



BÅRD MAGNUS FAUSKE  
Landskapsarkitekt MNLA, byplanleggar.  
Artikkelforfattaren har arbeidd sju år som  
byplanleggar i Bergensregionen og var  
visepresident i Norske landskapsarkitekters  
foreining frå 2009-2012. Han skreiv  
mastergradsoppgåva på temaet «Gjennomføring  
av plan og fysisk resultat. Strategiplanen for  
Byaksen i Drammen» ved UMB 2005.

## Planlegging av infrastruktur Ein planleggar sitt musikalske rammeverk

**Argumenter for ei holdbar byutvikling og hent raus honnør for å bringe visdom og ærlege løysingar inn i ei verd der pengane rår. Men utbyggerane treng ein trygg avtalepart og byggherre som kan bære ansvaret med å endre eller tilpasse omgivelsane når vi bygger om byane våre. Viss ikkje kan du tømme den økologiske sjampanjen i fjorden.**

Bergen har dårlegare arealutnytting enn dei andre store byane i Norge. Det er mange årsaker til det. Men ei årsak som har interessert meg, er måten byutviklingsarbeidet har blitt gjennomført på. Då tenker eg særleg på rolla til det kommunale Bergen tomteselskap AS.

Selskapet har i fleire tiår bidratt til å bygge ut store byggefelt på åsane rundt Bergen. Dette har vore bygd ut med rekkehus, kjeda hus og leiligheter med låg tettleik samanlikna med den tradisjonelle bykjerna. Selskapet kjøper opp ubygd eller lite utbygde tomteland, dei planlegger områda samla, bygger ut veg, vann- og avløp

og legg til rette for barnehage- og skuletomter og sikrar tilkomst til friområde og turvegar ut i fri- eller naturområde som ligg i nærleiken. Dei interne vegane har funksjon som samleveg som er knytta til hovedvegnettet. Der det finnst tilbød om kollektivtransport, er dette gjerne slutten på ei, høgst to lange kollektivlinje(r) som snirklar seg gjennom heile byen til eit liknande område på den andre sida av sentrum.

Då byrådet i Bergen prøvde ut datokjøring vinteren 2010, svarte tomteselskapet med å innføre kompiskjøring blant sine ansatte. Men ingen har vel bidratt meir til behovet for tiltak som datokjøring enn tomteselskapet gjennom utbygging av desse bilbaserte byggeområda i byen si randsone? Fleire av kollegaene mine på planavdelingen såg ironien i situasjonen og humra godt av avisoppslaget.

### Bergensk fortetting

For å løyse problemet, vedtok Bergen eit fortettingsprinsipp gjennom kommuneplanens arealdel i 2006. Byggesona blei differensiert

mellom ordinære byggeområder og senterområder. Ei rekke av desse senterområda ligg rundt etablerte senterområde eller kollektivknutepunkt i område som allereie har høgare befolkningstettleik enn andre. Her opnar kommuneplanen for å bygge høgare og tettare mot at det blir tilført nye kvalitetar som nye byrom, oppgraderte gater, nye friområde. I eit prosjekt identifiserte vi også moglege gangforbindelsar som kunne korte ned gangavstanden til Bybanen; Bergen sin nye stolthet.

### Planlegge mellomromma

Denne strategien krev ei annleis tilnærming til korleis planlegge og gjennomføre endringar i byen. I staden for å konsentrere oss om sjølve byggeområda slik tomteselskapet gjer, må vi planlegge *mellomromma*, altså dei tiltaka som skal på plass for at det skal vere mogleg å bygge om allereie utbygde område. Dette er typisk tiltak som kjem som anten rekkefølgekrav eller kvalitetskrav til omgivelsane. Dei blir stilt som ulike typar vilkår før kommunen kan gi tillatelse til omsøkte byggetiltak.

Bergen kommune etablerte i 2007 ein eigen seksjon for å inngå dei utbyggingsavtalane som skulle sikre nettopp gjennomføringa av slike tiltak. I 2011 blei det også etablert ei eining i Grøn etat som har fått ansvar med å gjennomføre dei avtalte tiltaka. Undervegs er andre medarbeidarar i Grøn etat involvert i prosjektering av særleg parkar og byrom. Dette arbeidet som i Bergen er fordelt på fleire einingar, samsvarer med Drammen kommune si eining Byprosjekt, som blei etablert i 2001.

### Byggherre og avtalepart

Utbyggerar treng ein trygg avtalepart som kan bære byggherreansvaret for dei tiltaka der ansvaret for finansiering og gjennomføring fell på fleire partar. Særleg mindre utbyggerar har gjerne også ein forretningsmodell som gjer at det uaktuelt for dei å påta seg gjennomføringsansvar for slike tiltak, noko som kan vere aktuelt for mindre tiltak som eit fortau, ein gatestrekning eller ein mindre park. Dei har rett og slett ikkje kompetansen og kapasiteten i sitt eige foretak til å bære dette ansvaret.

Då må dei bli tilbydd eit alternativ med å betale for sin del av ansvaret og overlate sjølve gjennomføringa til ein kompetent part som dei kan samarbeide med om gjennomføringa. Viss ikkje vil dei forhandle vekk desse vilkåra når dei søker byggetillatelse, gjerne i direkte dialog med

politikarane som vil vise resultat.

Det kan tenkast ein modell med områdevis aksjeselskap som handterer slike tiltak. Men skal desse tiltaka bli gjennomført med ein jamt god kvalitet og sikker driftshorison, bør denne eininga vere ei eining med ansvar på by- eller kommunenivå, evt. for fleire kommunar. Konkurransetsetting av entreprenørtjenester til å bygge tiltak kan då sikre at tjenestene blir skaffa med rett kvalitet til rett pris.

### Ulik utbyggingsselskap

Ei slik eining vil ha mange fellestrekk med eit utbyggingsselskap som Bergen tomteselskap, men den kjøper altså ikkje eigedom for å bygge denne ut. Den konsentrerer seg i staden om infrastrukturen som må på plass for at utbyggerar (private eller offentlege) skal kunne sleppe til. Den kan kjøpe strategisk viktig eigedom for å sikre gjennomføring av nødvendige tiltak eller løyse opp kompliserte eigedomssituasjonar og så selje ut det som gjenstår som attraktive byggetomter. Men med denne modellen treng altså kommunen ikkje binde store likvide midlar i utbyggingsområde som vil vere svært dyre å erverve fordi dei ligg i allereie utbygde område.

Organisasjonar, avtalar, prosessar, politikk, utbyggerar og ansvar som fell mellom mange stolar og kvifor ting ikkje funkar kan framstå som så komplekst at mange gir opp. Men det er nettopp dette ansvaret som må plasserast, skal vi lukkast med å gjennomføre god landskapsarkitektur når område skal byggast om. Nokon må ha byggeansvaret for den nye gata, parken i nabolaget eller den vakre strandpromenaden nedanfor det nye, sjønære byggeområdet eller allmenningen du kryssar kvar morgon på veg til bybanen eller der du sit i vårsola og lurar på om du skal invitere ei vakker jente du kjenner ut, medan du les ei bok du ikkje kan legge frå deg og tenker at «faen heller, eg skulle blitt jazzmusikar i staden». Heller enn å skyve ansvaret frå seg, kan kommunen ta betalt frå utbyggerane for å bære det. Dermed oppnår dei same fordeling av kostnader for ny infrastruktur som det utbyggingsselskap som Bergen tomteselskap får til, men utan å kjøpe opp sjølve byggeområda.

### Nøkkel i haldbar byutvikling

Denne endra tilnærminga i utbygging av oppgradert infrastruktur som mange byar allereie



har arbeidd med i mange år, gjer det mogleg å bygge i områder som allereie er utbygde, men som må endrast for å sleppe til fleire innbyggjarar og meir næringsverksemd. Den gjer ubrukt mellomand i byen til verdifylt byggeland, og vi kan spare område utanfor byen til seinare. Denne tilnærminga er også eit viktig premiss i gjennomføring av ei samordna areal- og transportplanlegging som gjer det lettare å bygge skinnegåande transport, styrka busstilbod, betre gang- og sykkelveggar eller andre måtar å redusere bilbasert transport på.

#### **Fagnettverk og tenester**

Vi som planlegger nye gater, ein park eller eit byrom må særleg sjå til at vi deltar i utarbeidinga av reguleringsplanar og utbyggingsavtalar. Det er her rammene for desse prosjekta blir til. Som konsulent kan du etablere fagnettverk med juristar og økonomiar som arbeider med desse temaa og tilby tenester inn mot nettopp desse prosessane fordi dei igjen utløyser og skaper prosjekt som elles kan vere vanskeleg å få til.

Foto: Bård Magnus Fauske

