergen). Partigruppene gikk altså mot byrådet, og fikk flertall for løsninger verken administrasjon eller egne toppolitikere støttet. Filip Rygg

satt på det tidspunktet i byrådet som byråd for byutvikling for KrF. De to andre partigruppene i Byrådet (FrP og Høyre), vedtok altså bybanetraseer sittende byråd var i mot (med støtte fra hele fagetaten). Disse diskusjonene og de interne stridighetene rundt Bybanen førte først til at Rygg forlot byrådet. Han ville ikke stå inne for de politiske valg som ble gjort. Siden forlot hele KrF Byrådet grunnet tilsvarende uenigheter om neste veivalg for Bybanen. Spørsmålene om reisetid, underjordiske stoppesteder og tunneler forbi Sandviken er så konfliktskapende at de overskygger det som burde vært debatten: Hvordan vi kan bruke Bybanen som en motor i utviklingen av Sandviken og Åsane. Hvordan kan vi skape best mulig bo- og leveområder, og gjøre Åsane om til en bedre bydel enn den er i dag? Åsanes fremtid avhenger ikke av tiden fra døren på bybanen til sjøfartsmonumentet. Ei heller blir Åsanes skjebne vesentlig annerledes av tidsbruken fra bakkeplan til den blå steinen. Bybanediskusjonen som «*ødela*» det politiske Bergen handlet om ett stoppested i bystrukturen, og det var det. Jeg mener diskusjonene mangler helhet, de mangler de store linjene, de mangler fokus og de mangler kunnskap om bærekraftig planlegging.

I januar lanserte eksempelvis Bergens Næringsråd på Bergenskonferansen om regionens utvikling sine tanker om fremtidens by og regionutvikling i og rundt Bergen. Bergensregionen vokser. 160 000 nye innbyggere, 200 000 nye innbyggere. Næringsrådet fastslo med bakgrunn i en utarbeidet rapport at Os kommune kunne bli over 50 000 mennesker, Lindås kommune tilsvarende. De nye innbyggerne skulle stort sett bosette seg i kommunesentrene Osøyro og Knarvik. Tilsvarende vekst forventer man også i Fjell kommune i Sotra kystby³.

Dette var ikke nye tanker. Nytt var kanskje likevel omfanget av dem – størrelsene for prognosene i tettstedene. Næringsrådet var svært positive i omtalen av den potensielle knutepunktfortettingen i Bergens nabo-kommuner. Det vil i praksis si at man skal bygge tett i dagens kommunesentrum og helst i nærheten av kollektivtilbud. Dette

3. Bergens Næringsråd (2014): «*Bergensregionen 2030: Planlegge eller løpe etter?*»

står i kontrast til den nåværende veksten i f.eks Fjell kommune som har kommet som eneboligutvikling. Store områder er beslaglagt for å oppfylle bergensernes drømmer om enebolig og hage til fornuftige priser. Tilsvarende utvikling har vi også sett i Os og Lindås. Næringsrådet er blant dem som nå taler for å etablere «strilebyer» som skal bli tette, urbane og huse mange mennesker. Næringsrådet brukte sin taletid til å diskutere disse tettstedene og deres tetthet. Det de imidlertid ikke diskuterte var «miljø». Hele miljøperspektivet var fraværende i analysen, og ikke viet oppmerksomhet i det hele tatt.

Er miljø det samme som bærekraft?

En part som er opptatt av miljøperspektivet er Fylkesmannen⁴. I merknad til områdeplanen for Knarvik anbefalte fylkesmann høyere bygg, og ytterligere fortetting. Fylkesmannen synes som næringsrådet at mesteparten av veksten skal skje i tettstedene rundt Bergen. I brev fra tidligere miljøvernminister heter det også at «hensyn til fortetting skal telle over alle andre hensyn i planleggingen» av våre byer og tettsteder. Her er altså Lars Sponheim med stab, miljøvernminister med stab og Bergen Næringsråd helt på linje. Vi må for alt i verden fortette våre tettsteder enda mer. Dette er miljøvennlig sier fylkesmann. Dette er fornuftig utvikling og god butikk sier næringsrådet. Men er det egentlig bærekraftig? Er det en fornuftig utvikling?

Bærekraftig planlegging bygger på tre likeverdige parameter: økonomisk holdbarhet, miljømessig holdbarhet og sosial holdbarhet. Jeg mener at næringsrådets rapport var overveiende opptatt av parameter nummer en: økonomisk holdbarhet. Fylkesmann er åpenlyst hovedsakelig opptatt av parameter nummer to: miljø. Men hvem er mest opptatt parameter nummer tre, de sosiale verdiene? Og er sosial holdbarhet et viktig parameter?

Den sosiale bærekraften

Sosial bærekraft handler om dem som skal bo i området etter det er utbygget. Det handler

om dem som bor i et område mens det skal bygges ut. Det handler om brukerne. Jeg mener at parameter nummer tre er det vi burde vært aller mest opptatt av. Media burde passet på dette, like så bygdelagene, kommunene, arkitektene og planleggerne. Vi burde mest av alt være opptatt av å skape best mulig steder å bo og leve, ikke høyest mulig eller tettest mulig, ikke mest mulig økonomisk profitt, men best mulig. Når vi skal bo i et område, trenger vi uteområder. Og vi trenger sol på uteområdene. Vi trenger trygge omgivelser, vennlige naboer og en fin balløkke å sparke ball på. Vi trenger skole og barnehage i nærheten, og vi trenger en trygg skolevei. Lekeplasser, torg, bademuligheter, hundremetersskoger og mye mye mer. Dette er verdier som er av avgjørende viktighet for trivsel for at vi skal kunne bo i områdene vi planlegger og for at vi skal bruke tiden vår i dem.

Da er vi inne på hvorfor sosial bærekraft er like viktig som de andre to parametrene. For hva skjer, dersom vi bygger stedene våre så tette og så trange at vi ikke finner de «mykere» verdiene der? Eller hvis tettstedene skal utvikles som bomaskiner og vi må dra avgårde for å finne skogen, lekeplassen, skolen og barnehagen? Eller butikken, frisøren og kafeen? Hva skjer dersom vi må dra ut av Knarvik, Kystbyen eller Osøyro for å finne det vi trenger og vil ha? De aller fleste av oss setter oss i bilen og kjører til det nærmeste stedet som har det vi leter etter. Vi kommer da i en situasjon der vi har bosatt 50 000 mennesker i Knarvik som alle vil kjøre inn mot Bergen sentrum for å gjøre det de trenger. Da har vi med de beste hensikter planlagt – under fylkesmanns miljøparole – en massiv økning i bilbasert transport. Det er ikke bærekraftig planlegging, og ikke er det miljøvennlig planlegging heller. Det kan være økonomisk gunstig, men det er ikke nok.

For å eksemplifisere, ser det ikke ut til at områdeplan for Knarvik sentrum skal ha med skoler og barnehager, med den begrunnelsen om at de ligger rett utenfor planområdet⁵. På Nordre Bildøy, en av delene i Sotra kystby, sier kommunen klart fra at det ikke skal etableres noe skoletilbud som konkurre-

4. Fylkesmannen i Hordaland (2012) «Merknad – områdeplan Knarvik sentrum»

5. Lindås kommune (2012): «Knarvik sentrum områdeplan»

rer med eksisterende tilbud andre steder. Områdene planlegges for vekst med tusenvis av nye boliger, men altså ingen sosial infrastruktur inne i selve områdene⁶. Da Asplan Viak lanserte våre tanker om utvikling av Indre Arna i 2011, viste vi et potensial for 10 000 boliger innenfor gangavstand til jernbanestasjonen⁷. Indre Arna er første stoppestedet på Bergensbanen mot Oslo, ligger 8 minutter fra Bergen sentrum, og har hatt nær sagt nullvekst de siste 20 årene. Arna bydel er den eneste av Bergens bydeler som ikke tar del i veksten i regionen. Vårt innspill handlet om det miljømessige bærekraftperspektivet, og all trafikken vi ville slippe, hvis våre nye bergensere kunne ta toget i stedet for å kjøre bil, ved å bo i Arna i stedet for andre steder. Vi pekte også på at ved 10 000 boliger ville det i snitt oppstå behov for 1000 barnehageplasser, 1729 barneskoleplasser, 768 ungdomsskoleplasser og 713 videregående skoleplasser, i tillegg til 136 institusjonsplasser. Dette betyr et minimum på 1 videregående skole, 1–2 ungdomsskoler, 3–4 barne-

skoler og cirka 5–7 barnehager spredt ut inne i og rundt bystrukturen. Hvis ikke dette finnes på samme stedet som boligene vil det føre til økt transport i form av henting og bringing, med mer. I Indre Arna, innenfor en sirkel med radius på 600 meter fra jernbanestasjonen, fant vi plass til alle disse skolene også. Sammen med 10 000 nye boliger foreslo vi også to hoteller, et kulturhus, å flytte Akvariet i Bergen dit, en kino og mye mer. At Indre Arna kunne ha rommet alt dette i umiddelbar nærhet til en jernbanestasjon, og da bare 8 minutter fra Bergen sentrum, mener jeg fortsatt gir Indre Arna det høyeste bærekraftige potensialet i Bergen, i hvert fall innen det miljømessige aspektet.

Tilsvarende kunne man lese i en artikkel i Aftenposten (Oslopuls) om utviklingen av Ensjø i Oslo. Dette blir en bydel med cirka 20 000 nye mennesker frem mot 2025. Diskusjonene i artikkelen var knyttet til befolkningstallet som var påfallende likt Lillehammers befolkning, og journalisten viste derfor til forskjellene i tilbud⁸.

Tilbud på Ensjø	Tilbud i Lillehammer
Fem barnehager	34 barnehager
En barneskole	Ni barneskoler
En ungdoms- og videregående skole	To ungdomsskoler
Ett sykehjem	Én barne- og ungdomsskole
En helsestasjon	Fem videregående skoler
Ingen kommunale kultur- og idrettstilbud.	Høyskole
	Den norske filmskole
	Kino
	Kunstmuseum
	Kulturhus
	Bibliotek
	Fornøyelsespark
	Hoppbakke
	Skøytehall
	Tre idrettshaller
	To svømmeanlegg
	To fotball- og friidrettsstadioner
	Sykehus
	Helsehus
	Helsestasjon

6. Fjell kommune (2013): «Kommunedelplan for Bildøyna/Sotra Kystby»

7. Asplan Viak (2011): «+(Arna)»

8. Aftenposten (2012): «Hvor er planene for ungdomshus, kulturskole, eller nye treningssteder for barn og unge?» Aftenposten, 21. februar, s. 4–5.

Artikkelen har videre vært linket til og diskutert på nett og flere mener at sammenligningen er søkt. Ensjø ligger bare noen T-banestopp unna Oslo S. Samme argumentene kan brukes om Arna, ett stopp unna Bergen sentrum med tog. Jeg ser at argumentene om nærhet til andre steder er valide, men i et bærekraftperspektiv vil det likevel være fornuftig å undersøke potensialet for å slippe transport til og fra Oslo, eller Bergen. Når man har redusert behovet for transport mest mulig, kan man siden sikre at transporten som må skje, skjer best mulig. De fem barnehagene på Ensjø vil bli meget populære, resten av Ensjøs barn må reise til andre steder i Oslo kommune og få sin barnehageplass der. I Oslo har en heldigvis rundt 40% kollektivdekning i indre by, men også i Oslo kan en derfor regne at 60% av disse barnehageturene vil skje med bil. Dette er etter mitt skjønn en uheldig utvikling av samfunnet vårt.

Vi må jobbe med alle parameterne.

Det holder heller ikke å bare se på de sosiale sidene i planleggingen. Selv om man kopler de med de miljømessige perspektivene. Brøset bydel i Trondheim skulle være det første klimavennlige byutviklingsprosjektet i «fremtidens byer». Framtidens byer er et samarbeid mellom staten og de 13 største byene i Norge med det formål å redusere klimagassutslippene – og gjøre byene bedre å bo i. Målet for planleggingen av Brøset var å skape en bydel med Null utslipp⁹. Fire team, der Asplan Viak var et av dem, forsket i 2010 frem løsninger innen bydesign og energi og miljø, som skulle skape rammeverket for fremtidens miljøvennlige by. Etter endt arbeid er det fortsatt ingenting som er gjort. Ingenting som er bygget. I fire år har området stått tomt, og uten aktivitet. De økonomiske insentivene var ikke avstemt i forhold til oppgaven. Ambisjonene koplet til energi og miljø gjorde at få utbyggere ser det som økonomisk gunstig å utvikle området. De mener det er for høy risiko, og for store kostnader knyttet til å investere i et prosjekt som er så annerledes. Og uten utbyggere, utviklere og banker som tror på økonomien i et område,

så skjer det ingenting. Ambisjonene blir for høye, og det fører til at ingenting bygges. Bærekraftighet handler om likeverd mellom de tre overordnede parameterne. Miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft må alle på plass for å skape en riktig og god utvikling.

Forståelsen av dette er viktig, men ofte mangelfull. Planleggere, fagfolk, politikere og media er for flinke til å spesialisere meninger, og diskutere deler av en større sannhet. Sannheten er ofte så kompleks at den er vanskelig å oppfatte, og derfor deler vi den opp i mindre deler og håper de mindre delene forteller oss noe om helheten. Jeg mener vi bommer. Helheten i byutviklingen er større enn summen av enkeltdelene, og jeg mener den fagspesifikke og sektororienterte modellen for utvikling vi ofte ser i dag, til dels er direkte skadelig for samfunnsbyggingen. Å bygge en vei eller Bybane, er derfor i mitt syn først og fremst en samfunnsoppgave, ikke en vei eller baneoppgave. Det betyr at samfunnets behov teller over alle andre hensyn, og at hovedmålet i et veiprojekt ikke er å bygge best mulig vei, men skape et best mulig samfunn.

Tilbake til Bybanen.

Bergen kommune prøver å bruke Bybanen for å ordne transportutfordringene i planleggingen. Under de tidlige diskusjonene rundt det nye kollektivsystemet i Bergen var flere ulike løsninger diskutert. Utviding av buss-tilbudet, lansering av superbuss-konsepser (en buss i egen og adskilt veitrasé), T-baner, trikk og tog. Alle ble diskutert. Valget falt ned på Bybanen. Bybanen er raskere enn en trikk, men saktere enn T-bane. Den har større kapasitet enn buss, men mindre enn tog. Bybanen er på mange måter et «midt mellom»-transportsystem. Bybanen kan kjøre i gate som en trikk, men kan også kjøre i egen trase som en T-bane. Bybanens vellykkethet er kanskje størst i form av sin synlighet og tilstedeværelse i bybildet. Lik trikken er den et godt transportsystem for flatedekningen i byer. Den er laget, bestilt og bygget for å dekke de små turene, et par stopp og så av igjen, et rullende fortau. Den var aldri tiltenkt en ekspressfunksjon à la T-baner, som kan ta

9. Fremtidens Byer (2012): «Områdeplan for bydelen Brøset»

deg raskt fra A til Å uten alle småstoppene underveis, dette altså i strid med byrådets endelige vedtak for utforming av Bybane mot Bergen Nord.

Bergen kommunes ambisjon knyttet til befolkningsveksten er at 80 prosent skal skje ved fortetting¹⁰. Mesteparten av denne fortettingen skal skje i bybanetraseen, og Bergen kommune er tro til denne strategien. Våren 2014 lanserte Bergen kommune planene for Mindemyren, et stort område i Bergen Sør. Området skal ved hjelp av Bybanen utvikles med 20 000 arbeidsplasser og om lag 2000 boliger. Her er vi virkelig inne på bybanens viktigste bidrag til planleggingen, nemlig det iboende potensialet for byutvikling. Rundt stoppestedene til banen skjer Bergens nye utviklingsprosjekter. Byområdene rundt planlegges med nær sagt null parkeringsdekning, siden alle skal ta bybanen uansett. Bybanen er motor for utviklingen og selve transportsystemet. Og da er vel alt bra, dette må da være bærekraftig?

Studerer vi Bybanen, og dens kapasitet og formål, ser vi at Bybanen ikke kan transportere så mange mennesker. Bybanen er ikke en T-bane, den er ikke rask nok, den har ikke god nok kapasitet. Bybanen har en absolutt og høyst teoretisk makskapasitet på omtrent 8600 mennesker i timen. Det er like mange mennesker som busslinje 3 og 4 (leddbuss i Bergen) kan frakte til sammen. Fra Åsane mot sentrum går i dag busslinjene 3, 4, 9, 16, 80, 83, 20, 24, 26, 280, 3 ekspress, 4 ekspress og en del til. Den kollektive kapasiteten i områdene langs Bybanen, før bygging av Bybanen, er formidabel – og nå skal den erstattes av en bybane. Dette er et regnestykke som ikke går i hop. Store institusjoner som Høy-skolen i Bergen og hovedkontoret til DnB er også lagt til Bybanestoppene nær Mindemyren, de er ikke med i de 20000 arbeidsplassene i området. Og i spørsmålene knyttet til kapasitet må en også ta med alle de andre som tar bybanen hver dag, de som ikke skal til Mindemyren. Dette er ikke bærekraftig. Det går egentlig ikke an å se for seg et arbeidsplassområde der det skal ta tre til fire timer å få alle på jobb hver morgen.

Grunnlaget for utvikling av Mindemyren er delvis satt i behovet for arbeidsplasser de

kommende årene. Dersom Bergensregionen vokser trenger vi dem. Men det er ironisk, at vi nå diskuterer byggingen av en «undergrunnsbybane» til Åsane for over 6 milliarder kroner, med argumenter om at vi trenger raskest mulig reisetid fra Åsane til Mindemyren der de store nye arbeidsplassintensive områdene ligger, når det er nettopp i Bergen Nord man trenger arbeidsplassene.

For hvorfor bruker man egentlig Bybanen for å skape 20 000 arbeidsplasser i Bergen sør, når det er i Åsane man trenger dem? Og hvorfor velger man så bybanen som raskeste transportmiddel fra sentrum til Åsane, når selv dagens busslinjer slår banen i kapasitet, tid og drifts- og utbyggingskostnader? Dette er en dårlig løsning for Bergen, en lite bærekraftig løsning på sikt, og en dyr måte å planlegge våre omgivelser på. I tillegg er jeg ikke sikker på om det er en veldig sosialt holdbar situasjon heller. Å skulle kjempe seg gjennom hele byen vår hver eneste dag for å komme på jobb er ikke bra. Denne løsningen skårer dermed dårlig på alle de tre bærekraftsparametrene. Jeg utfordret Bergen kommune på dette på et møte arrangert av Bergens Arkitekters Forening (BAF) og Norske Landskapsarkitekters forening (NLA) 6. februar 2013 kopleet til utvikling av Mindemyren. Prosjektleder i kommunen svarte da at de hadde lagt andre tall til grunn, og valgte å ikke fokusere på problemstillingen.

Jeg påstår at det bærekraftige grepet som burde vært gjort er å plassere arbeidsplassene i bydelen som trenger dem og ikke bare diskutere hvordan transporten som eksisterer skal forekomme. På det viset kan man redusere hele transportbehovet. Tilsvarende burde en ikke bare arbeide for økte bompengesatser, rushtidsavgifter eller datokjøring for å redusere biltransporten i byen vår. Den viktigste jobben for politikere og planleggere burde være å fjerne behovet for biltransporten i det hele tatt.

Herlighetsbyene.

Å fjerne behovet for biltransport ville vært bærekraftig byutvikling. Det betyr å skape hele bydeler, hele tettsteder, hele kommuner

10. Bergen kommune (2013): «Kommuneplanens Arealdel»

og hele regioner. Det betyr å tenke gjennom hvor en burde plassere noe, hvordan dette burde se ut, og hvordan man kunne få det gjennomført. Bergen kommune har faktisk tydelige ambisjoner om å lage arbeidsplasser i Bergen Nord. De har blant annet startet et meget lovende arbeid på Nyborg som skal utforske denne muligheten, men politisk benytter man seg ikke av denne åpningen. Særlig politisk er man lite interessert i å diskutere helheten, og byutviklingsdebatten i Åsane har fullstendig druknet i diskusjonen om hvorvidt Bybanen kommer til å se pen eller ikke pen ut når den kjører forbi Bryggen. Dette er for meg en lite fruktbar og ganske uinteressant diskusjon. For bybanen er vår tids byutvikler nummer en i Bergen, men i Åsane bydel skal vi altså ikke benytte oss av denne muligheten. I Bergen Nord skal bybanen handle om reisetid, enten over eller under bakken, og det tas for gitt at åsabuerene vil og skal ut av sin egen bydel. Få stiller det åpenbart viktigste spørsmålet om hvordan vi kan bruke bybanen for å skape en best mulig bydel i Åsane. Hvorfor lager man 20 000 arbeidsplasser på Mindemyren og hvorfor legger man Høyskolen her, når det er Åsane som trenger kunnskapsarbeidsplassene? Eller Arna? Tenk å ha plassert Høyskolen i Indre Arna, med plass til butikker, studentboliger og alt, og bare 8 minutter fra Jernbanestasjonen i Bergen sentrum. Det kunne vært en virkelig generator i utviklingen av Arna bydel. Plasseringen av både bybanen, høyskolen og arbeidsplassene på Mindemyren er rene offentlige bestemmelser, men vi velger å se bort fra disse verktøyene når vi skal planlegge overordnede grep i byen.

Da Oslo kommune sist skulle lage ny kommuneplan, lanserte de tre modeller for utvikling¹¹. De to første modellene, «Ringbyen» og «Båndbyen», kjenner vi igjen fra Bergen. Båndbyen utvikles i Bergen langs bybanen, der veksten skjer i et bånd fra sentrum mot Flesland, og kollektivsystemet danner ryggraden. Ringbyen, som satser på å utnytte tverrforbindelser utenfor sentrums kjerne, prøver vi oss også på, da helst med bil. Vi

bygger ringvei vest og diskuterer ringvei øst. I Oslo arbeider man også med et kollektivt ringsystem for å ta deg mellom de ulike kollektive ryggradbåndene ut fra sentrum. Således danner kollektivsystemet et mer finmasket edderkoppnett i Oslo, mens i Bergen har vi korridorer. Det er likevel den tredje modellen, de såkalte «herlighetsbyene», som er mest interessante i denne sammenheng. I Oslo var ambisjonen å skape alle de mindre bydelssentra og nabolag så gode, eller herlige, at ingen hadde lyst eller hadde trang til å dra derfra. Et hvert lokalsenter skulle kunne tilby dets befolkning det de trengte. De to første arbeider altså for å svare på et transportbehov man anerkjenner finnes, mens den siste arbeider igjen for å fjerne hele transportbehovet.

Jeg er enig med både Fylkesmann og Bergens Næringsråd. Å fortette på Osøyro, Sotra Kystby, og Knarvik er avgjørende for å hankes med utfordringene i tiden som kommer. Jeg jobber selv tett med utviklingen i disse tettstedene. Det er også like viktig å satse på Arna, på Søreide, på Eidsvåg, Åstveit, Fyllingsdalen eller Loddefjord. Men det aller viktigste er egentlig hvordan man utformer stedene. Gjøres dette feil er jeg redd for hvordan Bergen vil se ut i årene som kommer. Gjøres det feil, vil alle de nye bosatte i Bergensregionen føle behovet for å oppsøke Bergen. Hver dag, flere ganger hver dag eller et par ganger i uken. Selv om kollektivandelen også i Bergen blir 40 prosent, vil dette føre til en massiv økning i trafikk. Det vil føre til økte svevestøvproblemer på Danmarks plass, det vil føre til køer, til forsinket henting i barnehagen. Statens Vegvesen mener det vil føre til kollaps av alle veisystemer inn mot byen¹². Det vil føre til redusert livskvalitet for alle som oppholder seg i og rundt transportkorridorene og i våre distrikter. Gjøres det riktig, har vi derimot lyktes i å huse 160 000 nye mennesker på en bærekraftig måte. Slik jeg ser dette er det ingen middelvei vi jobber mot nå. Vi går «all in», og utviklingen vil bli den beste eller verste for Bergensregionen. En rekke valg som gjøres i dag

11. Plan og bygningsetaten (2012): «Kommuneplan 2013 – utvikling av byplangrep – oppsummering av konsulentarbeidene»

12. Statens Vegvesen (2011): «Kjuagutt og stril – Mindre bil. Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet»

er etter mitt syn dessverre på feil side av skalaen, og vi har en lang vei å gå frem mot målet.

Avslutning:

Hvis bare en ting skal sitte igjen hos lesere av denne artikkelen, så er det at bærekraftig planlegging har en sosial side. Denne er likeverdilig med de økonomiske insentivene for utvikling, og de miljømessige. Gjennom de sosiale parameterne i bærekraftig utvikling må vi lage våre steder så gode at vi ikke har lyst å forlate dem. Det er denne ambisjonen planleggingen av bergensregionen kan og bør ha.

Når vi diskuterer rushtidsavgifter, kjøping og parkeringspolitikk er det i utgangspunktet en diskusjon knyttet til konsekvenser av en feilslått overordnet areal og transportpolitikk. Rushtidsavgift er ikke svaret på det riktige spørsmålet. Å arbeide for en god og miljøvennlig transportfordeling er en nobel og viktig sak, men det vil ikke føre til en bedre arealpolitikk. Jeg er overbevist om at våre liv hadde vært bedre dersom trans-

portbehovet ikke var der. At man fant arbeidsplassen, skolen, barnehagen, butikken og mye mer der man faktisk bodde. Det er en ønskedrøm å reparere alle våre eksisterende bydeler og byområder, men jeg mener at alle nye offentlige prosjekt burde vært avstemt mot det overordnede regionale markedet og bildet. Det er politiske beslutninger som fører til arealgrebene i storbyregionene våre, og når disse beslutningene underbygger funksjonsdelingen mellom bosted og arbeidssted, og når vi siden planlegger store veiprojekter mellom de ulike og monoprogramerte delområdene, vil trafikkbildet øke. Køene vil øke. Luftforurensningsproblemer vil øke. Utslipp av miljøskadelige stoffer vil øke.

Bærekraftige valg innen regional utvikling er det mest effektive miljøvennlige tiltaket vi kan ta i våre byområder. Det er også det absolutt billigste, og det som skaper de beste boområdene og øker livskvaliteten for oss som skal bo der. De valg som gjøres i Bergensregionen i dag er dessverre i direkte konflikt med en helhetlig og bærekraftig utviklingsmodell.

Notis

Kart og Plan tilgjengeleg i det digitale Nasjonalbiblioteket.

NJKF har inngått avtale med Nasjonalbiblioteket om digitalisering av Kart og Plan og publisering i den digitale bokhylla på www.nb.no. Digitaliseringa er no ferdigstilt og tidsskriftet frå det første heftet kom ut i 1908 er gjort tilgjengeleg og søkbart for både norske og utenlandske brukarar. Nye hefter skal gjerast digitalt tilgjengeleg i bokhylla først eit år etter utgjeving, slik at siste årets hefter får ein ikkje tilgang til via denne løysinga.

Tidsskriftet kom ut under namnet *Tidsskrift for det Norske Utskiftningsvæsen* i åra 1908–1951, *Norsk Tidsskrift for Jordskifte* og

Landmåling i åra 1952–1969, og altså under nåværande namn *Kart og Plan* frå og med 1970.

Det er både enkel og avansert søkefunksjonalitet i den digitale bokhylla på Nasjonalbiblioteket. Ved bruk av søkeord kan den interesserte svært enkelt finne fram til artiklar med bestemt innhald.

Ei skattkiste med meir enn 100 års historie over fagutviklinga er dermed gjort lett tilgjengeleg for alle interesserte. Særleg for forskarar gjev vårt tidsskrift i den digitale bokhylla nye perspektiv for å forstå dagens system med grunnlag i dei interesser og tankegangar som har vore rådande på fagfeltet gjennom meir enn 100 år.