

Skipsverftet i Tromsø

Møtet mellom kulturverdier, identitet og urbanisme

Marion Carstensen Olsen

Masteroppgave i Kunstvitenskap, KVI-3900 - mai 2019



Innholdsfortegnelse

Forord.....	4
Sammendrag.....	4
1 Innledning.....	5
1.1 Problemstilling og avgrensning.....	6
1.2 Kilder.....	7
1.3 Stedsteori, begreper og kulturverdi.....	9
1.4 Metode og oppbygging.....	12
2 Historisk utvikling av Skipsverftstomta og omegn.....	14
2.1 Empirebyen – framveksten av Skansen og Skipsverftet som sted.....	14
2.2 Mot modernisme.....	22
2.3 By-nostalgi.....	24
2.4 En ny urbanisme.....	28
2.4.1 Kontekst i endring – Nordbyen.....	30
2.4.2 Prosjektbasert byutvikling.....	32
3 Fra Skipsverftstomta til Vervet bydel.....	36
3.1 Arkitektkonkurranse – retorikk og ideal.....	37
3.2 Vervet bydel fra arkitektkonkurransen.....	39
3.2.1 LPO arkitekter.....	42
3.2.2 AT Plan og arkitektur.....	43
3.2.3 Stinessen Arkitektur.....	45
3.2.4 CODE arkitektur.....	46
3.3 Ulikheter og likheter.....	47
4 Kulturverdier.....	48
4.1 Kollektive og individuelle minner.....	47
4.2 Verdier – som måleenhet og begrep.....	49
4.3 Hensyn.....	50

4.4 Narrativt vern.....	51
4.5 Kulturminnene ved Skipsverftet og omegn.....	53
4.6 Kulturmyndighetenes innsigelse.....	55
5 Stedsteori.....	58
5.1 Mentale kart.....	58
5.1.1 De fem elementene.....	59
5.1.2 Identifikasjon av kontekst.....	60
5.1.3 Identifikasjon av Skipsverftstomta.....	65
5.2 Historisk konstans.....	75
5.2.1 Permanens.....	75
5.2.2 Typologi.....	79
5.2.3 Historisk sammenheng.....	84
5.3 Stedsbruk.....	85
5.3.1 Bruksmomenter.....	87
5.4 Ulike identifikasjonsgrunnlag.....	95
6 Retorikk, verdi og realitet.....	97
6.1 Retorikk.....	97
6.2 Verdier.....	99
6.3. Avslutning.....	101
Litteraturliste.....	103
Illustrasjonsliste.....	109
Vedlegg.....	112

Sammendrag

Den gamle og kjente Skipsverftstomta i Tromsø står for stor transformasjon anno 2019. Det er et sted som består av, og omringes av erkjente verdier i form av kulturminner. Dagens byutvikling styres i stor grad av private utviklere med et ideal om fortetning. Dette gjør forholdet mellom kulturminner og utvikling noe mer kompleks. Skal kulturminner og utvikling skilles ad for å sikre at både verdier overholdes og utvikling får skape sitt eget preg, eller kan de jobbe parallelt sammen uten at kulturminner forringes, og utvikling stoppes? Fra arkitektkonkurransen i 2016 kom det fire ulike bidrag fra LPO arkitekter, Stinessen Arkitektur, CODE arkitektur og AT plan og arkitektur. De ulike skissene manet frem forskjellige løsninger og ideer for hvordan den gamle Skipsverftstomta skulle ta form. På grunn av deres forskjellige måter å forme bydelen på, blir det tydelig at ulike verdier vektlegges ved stedet og som videre gir alternative måter å skape identitet på. Det har derfor vært interessant å se på arkitektkonkurransen med tilhørende skisser for å nettopp diskutere spenningen som oppstår mellom identitet, kulturverdier og urbanitet.

Forord

Jeg har vært motivert til å skrive denne oppgaven fordi jeg synes krysningen mellom kulturminner og stedsutvikling er uhyre interessant. De gamle kvalitetene ved etablerte steder blir ofte testet og konfrontert av nye verdier når et område skal forandres, spesielt blir dette mer vanlig når byutvikling tar sikte på å oppgradere allerede eksisterende areal. Dette skaper et helt spesielt spenningsfelt jeg ikke har klart å la være å engasjere meg i, og som jeg er sikker vi vil vente mange diskusjoner om i fremtiden. Jeg håper denne oppgaven kan oppleves som et bidrag til dette, og stimulere til refleksjoner og muligheter rundt møtet mellom gammelt og nytt.

Jeg skylder min dyktige veileder, professor Elin Kristine Haugdal, en helt spesiell og stor takk for all tillit og motivasjon under arbeidet med denne oppgaven. Jeg vil også takke mine medstudenter og de kunstfaglige ansatte ved UIT som har tatt seg tid for å bistå meg med gode konstruktive tilbakemeldinger på seminarene. Jeg skylder også byarkivet og Universitetsbiblioteket en takk for all hjelp og god service med å finne det vide spekteret av litteratur denne oppgaven har krevd. Til slutt vil jeg bruke anledningen til å takke min familie, min samboer og mine venner som har vært svært forståelsesfulle når jeg har vært så kjip og streng med mine arbeidstimer dedikert til masteroppgaven.

1. Innledning

Å skape en stedsidentitet har blitt et viktig aspekt ved byutviklingen de siste tiårene. I løpet av disse årene er det blitt et komplekst ord som kan forstås på mange måter. Siden identitet ble et viktig ord brukt i plansammenheng har begrepet både blitt forstått som noe evigvarende og fast til å bli et flytende begrep. Det kan oppfattes som noe som gir tilhørighet, noe som skapes i samband mellom menneske og sted, eller noe som kan konstrueres gjennom planlegging. Stedsidentitet er blitt et viktig verktøy som kan markedsføres gjennom ulike retoriske verktøy. Det gjør at sted kan heve seg i markedet for å tiltrekke seg mer kapital, kunnskap og omdømme. Dette er viktige punkter for den prosjektstyrte planleggingen som tar utgangspunkt i å utvikle tomter, en etter en.¹ Spesielt når byplanleggingen prioriterer fortetning av bykjerner.² Denne planleggingsmetoden virker å ha skapt en renessanse for stedsforståelse, kontekst og helhetstenkning – fordi det har vist seg gunstig, både for private eiere og kommunen å legge til rette for god identitet. I tillegg må det passes inn i den konteksten tomten allerede står på. Ofte er det allerede etablert sterke verdier ved gamle steder som preger et område sterkt. Når det gjelder planer som berører interesser av større nasjonale, statlige eller regionale interesser som for eksempel kulturminner gjør, gjelder det i tillegg å finne en effektiv måte å bevare slik at kulturminner kan brukes i et bærekraftig lys. Ofte blir det da til at kulturminnene bidrar til å stadfeste en særegen identitet innad på tomten som utvikles.

Skipsverftet ble tatt i bruk i 1848 og har trofast holdt til på samme tomt helt til det i 2017 ble flyttet til nytt sted (under datterselskapets navn Tromsø Mekaniske AS) nord på Tromsøya. I bybildet har dette området lenge hatt behov for en oppgradering. Stedet har vært preget av slitt arkitektur og rustent maskineri. Det har gjort at stedet til nå er opplevd som et ikke-sted, utilgjengelig, forlatt og uten bruksverdi av mange. Det har i grunn lenge vært klart at det ikke er hensiktsmessig å ha industrien i sentrum. En utvikling av Skipsverftstomta ble derfor tidlig initiert i 2000, men uten noen konkret reguleringsplan før i 2015. Allerede året etter utlyste eiendomsselskapet Vervet AS sammen med entreprenørselskapet Totalrenovering, en arkitektkonkurranse for det gamle skipsverftet i Tromsø. Det ble laget fire ulike bidrag fra de inviterte arkitektene LPO arkitekter, Stinessen Arkitektur, CODE arkitektur og AT plan og arkitektur. Se vedlegg, *illustrasjon 1, 2, 3 og 4*. Disse skissene gir ulike måter å utvikle identitet på og videre hvordan man velger å vektlegge de verdier som preger tomta og dens kontekst. Det hele handler om en fornyelse og nyfortolkning av det gamle industriområdet som omringes

¹ Børrud 2005: 271

² Nordahl 2018: 150–165

av verdifulle kulturminner og som skal bli en ny bydel. Arkitektkonkurransen med tilhørende skisser vil derfor fungere som et godt grunnlag for å utforske kompleksiteten rundt begrepet identitet og diskutere spenningsfeltet mellom identitet, kulturverdier og urbanitet - med Skipsverftstomta som utgangspunkt.

1.1 Problemstilling og avgrensning

Identitet og verdi vil flere ganger kobles sammen i denne oppgaven fordi det er vanskelig å skille dem når diskusjonen handler om hvordan skape eller verne om en identitet. Da vil naturligvis planleggingen av Skipsverftstomta, organiseringen og plasseringen av arkitektur og andre stedlige elementer sammen i sin helhet gi det en identitet. Identitet og verdi kan begge forstås som alt og ingenting. Mennesker kan tillegge samme objekt ulike verdier og i ulik grad, de kan være baserte på personlige minner eller felles minner og forståelse for hva som anses viktig. Likeså, er identitet et begrep som kan forstås som noe essensialistisk der man går ut fra at et sted har et slags uforanderlig vesen, som noe fenomenologisk der identitet først skapes i menneskets interaksjon med selve stedet, eller konstruktivistisk der identitet skapes gjennom tid.³

Arkitektkonkurranse er en form for idemyldring der arkitekter skaper noe basert på det potensiale de ser i et sted, og på grunnlag av fastsatte regler og premisser i henhold til både plan og bygningsloven og tomteeiers egne preferanser. I denne oppgaven har konkurransen handlet konkret om Skipsverftstomta i Tromsø (se *illustrasjon 1* for nærmere avgrensning). Jeg har valgt å forfølge skissene som ble produsert for dette stedet i søken etter å finne ut hvilke verdier de ulike arkitektene vektlegger, og i hvilken grad de legger til rette for en identitet i tilknytning til både den fysiske og historiske konteksten til Skipsverftstomta.

³ NAOB: *Essensialisme, fenomenologi, konstruktivisme.*



Figur 1: Gul ring viser areal og kontekst som står for transformasjon. Kartutsnitt: Kartportalen.no

1.2 Kilder

I oppgaven har jeg hovedsakelig brukt skissene fra arkitektkonkurransen som empiri. Siden stedsutviklingen er knyttet til reguleringsplanen for Skipsverftstomta, 2015, har det vært nødvendig å bruke dokumenter knyttet til planprosessen der jeg også har tatt høyde for endringer som har oppstått gjennom planprosessen. Vinneren av konkurransen har i nyere tid foreslått ny reguleringsplan vedtatt i 2019, som jeg har brukt i forbindelse med en spesifikk stedsteori.

For å få forståelse for området har jeg benyttet meg av kilder som forteller om historien og utviklingen av stedet. Jeg har vært hos byarkivet i Tromsø kommune og sett på gamle reguleringsplaner og skriftlige dokumenter som beretter om visjoner og tanker for utviklingen i område. Kildene fra byarkivet har i stor grad gjort det mulig å spore utviklingen ved Verftet. Hallvard Tjelmelands *Tromsøs historie gjennom 10 000 år* (1996) har gitt godt innblikk i overordnede tankeretninger og visjoner innen byutviklingen i Tromsø, mens Sverre S. Sørensen *Tromsø Skipsverft 1848–1948* (1948) har gitt meg mer konkret informasjon om Skipsverftet, hva som foregikk der, og hva det bestod av. Andre som forfatter Knut O. Arntzen og tidligere fylkeskonservator Jens Storm Munch har igjennom tekstene «Skansens historie» og «Skansen i dag og i morgen» (1971) bidratt til dypere informasjon om Skansen som sted og historisk minne.

Siden stedsutvikling er en sentral del av oppgavens tema, har det vært nødvendig å se på byplanleggingsideologier og bevaringstankegang knyttet til oppgavens tema. For å få et innblikk i hvordan byutviklingen har endret seg og forståelsen av urbanitet har jeg benyttet meg av Lance Jay Brown, David Dixon og Oliver Gillhams *Urban Design for an Urban Century* (2014) som på ulike måter bidrar til å gi innsikt i urbanisme som begrep og tankeretning. Karl Otto Ellefsens artikkel «Idealene i norsk bolig – og byplanlegging i de siste tiårene» og Elin Børruds doktoravhandling «Bitvis byutvikling» (2005) har vært gode kilder for å spore idealene de siste årene. Nils Aarsæther, Eva Falleth, Torill Nyseth og Ronny Kristiansens *Plan og Samfunn* (2018) har ellers vært en nyttig kilde for å få et begrep om dagens byutviklingsprosess og ideologi. I oppgaven har jeg funnet mye informasjon igjennom offentlige plandokumenter hentet fra kommunens nettside. Jeg har ellers vært opptatt av å få med meg fersk informasjon nærliggende tema, for eksempel ved konferansen *Tverrfaglig planlegging i regionalt perspektiv* holdt i Alta på Kulturhuset (2019), og folkemøte om *Vervet bydel og identitet* holdt i Tromsø på Verdensteateret (2019).

Når det kommer til bevaringstankegang har Dag Myklebusts «Verditenkning – en arbeidsmåte i bygningsvern» (1981), Reidar Bertelsen «Et forsvar for hus som har kommet i knestående» (2015), Dag Otto Ellefsens «Narrativt vern» (2008), og Riksantikvarens egne dokumenter og nettside, vært med å gi ulike perspektiver og formeninger om vern og bevaring.

God informasjon om arkitektkonkurranser fant jeg i Magnus Rönn *Architectural Competitions* (2010) der flere forfattere har bidratt med tekster som ser på konkurransens retoriske vesen og dens sammenheng med ideologier og samtidens normer. En bedre forståelse for hva dette er slags verktøy brukt i stedsutvikling har naturligvis vært interessant å se på fordi oppgaven bruker arkitektskissene til å se på hvordan arkitektene vektlegger verdier, og videre søker å skape identitet.

Som allerede antydnet, kan identitet forstås på ulike måter. I oppgaven vil jeg bidra til å vise at det henger sammen med både bevaringstankegang, utvikling og retorikk. Iben Brinchs Jørgensen *Når steder skapes* (2016) har vært en kilde til stor hjelp for forståelsen av etableringen av en stedsidentitet, og for å forstå hvordan bevaringstankegang henger sammen med utvikling. Hva et sted er for oss, og på hvilke måter omgivelser preger mennesket på, er tema som på 1900-tallet vokste frem med mange teorier. Jeg fant det mest hensiktsmessig å benytte meg av Aldo Rossis (1931–1997) *The Architecture of the City* (1966), Kevin Lynch (1918–1984) *The Image of the City* (1960) og Christian Norberg-Schulz (1926–2000) *Stedskunst* (1996). Disse teoriene ga ulike perspektiver på stedskvaliteter, samtidig som helhetsaspektet var viktige for dem i oppnåelsen av identitet. Siden oppgaven omhandler et lite

område i en liten by, vil disse byanalysene slik de er formulerte være for vide og generelle. Bruken av disse kildene har dermed vært styrt gjennom å trekke ut relevante elementer og begreper fra de nevnte teoriene.

Skipsverftet har vekt interesse hos mange i byen, og i 2017 leverte Jannicke Mortensen en masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse som handlet om Nordbyen som prosjekt i Tromsø. Oppgaven handler om oppbyggingen av en ny bydel med fokus på den politiske medvirkningsprosessen. Min oppgave vil derfor bidra med andre perspektiver som undersøker arkitektens vektlegging av verdier og utviklingen av identitet.

1.3. Stedsteori, begreper og kulturminnevern

Stedsteori

Ved bruk av stedsteori kan vi forstå de verdiene som knyttes til Skipsverftet bedre. Historie og kulturminner er sentrale aspekter ved området og for å avdekke disse kvalitetene er det fruktbart å se til ulike stedsteorier. Teorier om sted som oppstod på 1960-tallet kom i stor grad av reaksjoner på modernismen og dens ideologi. Noen følte at modernismens byutvikling førte til identitetsløse steder. Blant andre teoretikere er Kevin Lynchs teoretiske verk *The Image of the City* fra 1960 et eksempel på dette.⁴ For han ble det viktig å forstå sted som en visuell helhet og skape mening i omgivelsene. Samtidig som mange reagerte på modernismens sanering og fragmenterte byutvikling, fikk mange ny interesse for bevaring, da spesielt rundt 1950 og 1960-tallet både internasjonalt og innad i Norge. I USA ga Jane Jacobs (1916–2006) liv til nye tanker om byen da hun ga ut sitt verk *The Death and Lives of Great American Cities* i 1961, som direkte påvirket debatten om hvordan byplanlegging burde endres.⁵ Boken var en direkte kritikk av modernismens by-idealene. Jane Jacobs mente blant annet at man trengte det gamle for å utvikle levende bymiljø. For henne var det de historiske stedene som ga liv til byen.⁶

I Norge etter andre verdenskrig var det vilje til moderne byutvikling også en tid preget av mye sanering, og ønske om å modernisere byene. De internasjonale by-idealene som kom med Le Corbusier etter krigen ble også kjent i Norge gjennom gruppene CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) og den norske avdelingen PAGON (Progressive Arkitekters Gruppe Oslo Norge) – som jobbet for å spre de internasjonale visjonene ut i de norske byene.⁷ Arkitektene ville forbedre, modernisere og se mot framtiden gjennom et sett nye

⁴ Brown m.fl 2014: 56

⁵ Brown m.fl 2014: XVII og XIX

⁶ Brown m.fl 2014: 55

⁷ Johnsen 2010: 67

regler og visjoner. I Tromsø gjorde ikke akkurat disse idealene seg så kjente, men etter bybrannen i 1969 var det nettopp arkitektur i tråd med disse idealene som ble reist.⁸ Noen år etterpå følte man at det var noe essensielt som gikk tapt under saneringene og som man ikke fant i den nye utviklingen av byer og mindre steder. Behovet for kontinuitet og følelsen av å føle seg hjemme i omgivelsene meldte seg mer og mer, og enkelte arkitekter begynte dermed å oppdage nye kvaliteter ved den gamle arkitekturen/bymiljøene.⁹ Her bidrog Aldo Rossis *the Architecture of the City* (1966) til en gjenoppdagelse av de historiske aspektene ved byene, og Christian Norberg-Schulz bok *Intention in Architecture* fra 1962 ble antakeligvis et viktig foregangsverk for den voksende interessen for arkitekturens mening, og enda viktigere for stedsidentitet ble hans senere teorier om stedets ånd som blir beskrevet i *Mellom himmel og jord. En bok om steder og hus* (1978), *Genius loci* (1979) og *stedskunst* (1996). På samme tid ble oppmerksomheten rundt miljø større, og som ga rom for nye perspektiver rundt stedsidentitet.¹⁰ På 1970- og 1980-tallet endret også kulturminnevernet seg til å i større grad gjøre bruk av akademiske begrep og teoretiske tilnærmelser, og lokalhistorikere engasjerte seg i utviklingsprosjekt som omhandlet byutvikling. Det ble etter hvert utarbeidet metoder for å gjøre analyser for å gjøre det lettere å gjøre riktig valg, blant annet forsøkte Dag Myklebust å formulere en veileder til vektlegging av verdier.¹¹ Riksantikvaren har selv i ettertid gitt ut veiledere for å vurdere kulturhistoriske steder.¹²

Siden Skipsverftstomta og omegn havner i konflikt med de ulike verdier man kan finne på stedet, har jeg forsøkt å finne en metode som får med seg litt av alt. En kombinasjon av Christian Norberg Schulz, Kevin Lynch og Aldo Rossis teori vil fungere som et godt verktøy for å finne ulike verdier, og for å forstå stedsidentitet gjennom ulike perspektiver. Derfor valgte jeg ikke å følge Riksantikvarens egne veiledere. Riksantikvarens metoder og vektlegging av verdi vil likevel bli drøftet i eget kapittel. For å se på det i et samtidsperspektiv har jeg, som allerede nevnt benyttet meg av andre forfattere som snakker om sted, som for eksempel Elin Børrud, Karl Otto Ellefsen og Iben Brinch Jørgensen.

Helheten er et aspekt både Rossi, Norberg-Schulz og Lynch setter høyt, og som nærmest blir et krav for et vellykket utviklingsprosjekt for dem alle. Aldo Rossis bruker en historisk metode for å analysere sted. I hans bok *The Architecture of the City* (1966) introduserer han

⁸ Tjelmeland 1996: 93–97

⁹ Nilsen 1983: 144 og Sognæs 2015: 182

¹⁰ Ellefsen 2019, 4.–10 januar: 46–47

¹¹ Myklebust 1981: 98

¹² Riksantikvaren u.å: *DIVE - kulturhistorisk stedsanalyse*

blant annet begrepene permanens og primære elementer.¹³ Hvor han ser verdien av byens primære elementer som bærere av kollektive minner, og som bidrar til byens særegenhet som på forskjellige vis har influert utviklingen av stedet. Han argumenterer for at byen er et menneskeskapt objekt og i seg selv har minne.¹⁴ I denne teorien fremstår identitet som noe konstruktivistisk vokst frem i løpet av tid. Christian Norberg-Schulz ligger nærmere en kvalitativ-fenomenologisk metode, og snakker om helheten i form av en stedsidentitet, en teori og måte å forstå sted og arkitektur på som han egentlig kontinuerlig har utviklet gjennom en rekke utgitte tekster. I *Stedskunst* (1996) snakker han om stedets ånd, betydningen av det og hvordan bevare det gjennom forandringer. I oppgaven bruker jeg særlig hans begrep om stedsbruk, der det er samhandlingen mellom mennesket og stedet som gir det en identitet.¹⁵ Kevin Lynch viser til en annen form for helhet ved å anvende psykologiske og visuelle analysemetoder i boken hans *The Image of the City* (1960). Han fremhever menneskets persepsjon av omgivelsene, og dermed betydningen av våre mentale kart på ulike geografiske områder.¹⁶ Alle opplevelser vi får på et sted relateres til omgivelsene, og som videre kan trekke personlige minner, kollektive minner og historie inn i de mentale bildene. Den største faktoren for vellykket stedsutvikling er for han er et tydelig, identifiserbart og lesbare byrom som bidrar til trygghet og komfort.¹⁷

Kulturverdier

Det gamle skipsverftet har som kjent historiske elementer ved seg og besitter mange kollektive minner for byens innbyggere. Kollektive minner er et begrep avledet av filosofen Maurice Halbwachs (1877 – 1945) i boken hans *On Collective Memory* (1925).¹⁸ Det handler i korte trekk om at ulike grupper mennesker har kollektive minner om noe. Dette kan for eksempel være minner rettet mot en spesiell plass, en hendelse eller et objekt. Det er altså ulike grupper mennesker som opprettholder eller gir verdi til sted, hendelse eller objekt ved at de kollektive minnene eksisterer.¹⁹ Forbindelsen mellom kollektive minner og kulturminner er derfor nære, fordi minner og verdi i stor grad opprettholdes i sosiale sammenhenger. Kulturminner er kort forklart, materielle eller immaterielle minner som beretter om historiske eller betydningsfulle hendelser etter menneskelig virke.²⁰ For eksempel kan dette innebære bygninger, objekter eller

¹³ Rossi 1982: 60, 86

¹⁴ Rossi 1982: 34

¹⁵ Norberg-Schulz 1996: 23

¹⁶ Lynch 1960: 4–5

¹⁷ Lynch 1960: 4–5

¹⁸ Halbwachs 1992

¹⁹ Halbwachs 1992: 22

²⁰ Riksantikvaren u.å: *Ordforklaringer*

et sted, naturelementer, tradisjoner, tro, mm. Disse kan videre være av nasjonal verdi, av regional eller lokal verdi. I de fleste tilfeller er det de nasjonale kulturminnene som blir fredet av kulturminneloven. De regionale og lokale er det ofte kommunene selv som sikrer vern av ved hjelp av plan og bygningsloven. Men kulturminner trenger ikke ha et formelt vern for å bli tillagt verdi, dette bestemmes i stor grad av eier av tomten eller brukere, eller gjennom kollektive minner som sådan. Siden egentlig alle kan tillegge et minne/objekt verdi, er det derfor viktig å få påpekt at verdispørsmål, og derfor identitet ikke er noe konstant, men et begrep som er like dynamisk som mennesket selv. Kulturminner og verdispørsmålet vil dermed alltid være gjenstand for diskusjon, alt etter hvilken oppfatning samtidens befolkning har på minnesmerkene. Jeg nevnte at kulturminner og kollektive minner har likhetstrekk. Det er likevel viktig å skille dem fra hverandre. Kulturminneforvaltningen har blitt preget av akademiske måter å forstå, og arbeide med kulturverdier ved å utvikle teorier og begreper for å stadfeste ulike verdier knyttet til noe. Riksantikvaren har for eksempel selv utgitt veiledere for behandling av kulturminner – eller miljø. Tidligere antikvar og kunsthistoriker Dag Myklebust (f. 1948) har i samme ånd forsøkt å formulere et analyseverktøy som kan gjøre det lettere å avdekke verdier, se konsekvensen av dyrkelsen av de ulike verdiene og som kan brukes som et verktøy som viser hvordan vi på best måte kan behandle kulturminner på.²¹ Karl Otto Ellefsen, professor innen urbanisme og landskap foreslår en annen type vern som med fordel kan brukes i utviklingsprosjekt der man transformerer hele miljøer.²² Denne typen vern handler om å verne de narrative aspektene ved sted. Det kan blant annet gjøres gjennom å bevare taktile elementer eller andre detaljer fra stedet (som for eksempel industrielle materialer) og formgi arkitekturen på en spesiell måte slik at den historiske referansen blir visuelt klart.²³ En slik vernestrategi trenger med andre ord ikke å ta utgangspunkt i konkrete objekter – slik det tradisjonelt sett er gjort.

1.4 Metode og oppbygging

For å kunne gi svar på hvordan arkitekter forholder seg til de eksisterende verdiene ved Skipsverftet og omegn har jeg altså fokusert på en kvalitativ tilnærming til stedet. Oppgaven vil ikke gi et svar på om Vervet bydel har evnet å skape en god identitet eller ikke, eller om vern av kulturverdier er gjort tilstrekkelig. Hensikten har heller vært å gi oppmerksomhet til hvordan fokus på identitet, vern og helhetstenkning stimulerer til andre, fruktbare måter å betrakte og håndtere sted på når de utvikles.

²¹ Myklebust 1981: 85

²² Ellefsen 2008: 52–59

²³ Ellefsen 2008: 56

Det er naturlig å starte teksten ved å introdusere Skipsverftstomta gjennom et historisk blikk siden tema i stor grad omhandler historiske og lokale verdier forankret til denne historien. Kapittel 2 vil ta for seg dette (se *illustrasjon 1* for avgrensning). Her ser vi nærmere på stedets fysiske utvikling, når elementer først kom og hvordan det har resultert i stedet slik det står i dag. Kapitlet er bygd opp kronologisk, hvor jeg starter fra 1800-tallet, og jobber meg oppover mot samtiden. Mot slutten av kapitlet ser jeg på dagens førende idealer samt dagens kjennetegn ved byutviklingen. I kapittel 3 viser jeg kort til arkitektkonkurranse som verktøy i byplanleggingen, og kort hva det egentlig innebærer. Her går jeg nærmere inn på skissene som ble fremlagt i forbindelse med arkitektkonkurransen i 2016. Både hva det skal inneholde, og hvordan arkitektene på ulike måter tilrettelegger seg konteksten og fremhever ulike verdier. Teksten går videre til kapittel 4, som mer spesifikt handler om kulturminner og verdier. Det har vært relevant å se på kulturminner og se hvordan vern og konstruering av en identitet påvirker prosjektet. Det vil nemlig innebære en form for bevaring av en historie, enten immaterielt eller materialet gjennom bevaring av fysiske elementer. I kapitlet ser vi på hva som er anerkjent som kulturminner i konteksten og hvilke verdier de er tillagt samt hvilke momenter det er som har skapt konflikter i utviklingen av Skipsverftstomta. Videre drøftes det om verdier og identitet samt bevaringsmuligheter gjennom bruk av ulike teoretikere. I kapittel 5 trekker vi det tilbake til Skipsverftstomta ved å se på tomta gjennom stedsanalyser som fokuserer på helhetsaspekt. Ved hjelp av stedsteorier avdekker jeg stedets ulike potensiale, og muligheter for skapelsen av identitet, samt evnen til å bevare verdier allerede eksisterende i området. Siden det allerede i kapittel 3 er pekt på ulikheter og likheter mellom skissene, vil dette kapitlet hovedsakelig bruke skissen fra LPO arkitekter (vinneren av konkurransen) som analyseobjekt og for å se nærmere på selve stedsidentiteten det legges til rette for. I Kapittel 6 sammensetter jeg disse elementene, verdi, retorikk og realitet. I grunn er disse uløselig tilknyttet hverandre, og kapitlet tar for seg hvordan diskusjon rundt identitet og verdier henger i tråd med byplanleggingens idealer og tilhørende retorikk.

2. Historisk utvikling av område rundt Skipsverftet

Konteksten til Vervet bydel (som prosjektet er kalt) byr på forskjellige utfordringer og konflikter. Både når det kommer til verdivurdering, tilpasning til det gamle, betydningen av selve området og kvaliteten på det nye. Ideene for området gir også spørsmål om byutviklingen framover. Hva skal sentrum i Tromsø være, hvilke funksjoner skal settes hit og andre steder, og hvordan påvirker dette den gamle byen vi jo kan spore 200 år tilbake i tid? Det er derfor viktig å få en forståelse for hva som inngår i Skipsverftstomta kontekst og dens utviklingshistorie til i dag.

Siden det var av handel og sjøfart at byen har tatt sin næring fra, ble havneområdet stadig oppgradert i Tromsø by.²⁴ Dette skjedde for alvor på 1840-tallet, da pæleverket kom, flere brygger dukket opp, og flere kontorbygg så sine første dager.²⁵ På denne tiden ble det også reist mange flere bygninger i byen som kom til å danne linjer og løp som senere utvikling har tatt utgangspunkt i. Havneområdet i Tromsø sentrum er kanskje det som har forvandlet seg mest opp mot vår tid, men også minst. For selv om byen har utvidet seg og stadig fått flere og nye bygg, har man klart å ta vare på mye av det historiske. For eksempel byens bryggerekke ved tollboden Torget, kulturminnene ved Skansen, og området fra Tollbuneset til Skipsverftet og miljøet der. Med det sagt er det selvfølgelig mye vi har mistet også, og bevaringen av enkelte bygg kan ha vært en konsekvens av for eksempel bybranner som naturlig åpnet opp for ny-bygg andre sentrumsnære steder. Men hvordan det historiske i by planmessig forstand er tatt vare på i Tromsø sentrum er et annet tema. Vi skal holde oss til den nordligste sentrumsdelen ved Skansen som til i dag har blitt godt bevart.

2.1 Empirebyen - framveksten av Skansen og Skipsverftet som sted

Skansen ble etablert som et sted lenge før Skipsverftet kom og har derfor tidlig vært med å forme resten av området som angår denne oppgaven. For å forstå Skipsverftstomta som sted og dens historiske utvikling er det derfor greit å se litt tilbake i tid, på Skansen. Skansevollen er kanskje det største og eldste kulturminnet vi vet om i Tromsø, og den kan dateres helt tilbake til middelalderen.²⁶ I 1788 ble vollen kalt for Skansen, men hele området rundt vollen forstås i dag som Skansenområdet.²⁷ Den runde vollen, bygd av jord og stein er omtrent 4 meter høy og 10–15 meter brei. Vollen kan ikke dateres med nøyaktighet, men flere vil trekke dateringen helt

²⁴ Ytreberg 1946: 309

²⁵ Ytreberg 1946: 308

²⁶ Riksantikvaren (u.å): *Skansen/Indre havn/Forsvarsanlegg*

²⁷ Arntzen 1971: 7

tilbake til 1200-tallet. Det ble først brukt som festningsanlegg, til å holde oppsyn og beskytte byen.²⁸ Utsikt i alle retninger fra vollen var derfor svært viktig. Mot slutten av 1700-tallet fikk vollen en ny funksjon. I 1794 ga Kongen, Christian VII, Tromsø bystatus med handelsprivilegier.²⁹ Skansen ble da brukt i tollvesenets tjeneste, men hadde også senere blitt brukt som forsvarsanlegg under Napoleons krigene, hvor også kanonene plassert på vollen.³⁰

Tromsø besto tidlig av handelsmenn av ymse slag, og det var de som la til rette for at Tromsø kunne utvikle seg til den handelsbyen det ble.³¹ Tidlig ble det derfor bestemt at det skulle settes opp en tollbod ved Skansen som hadde god utsikt over fartøyene som kom innom. Hovedbygningen på vollen ble startet på i 1789 og skulle fungere som bolig og et forretningsbygg for tollvesenet.³² Tolleren bygde kort tid etterpå et fjøs, et uthus og en sjå på vollen, og senere i 1850 ble det bygd en stolpebod.³³ På tidlig 1800-tall kom også tollbubrygga og et kontorbygg for tollvesenet ved fjæra på sørsiden av vollen, og vollens første bebygde kontekst lot seg forme av maritim handel og industri. Fra denne tiden av kom det til å bli synlig at områdets funksjon var i en omskiftningsperiode der forsvarsanlegget ikke var viktig lenger, men der industri, bolig og næringsutvikling ble sett på som viktigere for datidens byutvikling.

Allerede i 1788 foreslo Amtmann Sommerfeldt en helhetlig plan for Tromsø by. Hovedsakelig bestod det i en oppdeling av byens gater til rektangulære kvartaler med inspirasjon fra den klassiske renessansebyen.³⁴ Forslaget ble ikke praktisert, og det var dels på grunn av at gateløp allerede hadde tatt form av de gamle kirkestuene ved Prostneset.³⁵ De første planene for byen gjaldt ikke så mye området ved Skansen og Skipsverftet, men det gir oss uansett et innblikk i hvilke visjoner man hadde for byen da den var i ferd med å vokse. I 1813 kom kjøpmannen Konsul Skancke med et nytt forslag for byens plan, se *illustrasjon 2*.³⁶

²⁸ Arntzen 1971: 5

²⁹ Ytreberg 1946: 221

³⁰ Arntzen 1971: 7

³¹ Ytreberg 1946: 221

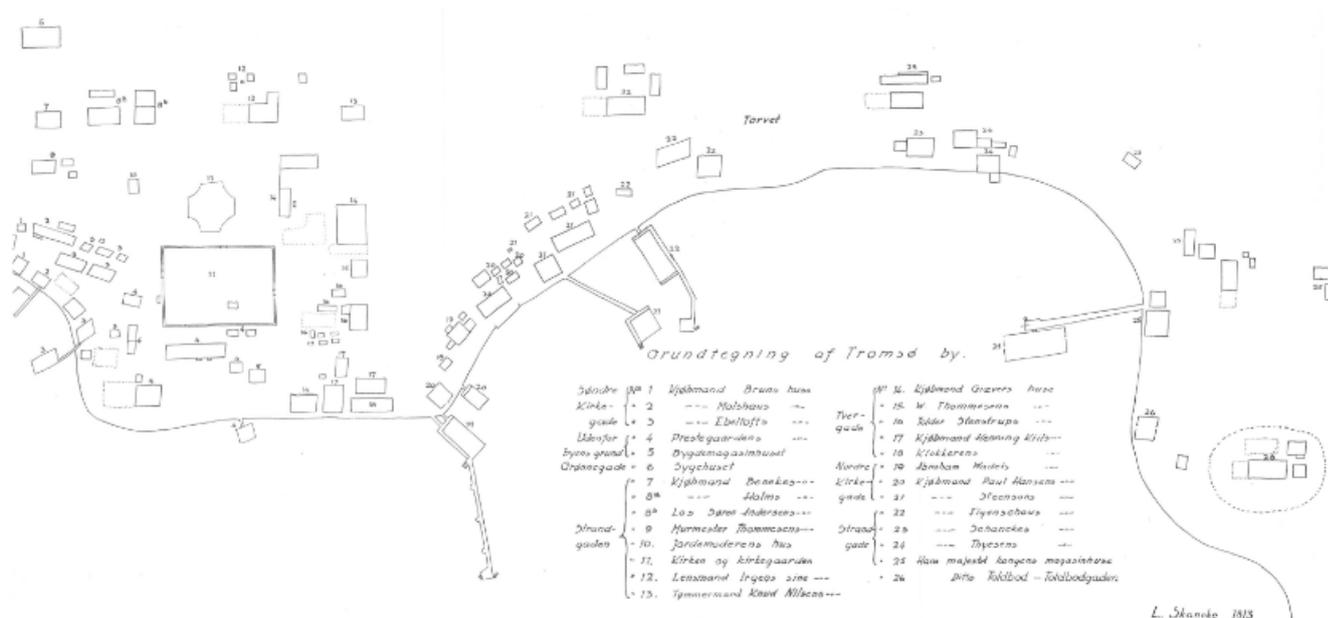
³² Arntzen 1971: 13

³³ Arntzen 1971: 13

³⁴ Hage m.fl 1988: 70

³⁵ Ytreberg 1946: 140

³⁶ Ytreberg 1946: 144

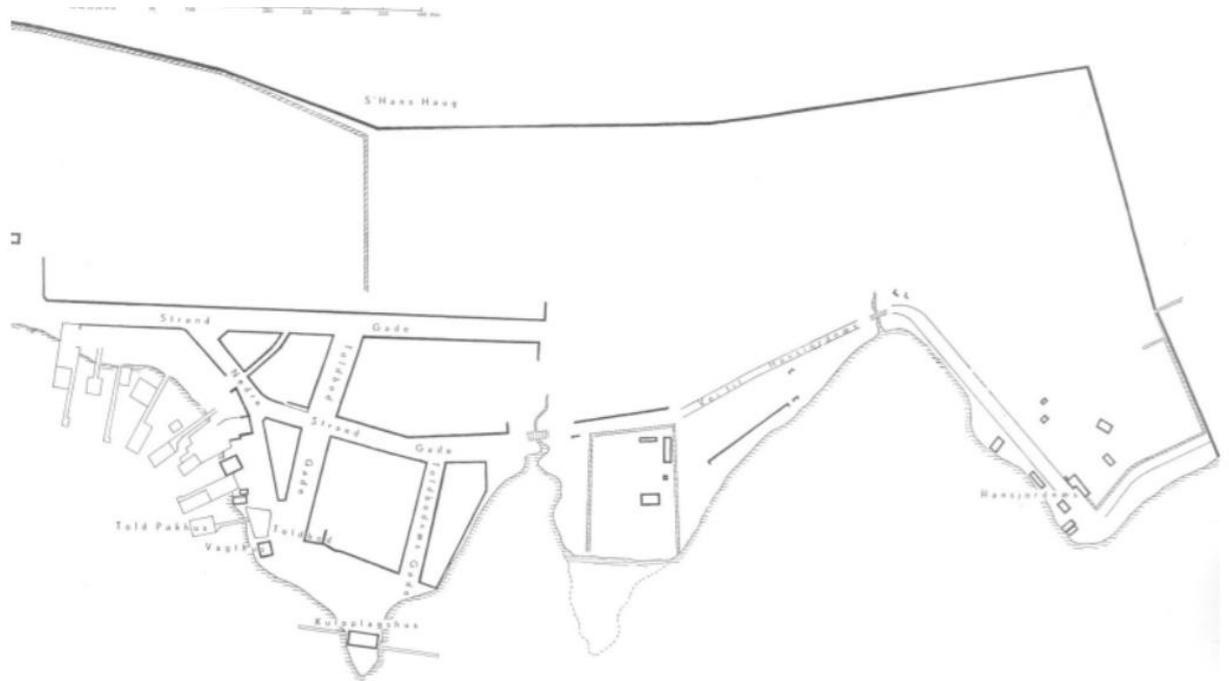


Figur 2: Konsul Skanckes byplan 1813. Illustrasjon: Tromsø kommune

Den ga oversikt over byens bygninger, hva det var og hvem som eide det. Kartet viser en konsentrasjon av bebyggelse rundt havneområdene. På denne tiden var Skansen (og tomter som snart skulle bli Skipsverftet) et sentrumsområde i utkant, da den meste av bebyggelsen var konsentrert rundt Prostneset.

Tromsøs bebyggelse har til dels vokst fram organisk, og er til dels blitt formet på bakgrunn av et klassisk by-ideal. De tidligste planene viser en iver etter å dele byen opp i kvartaler, noe som bare halvveis ble iverksatt ved havneområdet for her hadde bebyggelsen allerede tegnet opp veier og baner. Rutenettsystemet i Tromsø består derfor ikke av rene rette linjer, men bærer preg av byens tidligere strandlinje, noe som også gjør byen mer særpreget. Skulle det klassiske idealet bli fulgt mest mulig, måtte flere bygg og gateløp forsvinne, Sjøløytnant Dues reguleringsplan fra 1837 vitner om dette (se *illustrasjon 3*). Her ble det

foreslått å fjerne deler av skansevollen slik at det ble dannet et nokså perfekt rutenett. Det var orden, med rette linjer og ingen forstyrrende små gater.³⁷



Figur 3: Sjøløytnant Dues reguleringskart fra 1837. Illustrasjon: Tromsø kommune.

Arkitekturen ved sin karakteristiske empirestil var også med på å forme omgivelsene. I dag finner vi gode eksempler på 1800-tallets stil spesielt ved Skansen, Verftsgata, Skippergata og søndre Tollbugate i Tromsø. Hvorfor vi finner så mange eksempler akkurat der er ikke bare på grunn av at området er blitt skjermet for det mest dramatiske av tidens endringer, men fordi man senere med hensikt har forsøkt å beholde et gammelt bypreg her. Handelsmennene og embetsmennene som først kom til Tromsø bosatte seg riktig nok i sentrum. De var menn som hadde råd til å bygge seg flotte store hus som fulgte tidens stil.³⁸ Portaler, vindu og vindusomramninger var viktige elementer i bybildet fordi de skapte nettopp opplevelser av rommet.³⁹ Empirestilen og graden av den klassiske detaljeringen kunne variere og viste seg ofte i dørportaler med klassiske arkitekturelementer som søyler, gesims, kannelyrer og akantusblar.⁴⁰ Den gamle arkitekturen er blitt en grunnleggende verdi for både byen og det arkitektoniske særpreget det gir, og som beretter om Tromsøs sterke tradisjon innenfor håndverkyrket og som kjøpstad.

³⁷ Ytreberg 1946: 362

³⁸ Ytreberg 1946: 359

³⁹ Hage mfl 1988:74

⁴⁰ Thiis-Evensen 2009: 28

Ikke før rundt 1830 tok handelen ordentlig fart i byen, og ti år senere kunne det telles trettitre kjøpmenn og fem skipperborgere i byen.⁴¹ I 1848 opprettet et utvalg av byens partsredere og handelsmenn et interessentskap som skulle gå ut på å reparere og bygge fartøy som gikk til salgs, eller til bruk i egne rederier.⁴² Skipsverftet fikk samme året utmålt tomt på nordsiden av Tollbodneset, og to år senere målte de ny tomt som lå på sydspissen og som støttet opp mot nordsiden. I 1873 utvidet de seg igjen ved makeskifte slik at de også eide tomten på østsiden.⁴³ *Tromsø Skibværfts Interessentskab* som det først het, bestod av ti interessenter hvor J.F.D Mack og M.W. Holmboe ble plassert i spissen.⁴⁴ Opprettelsen av interessentskapet skulle være begynnelsen på et langt virke i Tromsø som reparerte og bygde mange fartøy. Flere fartøy fra verftet ble blant annet brukt til ishavsfiske som siden 1820-tallet har vært en del av Tromsøs viktigste næringsvei.⁴⁵ Noen av disse fartøyene gjorde seg mer kjent enn andre. For eksempel ble det skapt mye blest rundt sluppen *Maren Sofie* - det første fartøyet landsatt på verftet, eller jakten *Gjøa* som ble gjort klart på skipsverftet før den brakte Roald Amundsen til Nordvestpassasjen. *Fredrik Lange* – første skipet som ble bygget i Tromsø og *Polynia* som i den tid var det største skipet interessentskapet bygget.⁴⁶ Ishavsfisket, og betydningen av den for byen, har vært med å markere Tromsø som porten til ishavet. På 1850-tallet anla verftet en helling mot søndre fjære av Tollbuneset som skulle brukes til bygging av mindre fartøy.⁴⁷ Skipsverftet fikk rundt samme tid satt opp to tollkryssere som gjorde dem godt utrustet til å ta imot fartøy som ankom byen.⁴⁸

Mens industrien sakte men sikkert spredte seg på Skansens naboeiendom, ble byggene på Skansevollen i 1863 solgt på auksjon, og da sluttet selve Skansen å være i tollervesenets tjeneste, mens tollbubrygga og kontorbygningen ved fjæra fortsatte.⁴⁹ I 1873 ble Skansen igjen solgt videre til Tromsø kommune, da ble hovedbygningen gjort om til skole, og senere til et epidemilasearett. Også i selve byutviklingen skjedde det endringer, I 1875 kom det et nytt reguleringskart der aksene og gatene mer eller mindre er holdt på samme sted som før, men hvor byen i større grad ekspanderte utover havet. Som vi allerede har vært kort inne på, vet vi at oppgradering av havnen fra 1800-tallet har vært fokus for byutviklingen, der bryggene kom,

⁴¹ Ytreberg 1946: 255

⁴² Sørensen 1948: 8–12

⁴³ Sørensen 1948: 39

⁴⁴ Sørensen 1948: 8, 11

⁴⁵ Ytreberg 1946: 246

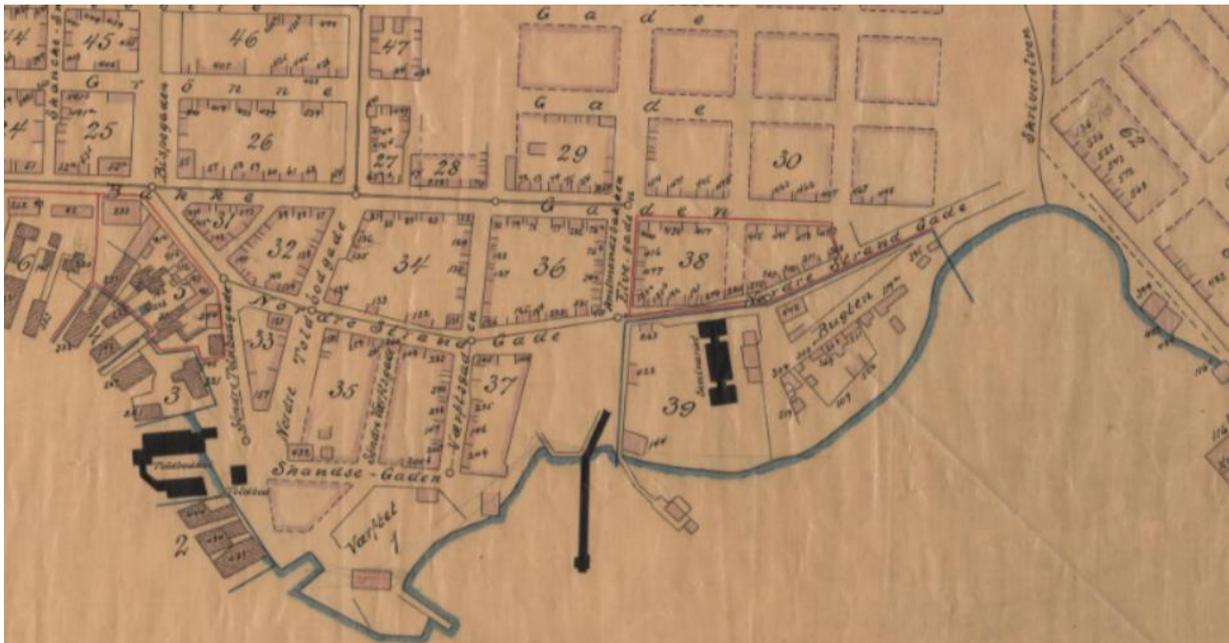
⁴⁶ Sørensen 1948: 22, 37

⁴⁷ Ytreberg 1946: 312

⁴⁸ Ytreberg 1946: 314

⁴⁹ Arntzen 1971: 17

pakkhusene og flere handelsmenn fikk bre seg utover. Det som var et område for tollertjenesten ble nå et større, sentrumsnært område preget av handel og industri. I byplanen ser vi at det igjen er foreslått å skape rutenettsystemet ved Skansen (se *illustrasjon 4*). Kartet foreslår å endre litt på vollen, slik at den runde organiske formen forsvinner og heller tegner opp en krysning mellom et kvadrat og en trekant, slik ville den i utgangspunktet henge mer i tråd med den klassiske byen.



Figur 4: nytt reguleringskart fra 1875. Illustrasjon: Tromsø kommune.

Skipsverftet hadde sine gode og dårlige tider som til slutt resulterte i at de på 1900-tallet gikk over til å bli et aksjeselskap, selskapet lå da under navnet *Tromsø Skipsverft & Mekaniske verksted A/S*.⁵⁰ På denne tiden utvidet de tomten og moderniserte utstyret. *Skanse-gaten 1a* og *1b* ble slått sammen til *Skanse-gaten 1*.⁵¹ Her hadde Knoph & Fosse og Brodtkorb & Holm opprinnelig holdt til, men når de gikk konkurs var det denne sammensetningen av eiendommer som ble Skipsverftets hoved-eiendom.⁵²

Byggene tidligst reist på Skipsverftstomta bestod i treverk, og ble bygget før 1900.⁵³ De svarte forståelig nok da ikke til verkets formål utover 1900-tallet da fokuset på industrien ble større i bybildet. I denne tiden drev de med masse ombygginger og utvidelser av bygg, og det ble i utgangspunkt gjort i betong. Den industrielle arkitekturen gjorde seg nå markant i konteksten rundt som bestod av gammel 1800-talls arkitektur. Enkelte bygg ble foreslått revet

⁵⁰ Sørensen 1948: 43–44

⁵¹ Hansen m.fl. (red.) 2004: 218–219

⁵² Sørensen 1948: 39

⁵³ Sørensen 1938: 30

eller endret i arkitektonisk kledning, blant annet i form av bølgeblikk som var mer brannsikre.⁵⁴ Den første slippen ble anlagt i 1897, og i 1908 kom en til som lenge var landsdelens største.⁵⁵ Disse ble brukt for å trekke opp fartøy til reparasjon, og gjorde det mulig for verftet å arbeide med større fartøy enn før.⁵⁶ Fra 1910–1930 planla de et nytt maskinhus, flere tilbygg til de forskjellige byggene, utvidelse av lagrene, nytt plateverksted, mudring av kaia, nytt maskinverksted (og senere utvidelse av det igjen), oppføring av ny kai med bedre utstyr, oppføring av gjerde rundt hele Skipsverftet, og oppgradering av slipp 2 for å nevne noe (se *illustrasjon 5*).⁵⁷ Dokumenter, litteratur og brev mellom parter fra Skipsverftet og bystyret vitner om at disse endringene erstattet det gamle som stod på verftet og/eller ble bygget ved siden av det gamle.⁵⁸ Også da på Skipsverftets tomt var det lenge mulig å spore den historiske utviklingen. Transportforholdene ble også generelt forbedret ved at det ble montert jernmaster, det ble lagt skinneforbindelse opp til maskinverkstedet, og det ble satt opp en forstøtningsmur nedenfor maskinverkstedet på søndre og nordre side av moloen.⁵⁹ I 1948 ble de fire hellingene som skulle reparere mindre fartøy erstattet med en ny kai.⁶⁰ Skipsverftets tomt har gjennom tiden ekspandert fra *Skansegaten 1* til *Skansegaten 2, 5, 7, Søndre Tollbudgate 19, skippergata*

⁵⁴ Tromsø kommune 1937, brev

⁵⁵ Sørensen 1948: 40

⁵⁶ Sørensen 1948: 34, 40

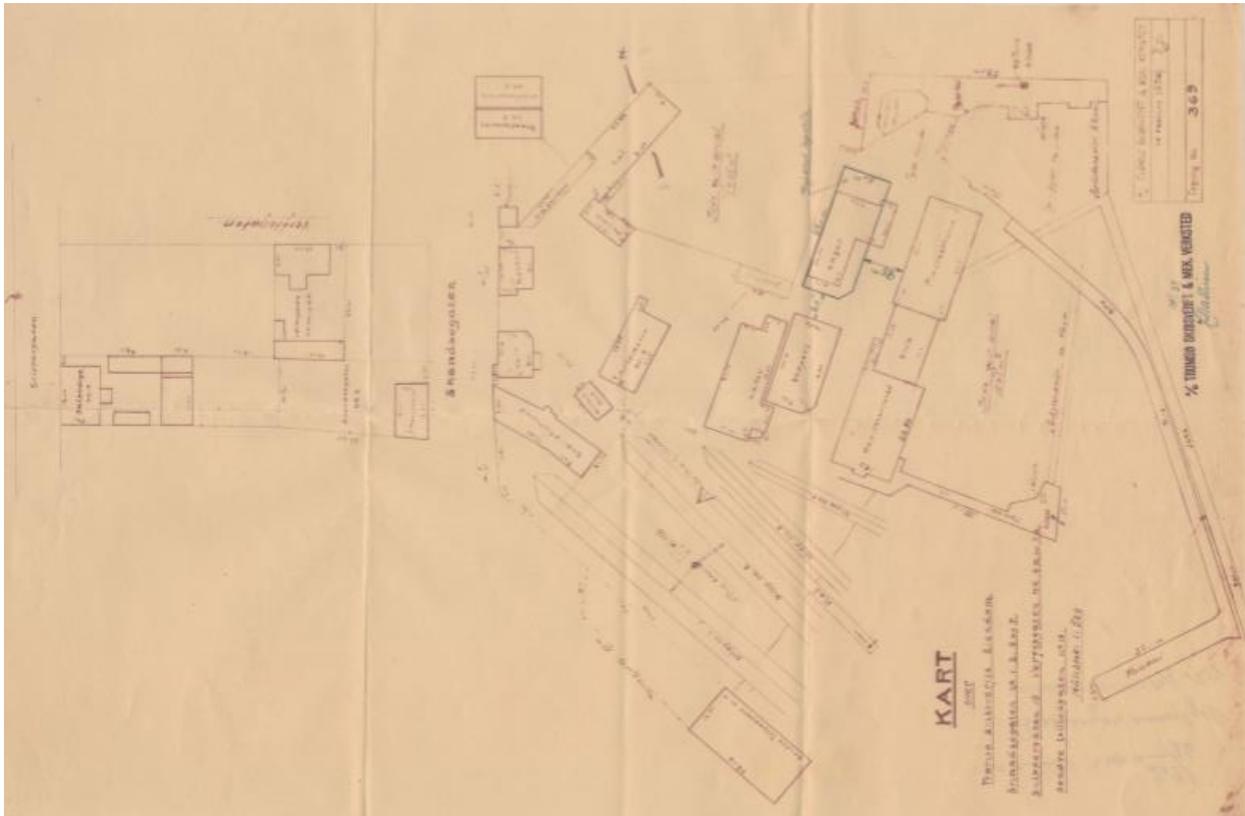
⁵⁷ Sørensen 1938: 30

⁵⁸ Sørensen 1938: 30 og Tromsø kommune 1937, brev

⁵⁹ Sørensen 1938: 30 og Tromsø kommune 1937, brev

⁶⁰ Hansen, Eliassen (red.) 2004: 210

19, Verftsgata 4 a og b har resultert i et relativt stort område (se hele eiendommen på illustrasjon 5).⁶¹



Figur 5: Skipsverftets eiendom ca. 1950. Ingen endringer er gjort. Illustrasjon: Tromsø byarkiv.
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.no>

Der Skansen bærer preg av kvartalsstruktur og tydelig inndeling av bebyggelse, er Skipsverftstomta preget av industriell bebyggelse bygd etter funksjon og behov. Bygg er plassert der det har vært hensiktsmessig og er ikke overordnet noen form for struktur. Det har gjort at de har fått en løsere form for bebyggelse sammenlignet med Skansen som jo er underlagt en delvis kvartalsstruktur. Verftstomta er resultat av flere års utfyllinger i sjø på grunn av industriens ekspansjon. Utfyllingene har fulgt Nordsjetéen som ble etablert som molo for Tromsø havn og stod ferdig omtrent 1907.⁶²

Landskapet ved Skipsverftet og omegn er preget av elven som opprinnelig har rent nedover mot sundet. Dette ble da også et naturlig sted for etableringen av et forsvarsverk i middelalderen. Anlegget sammen med kirken ved Prostneset ble to store maktposisjoner som var nødvendig i en by. Forsvarsanlegget ble som nevnt senere brukt i tollerenes tjeneste, og da

⁶¹ Sørensen 1948: 39

⁶² Tromsø kommune, planbeskrivelse 2015: 18

kunne byen involvere seg i internasjonal handel. I dag er Skansen i stor grad blitt innebygget og viser at byens funksjon har endret seg drastisk. Endringene har sin historiske betydning da den gradvis viser vollens mindre betydning i bybildet. I løpet av 1800-tallet var fokuset på industri, bolig og næring viktigere for byen enn Skansens gamle funksjon som tollsted og festningsanlegg.

2.2 Mot modernisme

Det ble vedtatt reguleringsplaner for byen etter hvert som nye bygningsprosjekt ble brakt frem, så ikke før på 1950-tallet begynte man å få en større helhetlig reguleringsplan for byen.⁶³ Planene innebar å holde på byens kvartalsstruktur, men man ville også utvide gateløpene noe i bredde. Det ble nå mer akseptert å bygge noe høyere i området ved bruodet.⁶⁴ I 1970-årene mistet bygningene som ble brukt i tollervesenets tjeneste ved tollbufjæra sin funksjon og flyttet virksomheten bort til havnebassenget. I disse tiårene lot industrien prege området ved utbygninger i fjæra og utvidelse av bygg og tettere bebyggelse opp mot Skansen. Området rundt Skipsverftet kom til å gå gjennom en stor forvandling. For Tromsøbrua kom i 1960 og markerte Skipsverftet og Skansens plass i bybildet. Det gjorde en regulering av området ganske nødvendig og hadde skapt behov for bedre veier og parkeringsmuligheter. Brua ble liggende ganske tett opp mot industrien ved Skipsverftet, og ble en stopper for videre ekspansjon for Skipsverftet.⁶⁵ Det var en stor begivenhet at Tromsøbrua ble anlagt. Den forbandt for første gang fastlandet med øya og gjorde Tromsø mer tilgjengelig. Det var derfor viktig at brua ikke havnet i en husvegg ved ny regulering av området, fordi bruas egen monumentalitet skulle ruve i området.⁶⁶ På et av Tromsø Skipsverfts høydepunkt rundt 1960-tallet, viste de allerede interesse for å bygge et enda større verft og flytte det nord på Tromsøya.⁶⁷ At Skipsverftet så tidlig har vist interesse i å flytte virksomheten viser bare hvor små ekspansjonsmuligheter selskapet forstod de hadde på dette geografiske området. Siden brua ble anlagt her, var det viktig å sikre en bedre utnyttelse av sentrumsområdene og legge til rette for tilgjengelighet for kjøretøy. For bilene søker seg dit det er tilgjengelighet, ble det tenkt.⁶⁸ Disse tankene resulterte i nye reguleringsplaner i 1963 og 1964 da reguleringsplanen fra 1950-tallet ikke lenger svarte

⁶³ Tjelmeland 1996: 77

⁶⁴ Tjelmeland 1996: 86

⁶⁵ Tjelmeland 1996: 87

⁶⁶ Byarkivet, Tromsø ingeniørvesen 1971, sak nr. 5041 og Byarkivet, Bygnings- og reguleringsvesen 1960, sak 248

⁶⁷ Byarkivet, Formannskapet/bystyret 1957–1963

⁶⁸ Tjelmeland 1996: 89

til formålet.⁶⁹ Det ble tydelig hvordan den store bilismen preget området ved bruhodet. Reguleringen skulle gi nye parkeringsplasser og forbedre veiene ved å for eksempel utvide bredden. Byen ekspanderte og det ble tenkt at veiene måtte forbedres på lik linje hvis utvidelsen skulle fortsatte å avta. Det den nye reguleringen av området berørte var byggene rett ved siden av bruas munning i Verftsgata som måtte sløyfes for å gi bredde til fortau. Verftsgaten og Skippergaten skulle utvides og flere av husene ble foreslått beskåret for å gi mer rom for trafikk og parkeringsmuligheter. Etasjene ble foreslått høyere (opp mot tre etasjer), og Elvegaten ble foreslått utvidet fra 20 m. bredde til 50 m, med en parkeringsplass i midten.⁷⁰ Planene ble ikke gjennomført, men viser i det minste hvordan tidens ideal om bilisme rådet. Samtidig var det en større interesse for å sone-inndele byen slik at området ved Verftsgata og nordover ble betraktet mer som industri og forretningssted.⁷¹ Den tenkte parkeringsplassen i Elvegaten viser at man så på dette området som en større del av sentrum enn hva det var før brua kom. Selv om brua kom og man kunne vente seg en dramatisk endring av området, har altså den historiske bystrukturen vært så å si uendret. At bystrukturen har klart å overleve denne store inngripen i sentrum, har gjort at vi kan spore historien mye nærmere vår tid. *Illustrasjon 6* viser en del av reguleringsplanen etter 1961.

⁶⁹ Byarkivet, Tromsø ingeniørvesen 1971, sak nr. 5041 og Byarkivet, Bygnings- og reguleringsvesen 1960, sak 248

⁷⁰ Byarkivet, Bygnings- og reguleringsvesen 1960, sak 248

⁷¹ Tjelmeland 1996: 83



Figur 6: Reguleringsplan etter 1961. Kartutsnitt: Tromsø byarkiv. (Ingen endringer er gjort i kartet).
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.no>

Den store bilismen regnes som modernismens tidsånd i Tromsø.⁷² Endringene de foreslo ved Skansen-området var ikke fullt så radikale som andre steder i byen, og at stedet ikke er påvirket mer enn det har til nå er bemerkelsesverdig med tanke på etableringen av brua over til fastlandet.⁷³ Etter storbrannen i 1969 kom en ny regulering som åpnet opp for ny bebyggelse i sentrumsområde. Men det var tydelig at tidens tankegang lå nærmere prioritering av det nye heller enn det gamle slik at trebebyggelsen måtte vike for de nye betongbyggene, noe som bringer oss over til neste tidsånd og bevaringsideologi.⁷⁴

2.3 By-nostalgi

Ved inngangen av 1970-årene gikk tanken fra det å skape mest mulig funksjonell byutvikling, mot en større interesse til å ta vare på byens særpreg.⁷⁵ Selv om den store bilismen og "by nostalgien" reiste seg noenlunde samtidig i tid, kan vi finne ulike ideologier. Og det var på denne tiden at diskusjoner rundt bevaring gjorde seg mer gjeldende i utviklingsaker.⁷⁶Når

⁷² Tjelmeland 1996: 87–92

⁷³ Grønnegata, Storgata, Sjøgata og Fredrik Langnesgate var i større grad satt ut til disposisjon for utviklingen av gateløpene og parkeringsplass. Disse planene forutså blant annet sanering av en lang rekke med trebygg langs storgata for å etablere parkeringsplasser. Man ville også anlegge en hovedfartsåre ved Sjøgaten, slik at både den gamle strukturen og bebyggelsen fra 1800-tallet ble foreslått sanert. Tjelmeland 1996: 87–92

⁷⁴ Tjelmeland 1996: 93

⁷⁵ Tjelmeland 1996: 585

⁷⁶ Tjelmeland 1996: 77–79

modernismen ville forbedre trafikkårene i bildet ved å kutte bygninger, kom også kritikken mot sanering av arkitektur og dreide fokuset mot større bevaringstankegang. Større fokus mot det lokale som eget ideal manet frem en velvilje til å finne faste holdepunkt i byen der det nye kunne utvikle seg rundt.⁷⁷ Tiden viste nå behov for å gi uttrykk for stedlig karakter og identitet.⁷⁸ Dette innebar opprusting av gamle verdifulle områder, som for eksempel Skansen.

Sent på 1960-tallet ble det behov for en ny regulering av Skansen fordi det ble foreslått et nytt industribygg fra Dragøy & CO ved Tollbufjæra.⁷⁹ For tiden stod denne fjæra urørt, og hadde ikke blitt mudret på tidligere. Bygningsprosjekter ved fjæra skapte dermed diskusjoner om Skansen som område, som lokalhistorisk minne, som kulturminne og Skansen som et autentisk område med vollen og den opprinnelige strandlinjen. I samme tid søkte også et annet firma (L. Kjær) om å bygge opp et tilbygg av bygningen på sydsiden av Søndre Tollbugate, som også grenset mot tollbufjæra.⁸⁰ Det ble tydelig at industriarkitekturen ved Skansen kom i konflikt med kulturminnene. Man så at Tromsø sentrum kom til å utvide seg mer og mer nordover (med tanke på universitetet lenger nord på øya), og at Skansen kom til å bli en sentral bydel. Industrien passet ikke inn i dette sentrumsbilde, både med tanke på arealet det krevde, miljøforurensningen og funksjonen i bybildet. Å omgjøre området mer rettet mot bolig, forretning og kultur virket mer gunstig i en fremtidig sentrumsutvikling.⁸¹ Som allerede nevnt, var det i tiden stort fokus på verdiene ved Skansen, og derfor ble det foreslått å regulere området som spesialområde.⁸² Det gamle bymiljøet med empire-arkitekturen, Skansevollen, det geografiske ved den opprinnelige strandlinjen og litt av industribyggene nærmere Skipsverftet ble sett på som verdifulle og krevde oppmerksomhet i utviklingen.⁸³ I 1975 og litt senere i 1981 kom det ny reguleringsplan for Skansen som nettopp løftet frem disse momentene. Det ble foreslått å rekonstruere gammelbyen hvor det ble tenkt å flytte bevaringsverdige bygg til, i stedet for at de skulle rives.⁸⁴ Man ville skape et helhetlig miljø hvor man forsøkte å bruke materialer og detaljer som virker naturlig i en gammel by. Det ble naturlig nok enkelte bygg som da bryter med denne helheten, for eksempel *Skansegaten 2* som med sitt formspråk og materiale totalt bryter med empirestilen like ved.⁸⁵ På den andre siden er også disse bygningene verdifulle da

⁷⁷ Ellefsen 2016

⁷⁸ Tjelmeland 1996: 79 og Byarkivet, kommunestyret 1972, sak 829/504

⁷⁹ Byarkivet, Kommunestyret 1972, sak 829/504

⁸⁰ Byarkivet, Kommunestyret 1972, sak 829/504

⁸¹ Byarkivet, Tromsø ingeniørvesen 1971, sak nr. 5041

⁸² Byarkivet, Tromsø ingeniørvesen 1971, sak nr. 5041

⁸³ Byarkivet, Tromsø ingeniørvesen 1971, sak nr. 5041

⁸⁴ Byarkivet, Tromsø kommune 1982, sak nr. 839

⁸⁵ Byarkivet, Tromsø kommune 1982, sak nr. 839

de selv beretter om lokalhistorien og om den industrielle/maritime historien på området. I grunn ble Skansen som område siden 1900-tallet brukt som tilflytningsområde for bevaringsverdige bygg, noe som henger i tråd med bevaringsideologien for tiden. Men det er ikke hvilke som helst bygg som var ønsket, det har vært viktig at høyde og stil var i sameksistens med det som allerede stod på området. Denne tankegangen gjorde det akseptabelt å fjerne gammelt for nytt siden man kunne bevare det i en samlet kontekst ved Skansen. Denne tankegangen førte til en hederlig rekonstruksjon av bygg med historisk og kulturell verdi, men det førte også til at byggene som ble flyttet i stor grad ble bestemt av det formmessige og ikke det samfunnmessige og meningsholdet rundt det.⁸⁶

Ideen om Skansen som et helhetlig gammelt bymiljø var et fremtidsbilde som ble preget av en slags nostalgi for det gamle Tromsø, der interessen og fokus på identiteten skulle være tydelig.⁸⁷ Byens vekst fra 1900-tallet og opp resulterte i at sentrum ble tettere og mer kompakt. Identiteten ble derfor en viktig faktor i stedsutviklingen hvor representativitet ble betraktet viktigere. Dette henger sammen med reaksjonene på modernismens byplanlegging. Den fragmenterende byutviklingen følte forvirrende, og behovet for meningsfulle rom meldte seg i større grad. Å gi sted karakter, identitet og verdi kan ses i sammenheng med dette.

På bykart er det tydelig at Skansevollen har vært en konstant del av bybildet som i liten grad har vært under endring. Det er vollen som utgjør stedet og har lagt grunnlag for den videre utviklingen av området. Rundt stedet hørte det på 1970-tallet til fem bedrifter (Bangsrud, L. Kjær, Dragøy, Astrup Holm og Skipsverftet) som mange har lang tradisjon til området.⁸⁸ Disse havnet i konflikt med verdiene man fant i området rundt vollen, både det fysiske, men også historien. At Skansen er blitt så godt bevart som den har hittil skyldes ikke bare at den er tillagt verdi, men også av hvem som har eid eiendommen. Først var det kongens, så tollvesenets, kommunenes og bymuseets eiendom.⁸⁹ Dette gjør at selve vollen har fått stått uberørt. Men som kjent, er området også preget av industri. *Illustrasjon 7* viser hvordan Skansen er blitt omringet av tidenes mudringsprosjekt og bygningsprosjekter nede ved havnen. Den naturlige forbindelsen mellom sjø og fjære har blitt mindre, og i dag er det siktlinjene som forsøkes bevart når området er så trangt bebygget som det er i dag.

⁸⁶ Ellefsen 2016

⁸⁷ Tjelmeland 1996: 79 og Byarkivet, kommunestyret 1972, sak 829/504

⁸⁸ Byarkivet, Tromsø ingeniørvesen 1971, sak nr. 5041

⁸⁹ Munch 1971: 20



Figur 7: Skansen. Kartutsnitt: Kartportalen

Til tross for Skipsverftets ønske om å flytte virksomheten sin rundt 1960-tallet fikk de ikke gjennomført den planen før i 2017. Da ble det flyttet til *Ringveien 111* på Nordøya etter mange år med planlegging av hva Skipsverftstomta ved bruhodet i sentrum skulle utvikle seg til. Skipsverftets virke har satt dype spor på den gamle verftstomta. Ikke bare i de fysiske restene vi finner på stedet, i for eksempel slippene og bebyggelsen, men også i viten om hva slags verdi stedet har hatt for byens utvikling og vekst. I reguleringsplanene for Skansen ble det også uttrykt ønske om å bevare elementer fra industrien. All reparasjon av fartøy brukt på ishavsfangst og polare ekspedisjoner har bidratt til å kalle Tromsø for Ishavsporten hvor byens redere la om fra selskutfart til ishavsfangst, og engasjerte seg i de ferdene som rettet seg mot Arktis.⁹⁰ Skipsverftet ordnet i stand flere fartøy som dro ut på jakt og ekspedisjoner i Arktisk farvann. Byen ble et knutepunkt for reisende, oppdagere og sjømenn og området var utgangspunkt for mange verdenskjente ekspedisjoner.⁹¹ Det gamle Skipsverftet har med andre ord også en historisk interessant verdi i området.

⁹⁰ Stokke 2014

⁹¹ Stokke 2014

2.4 En ny urbanisme

Siden Tromsø fikk bystatus har det foregått en urbaniseringsprosess helt nødvendig for at byen har kunnet utvikle seg videre til en veletablert kjøpstad. Mens tiden har gått, har byen vokst og fått nye behov i form av vei, bolig, funksjon eller næring. Ved å se på kommuneplan, kommunedelplan og sentrumsplan finner vi klarstilte ambisjoner for Tromsø by. I disse planene rettes det for eksempel fokus mot at sentrum skal ha en rolle som krysspunkt for kultur, handel og næringsvirksomhet, og skal representeres som et godt eksempel på arktisk hovedstad.⁹² Det har vært rettet oppmerksomhet mot en grønnere utvikling, ved å oppruste gamle tomter som ikke er i bruk og fase ut funksjoner som ikke passer inn i bybildet. Man vil tilrettelegge for myke trafikanter og gi rom for bolig og næring som kan skape en levende bydel. Da trengs det en større satsing på uterom, kultur og identitet.⁹³ Kommunen hevder selv at kulturminner og historie skal være en naturlig del av utviklingen av Nordbyen. Dette er mål vi kan finne felles i kommuneplan fra 2017, fra kommunedelplanen fra 2010, sentrumsplanen fra 2007 og områdereguleringen av Nordbyen i 2018.⁹⁴ Det blir altså klart at byens funksjoner ikke alene skal holdes til i sentrum, men spres utover, og nå nordover langs Stakkevollvegen der kultur, handel, næring og bolig er tenkt å være faktorer som sammen skaper livlig miljø i sentrum.

Bolig og næringsutvikling i området er en tanke man lenge har kretset rundt. Utviklingen av Skipsverftstomta passet som hånd i hanske til visjonene og målene kommunen har satt for utviklingen av sentrum. Det er ikke for ingenting at byene søker etter en grønnere byutvikling, med grønnere politikk, større samfunnsspørsmål og miljøproblematikk. Tanke på bærekraft er blitt en sentral del av byutviklingen.⁹⁵ Dagens idealer har også latt seg forme av tiden da kjøpesentrene ble bygd, og tiden etter at desentralisering var et viktig fenomen i byutviklingen. En naturlig konsekvens av dette har vært en endring i fokus på bykjerner. Hvordan man kan bekjempe dette, og ta sentrumslivet tilbake har preget byutviklingen mange steder i verden, kanskje mest tydeligst ses det i USA hvor 1900-tallets desentralisering og soneinndeling av byfunksjoner endte i et svekket sentrum.⁹⁶ Mot slutten av 1960-tallets USA så man verdien i å

⁹² Tromsø Kommune 2017 (Kommuneplan), Tromsø kommune 2007 (sentrumsplan) og Tromsø kommune 2018 (områdeplan - Nordbyen)

⁹³ Tromsø Kommune 2017 (Kommuneplan), Tromsø kommune 2007 (sentrumsplan) og Tromsø kommune 2018 (områdeplan - Nordbyen)

⁹⁴ Tromsø Kommune 2017 (Kommuneplan), Tromsø kommune 2007 (sentrumsplan) og Tromsø kommune 2018 (områdeplan - Nordbyen)

⁹⁵ FNs bærekraftsmål er implementert i arkitektur og byplan i Norge, og har selvfølgelig innvirkning på utviklingen av områder som Skipsverftstomta.

⁹⁶ Sentrum ble et område preget av kriminalitet og fattigdom, mens utkantstrøkene var for de veletablerte. Brown m.fl 2014: 47

sentralisere bykjernen på nytt. Det som kalles for, Urban design, ble et verktøy som skulle gjenopplive sentrum og gjøre det til et attraktivt sted å både jobbe og bo i.⁹⁷ Tanken var at et fokus på by-design skulle opphøye og forbedre forholdet mellom den fysiske formen og det sosiale livet som utspiller seg i området.⁹⁸ Det betyr at det ikke bare er den fysiske transformasjon i et område som er det elementære, men hvordan stedet i praksis blir tatt i bruk og oppleves. Dette er spesielt forhold også Christian Norberg-Schulz anser som viktige elementer for etableringen av en identitet i hans bok *Stedskunst* fra 1996.

Urbanisme som begrep kan forstås både som en tankeretning og som en praksis (byplanlegging). Urbanismen som vokste fra Amerika er en tankeretning som i seg selv ikke er en stil, men et møtepunkt mellom form og sosialt innhold og de meningene disse to sammen oppfyller.⁹⁹ Det handler om det opplevde miljøet og hvordan dette gir grunnlag for et sunt liv videre både fysisk og mentalt. Urbanismen har altså bidratt til å utvide arkitekturforståelsen til å bli et mer tverrfaglig spekter hvor sosiale og humanistiske fag gjør seg relevante og sammen forsøker å finne den beste mulige boformen i et sentrum for mennesker i ulike aldre, med ulike etniske bakgrunn og med ulike behov. Men at det blir så tverrfaglig åpner også opp for flere konflikter. Ut fra denne tanken har det vokst ut flere teoretiske retninger. Den mest kjente av dem er kalt for ny-urbanisme. Det er en ny sosial forståelse for byutvikling og som kan forstås som en motreaksjon på modernismens byplanlegging. Retningen forstår sentrale, tette bykjerner som bedre hvor sentrum ikke er soneinndelt, men består av et flertall av forskjellige tjenester og funksjoner.¹⁰⁰ Dette skal stimulere til en grønnere utvikling hvor man blir mindre avhengig av kjøretøy og dermed bidrar til et sunnere og bedre liv. Det er kjemien mellom det bebygde miljøet og det sosiale livet som utspiller seg der som gir stedet karakter og identitet.¹⁰¹ I Norge argumenterer professor i urbanisme og landskap, Karl Otto Ellefsen, for at det spesielt er to idealer som har gjort seg tydelig i byplanleggingen mot vårt århundre, ny-urbanismen og en såkalt ny-pragmatisme.¹⁰² Førstnevnte som noe stabilt, der ideen ikke endrer seg selv om samfunnet gjør det, et ideal basert på tidløse visjoner, mens sistnevnte virker motsatt og endrer seg i takt med samfunnsendringene der formen er noe man finner og rettferdiggjør gjennom undersøkelse.¹⁰³ I realiteten vil dette bety at visjonene er det samme, men at det arkitektoniske uttrykket endrer seg i takt med teknologi og andre nye former for produksjon. Det er likevel de

⁹⁷ Brown m.fl 2014: 43–45

⁹⁸ Brown m.fl 2014: xi

⁹⁹ Brown m.fl 2014: xi

¹⁰⁰ Brown m.fl 2014 : 258–259

¹⁰¹ Brown m.fl 2014: 258

¹⁰² Ellefsen 2016

¹⁰³ Ellefsen 2016

forskjellige spektrene ved ny-urbanismen som gjør seg mest tydelig i saksframlegg og byplaner, ved for eksempel visjonene om grønn utvikling og levedyktig og attraktivt bomiljø i sentrum. Dette er en naturlig del av stedsutviklingens retorikk. Diskusjon om arkitektonisk form tar mer form av ny-pragmatismen. Et annet viktig poeng Ellefsen trekker, ligger i det økende tema i byutviklingen om flyktning og innvandringsproblematikken som gir økende behov for flere boliger og gode integreringsmiljø.¹⁰⁴ Dette betyr at mangfoldighet og arkitektur som gir plass for flere mennesker med forskjellige etniske bakgrunn for rom til å utspille seg uten å føle seg fremmedgjort for sin egen kultur. Dette aspektet som baserer seg på stedets visuelle fremtreden, er blant annet viktig for Kevin Lynch i hans bok *The Images of the City* fra 1960.

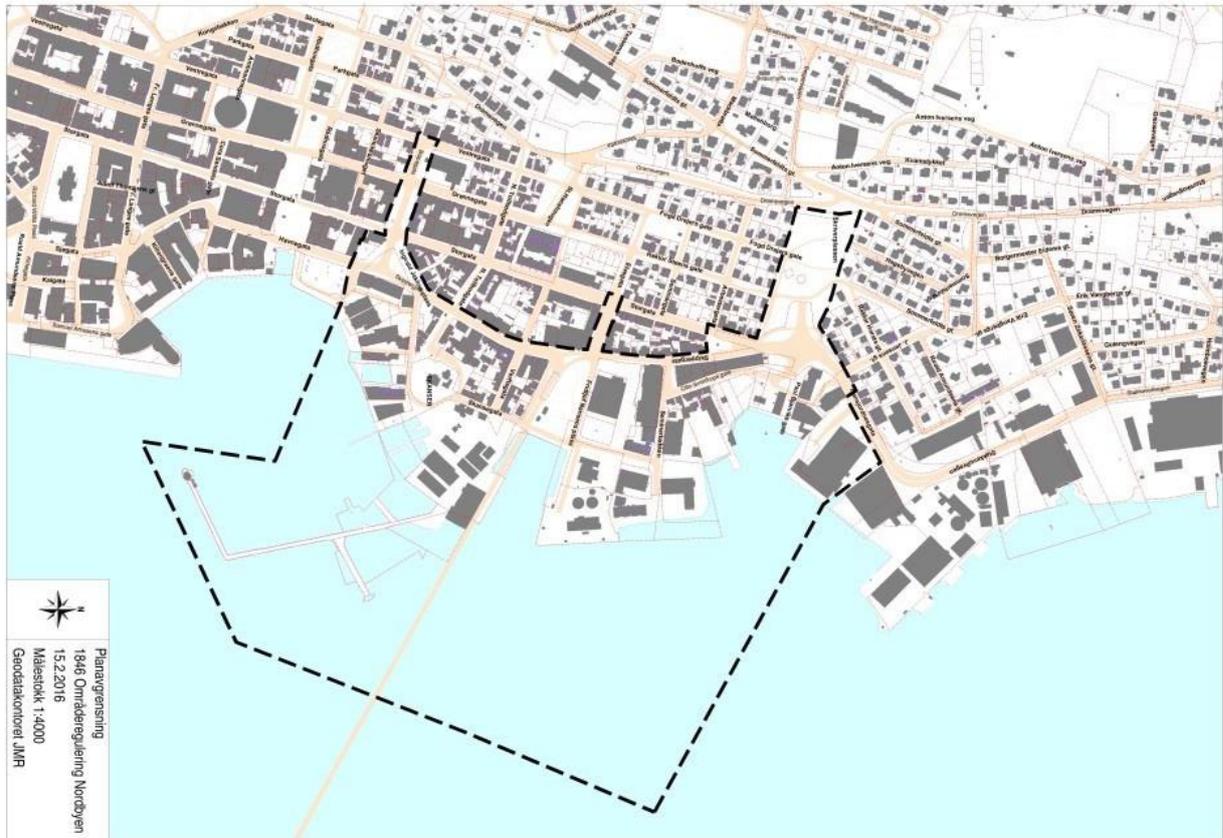
2.4.1 Kontekst i endring - Nordbyen

I 2016 utarbeidet Tromsø kommune et prosjekt som skulle utvikle Nordbyen. Denne planen vil gripe inn i området som er tema for denne oppgaven. Hovedsakelig går planen fra Skippergata og ned, fra Kystens hus i sør og til Agn-forsyninga i nord, se *illustrasjon 8*.¹⁰⁵ En ny

¹⁰⁴ Ellefsen 2016

¹⁰⁵ Tromsø kommune, Nordbyen 2018

områderegulering ble igangsatt senere for å gi orientering over igangsatte prosjekter og ble lagt ut til offentlig høring i 2018.¹⁰⁶



Figur 8: Prosjektet Nordbyen 2016. Illustrasjon: Tromsø Kommune

Tromsø kommune hevder at de skal bygge en helt ny bydel under markerte felt (illustrasjon 8).¹⁰⁷ Der hovedtanken er at kulturminnene og polarhistorien fra området skal være en naturlig del av utformingen av det nye.¹⁰⁸ Ved Vervet har derfor kommunen ytret ønske om at slippene og den industrielle historien tas med.¹⁰⁹ I Nordby-planen skal det hovedsakelig opprustes i gamle industriområder som ikke lenger er hensiktsmessig i sentrum. Målet er å skape helhetlige byrom, som tar med kulturminner men samtidig viser Tromsøs urbane egenart. Målet er å knytte norddelen videre til Stakkevollveien. Skape attraktive byrom for beboere og næringsliv, utvikle gode tilgjengelige uterom, skape balansert funksjonsblanding med attraksjoner og møteplasser, næring, bolig m.m, akkurat som målene for kommuneplan, kommunedelplan og sentrumsplan.¹¹⁰ Dette er idealer vi kan finne igjen i ny-urbanismen som ideologisk retning for

¹⁰⁶ Tromsø Kommune, Nordbyen 2018

¹⁰⁷ Tromsø Kommune, Nordbyen 2018

¹⁰⁸ Tromsø Kommune, Nordbyen 2018

¹⁰⁹ Tromsø Kommune, Områderegulering 2018: 54

¹¹⁰ Tromsø Kommune, Nordbyen 2018

byplanleggingen. At Nordbyen ser for seg flere boligprosjekter, ved Nansenplass på nordsiden av Tromsøbrua gir også Skipsverftet en ny fremtidig kontekst. Det er ikke forekommet noen endelig avgjørelse for hva som skal skje ved Nansenplass, men en annen arkitektkonkurranse fra 2016, på nordsiden av brua brakte med seg noen skisser som ga ideer til utviklingen av prosjektet der.¹¹¹ På *illustrasjon 9* kan vi se et midlertidig fremtidsbilde av området ved brua, med Vervet sør for bruhodet, og Nordbyen nord for bruhodet. Begge griper markant ut i havoverflaten, planlegger bygg som skal løftes i flere etasjer og som skal fungere som både bolig og næringsbygg. Planene som er satt for Vervet bydel går ikke inn under prosjektet Nordbyen, men er likevel i samme ånd, og går under sentrumsplanens mål og visjoner om den nye oppgraderingen av området.



Figur 9: Prosjekt Nordbyen. et fremtidsbilde og mulig ny kontekst for Vervet bydel nord for bruhodet. Illustrasjon: Tromsø Kommune.

¹¹¹ Norske Arkitekters Landsforbund 2016

2.4.2 Prosjektbasert byutvikling

Jeg var allerede innledningsvis litt inne på hvordan identitet som begrep kan forstås på ulike måter. Det kan likens også argumenteres for at det finnes forskjellige måter å forstå kontekst, en som er statisk og en som er mer dynamisk.¹¹² Det har seg jo sånn at en by aldri er ferdigstilt, den lever, endrer seg og tilpasser seg samfunnsendringene over tidene, altså kan kontekst forstås som noe i evig endring. Når kulturmyndighetene argumenterer for vern og tilpassing av kulturminnene (spesielt når det kommer til bevaring av miljø) legger de lys på en statisk vurdering av sted. Men det er også på grunn av kulturmyndighetenes konservative at nettopp verdifulle elementer av historien blir ivaretatt, det som er av felleskapets interesse. I sammenblandingen av bevaring og utvikling kommer også urbanisme inn i bildet. Ved siden av de ulike ideologiske forståelsene for kontekst, er altså den praktiske biten avgjørende – altså hvordan byplanleggingen i praksis endrer, bruker eller ivaretar konteksten i utviklingen av noe nytt.

Byutviklingen har med andre ord ikke bare endret seg på grunnlag av idealer. De er i seg selv komplekse, der tidens politikk, teknologi, og forskjellige hendelser resulterer i nye tanker om en ønsket byutvikling. Endringer i offentlige organer og styringsmåten påvirker utviklingen. Siden slutten av 1900-tallet har vi sett lite av helhetlige byplaner og mer i retning av en punktvis planlegging.¹¹³ Det som er tydelig er at de offentlige styringsmaktene i seg selv har begrenset ansvar, og eiendomsmarkedet har på sin side blitt profesjonalisert og tatt mye av planleggingspraksisen overhånd. Arkitekt og professor i by- og regionplanlegging Elin Børrud hevder slik sett at den offentlige byplanleggingen er fanget i en uforutsigbar, kontekstavhengig pragmatisme som blir styrt av de markedsorienterte eiendomsutviklerne.¹¹⁴ Under sine prosjekter setter de premissene for både utforming og diskusjon av prosjektet. De kan komme med egne reguleringsforslag, som de må få godkjent av det offentlige.¹¹⁵ Eiendomsmarkedet har nemlig alle de nødvendige verktøyene. De jobber tett opp mot arkitektfirmaer som tilbyr helhetlige løsninger av høy kvalitet, med markedsføringsrådgivere som strategisk vet å selge innovative ideer og som skjønner forholdet mellom den politiske bakgrunnen og medieoppslag. Av dette skapes det store byutviklingsdebatter som løses i lange prosesser mellom utvikler, kommunen og andre berørte instanser som for eksempel kulturmyndighetene.¹¹⁶

¹¹² Børrud 2005: 286

¹¹³ Ellefsen 2016

¹¹⁴ Børrud 2005: 271

¹¹⁵ Børrud 2005: 271

¹¹⁶ Ellefsen 2016

Den kommunale byutviklingen i dag går i stor grad ut på å sette rammer for de private eiendomsutviklerne. Det er blitt et ideal at byen skal vokse innover, ved å reparere allerede eksisterende bynære areal og at fortetningen skjer med kvalitet.¹¹⁷

Et profesjonalisert eiendomsmarked trenger ikke være en dårlig ting. Det er da nye ideer blir testet. Det er også på den måten at nye diskusjoner om kontekst tar form. Men om de private utviklerne i det lange løp har den største formgivningsmakten kan det ende opp i en byutvikling som glemmer å ta vare på fellesskapets interesser.¹¹⁸ De offentlige styringsmaktene og de private eiendomsutviklerne har ulike motivasjoner. Eiendomsutviklere vil selvfølgelig lykkes for å mette markedet og for at de skal få en lønnsom avkastning på prosjektet. Og det offentlige vil ivareta fellesskapets interesser og forsikre langsiktig kvalitet.¹¹⁹ På den ene siden har du da de som jobber for å ivareta, mot de som søker å åpne opp for muligheter. At prosjekt er markedsstyrt gjør at enkelte prosjekter ofte unnlater å skape koblinger til den historiske konteksten og at det heller settes fokus mot egne interne områder med arkitektonisk strukturell sammenheng for å nettopp kontrollere de markedsorienterte konsekvensene av det som bygges.¹²⁰ Markerte avgrensninger og forskjellige celledannelser i bybildet er en konsekvens av dette og skaper sentrum- og periferi områder.¹²¹ I oppgradering av allerede bebygde sentrumsområder, kan dette derfor bli problematisk.

Det teknologiske aspektet og retorikken brukt for å fremme prosjektet er også svært relevant i dette tilfellet. Den digitale teknologien har på mange måter i seg selv skapt en ny form for byutvikling.¹²² Der arkitekter og byplanleggere i stor grad bruker digitale verktøy til å skape visjoner, til å kontekstualisere å sette ideene inn i en sammenheng og for å skape illusjoner om hva noe kan bli. Her gjør markedsføringen seg gjeldende, som nettopp selger ideer. Bildene slipper allmenheten inn for å medvirke i prosessen. Men de er kuratoriske fremstilt og vinkler diskusjon i bestemte retninger. Byutviklingen har på samme måter endret seg til å handle mer om det som umiddelbart rører ved deg – begivenheten heller enn den rasjonelle begrunnelsen bak et prosjekt.¹²³

Den prosjektbaserte byutviklingen resulterer i en bitvis planlegging som kan føre til avgrensninger og konflikt mellom det nye og gamle. Utviklere endrer et gitt sted med formål

¹¹⁷ Nordahl 2018: 150–165

¹¹⁸ Ellefsen 2016

¹¹⁹ Børrud 2005: 277

¹²⁰ Børrud 2005: 273

¹²¹ Børrud 2005: 273

¹²² Jørgensen 2016: 116–117

¹²³ Ellefsen 2016

om å skape noe nytt. Og når ulike målsetninger møtes fører det til diskusjoner om hvilke kvaliteter og karaktertrekk ved omgivelsene som skal ivaretas eller bringes med i det nye.¹²⁴ Transformeringsprosjektet Vervet AS har tatt på seg, er i tråd med denne markedsorienterte byutviklingen. I neste kapittel går jeg nærmere inn på arkitektkonkurransen som verktøy i byplanleggingen, med særlig fokus på konkurransen initiert av Vervet AS, som resulterte i fire ulike mulighetsskisser for den gamle Skipsverftstomta. Vi skal se nærmere på hva disse skissene består av og hvordan arkitektene velger å vise at de forstår konteksten.

¹²⁴ Børrud 2005: 278

3. Fra Skipsverftet til Vervet bydel

Forslagstillerne for Vervet bydel har lenge, siden 2001 jobbet med utviklingen av området. De holdt tidlig en arkitektkonkurranse om hvem som skulle bli samarbeidspartner i den videre utviklingen av den gamle Skipsverftstomta. Acona Technopole (nå AT Plan og arkitektur) vant og la inn et planinitiativ i 2010.¹²⁵ Også da var det stort fokus på Skansen som kulturminne, på Nordsjetéen, og på bevaring av byggene langs Skansegaten og de to slippene på Skipsverftstomta. For å belyse de forskjellige mulighetene ble tre forskjellige arkitekturkontor bedt om å lage tre ulike forslag til utforming i forbindelse med en utstilling og åpen runde som ble holdt på Rådhuset. Arkitektene var A-lab, Ghilardi + Hellsten Arkitekter og Langdon Reis, hvorav et av forslagene, BRYGGE, ble fremmet som best.¹²⁶ Forslaget skulle virke inn på det videre arbeidet med reguleringsplanen. Ved offentlig ettersyn kom det tre innsigelser, en fra fylkesmannen og vegvesenet (som ble løst) og Riksantikvaren/fylkeskommunen som bare delvis ble løst og videre endte opp med et meklingsmøte i 2014 (se kapittel 4.6). Reguleringsplanen som kom året etter lot seg forme av dette møtet.¹²⁷ I 2016 ble det utlyst en ny arkitektkonkurranse hvor de fire arkitektene jeg har tatt utgangspunkt i (AT Plan og arkitektur, CODE arkitektur, LPO arkitekter og Stinessen Arkitektur) ble invitert til å lage sine ideer for området. Vinneren skulle bli samarbeidspartner og bidra til videre utvikling av Vervet bydel. I konkurransen ble det satt opp krav og spesielle ønsker forslagstiller Vervet AS ville ha med i utformingen og som arkitektene på ulike måter måtte imøtekomme. Disse gjaldt i hovedsak restaurering av slipp/bevaring av den og bygninger. De ønsket en felles og flytende bydel der funksjonene var spredt utover hele området, og der forskjellige næringsvirksomheter kunne ta del i boligområdet. Man ønsket også plassering av et hotell i området, og en mulig plassering av et nordområdemuseum.¹²⁸

Konkurransen og den videre utviklingen av området etter 2016 gjorde at reguleringsplanen fra 2015 opplevdes noe utdatert. Som vi kommer nærmere inn på i kapittel 5.3, ønsket vinneren av konkurransen, LPO arkitekter å revidere den for blant annet å sikre mer bevaring av kulturminnene.¹²⁹ Det nye forslaget kom i 2018, ble vedtatt i 2019 og viste noen endringer innenfor bebyggelsesstrukturen, byggehøyde, siktlinjer, og bevaring av den industrielle historien. Siden det fortsatt jobbes med planen er lite helt ferdigstilt. Den

¹²⁵ Tromsø kommune, planbeskrivelse 2015: 7–10

¹²⁶ Tromsø kommune, planbeskrivelse 2015: 7–10

¹²⁷ Tromsø kommune, planbeskrivelse 2015: 7–10

¹²⁸ Vervet AS 2017

¹²⁹ Tromsø kommune, saksframlegg 2019: 2

kunstneriske utsmykningen av området er for eksempel ikke ferdig, landskapsarkitektene Lo:Le Plan og Landskap jobber fortsatt med utarbeidelse av de offentlige rommene og det vurderes ny arkitektkonkurranse for den arkitektoniske utformingen av hotellet.¹³⁰ Men områdets struktur og arkitektoniske fremtoning er i grove trekk bestemt, og sier noe om hvilke stedsbruk, vektlegging av verdier og bevaringsideologier de har rettet seg etter.

3.1 Arkitektkonkurranse – retorikk og ideal

Arkitekturkonkurranse er blitt en ganske vanlig måte å avgjøre hvordan større utbyggingsprosjekt skal ta form. Konkurransen ved Skipsverftstomta har vært ment å sikre kvalitet slik at utbyggingen blir en suksess både i samtid og framtid. Arkitekter organiserer da stedets strukturer, rom, funksjoner, normer, meninger, prosesser og systemer gjennom et nytt forslag på hva stedet kan bli.¹³¹ Når det lages forslag til nye utviklingsprosjekt er det derfor viktig at arkitekter har god kunnskap om konteksten, slik at de klarer å balansere verdi- og interessekonfliktene knyttet til stedet.¹³²

I konkurransen for Vervet bydel ble det frambragt ulike ideer som ble vurdert av konkurransens jury. Da særlig vurderes arkitektenes forhold til stedets komplekse situasjon og verdier.¹³³ Jeg har tatt utgangspunkt i de offentlige fremstillingene av skissene (se vedlegg, *illustrasjon 1, 2, 3, og 4*) da det er disse som forteller publikum hvilke intensjoner arkitektene har hatt for området. Selv om Vervet AS og Totalrenovering ga tydelig uttrykk for premissene til oppdraget, betyr det ikke at arkitekten jobber med disse alene. De kan velge å satse med ulik tyngde på de ulike premissene, og trekke inn andre momenter. For kulturkritikeren Susan Sontag (1933–2003) er dette problematisk når det kommer til formidling av historier, spesielt er fotografiet (og all annet digitale fremstillingsverktøy) med på å forme betraktes (i dette tilfellet innbyggere) forhold, og forståelse til det som framstilles.¹³⁴ Dette fordi foto i stor grad oppfattes ekte og virkelighetsnært av de fleste mennesker. Når arkitektene fokuserer på enkelte ting over andre, velges noe annet bort og gir arkitekten mulighet til å hente inn noe nytt de selv mener er viktig.¹³⁵ Hvilken retorikk arkitektene bruker er derfor helt førende på hvordan det blir mottatt hos jury og publikum. Derfor har det vært interessant å se nærmere på arkitektskissene og hele konkurransen som har dreid seg om den nye bydelen som innehar ulike verdier, ulike grader av konflikt-nivå og ulike kollektive minner. Oppgaven deres er jo primært

¹³⁰ Tromsø kommune, saksframlegg 2019: 2

¹³¹ Kazemian 2010: 563

¹³² Kazemian 2010: 564

¹³³ Kazemian 2010: 560

¹³⁴ Sontag 2004: 10–38

¹³⁵ Ramberg 2010: 335

å selge sin ide som best, med et reelt ønske om å skape en god bydel. Men viktig for dem er det også å vinne profitt og anerkjennelse i sitt eget profesjonelle marked.

I kapittel 2 så vi hvordan Skipsverftet mer eller mindre har stått upåvirket av tidens ulike ideologiske skiftninger i byplanleggingen. Når det arrangeres arkitektkonkurranser, og særlig for et større område hvor infrastruktur, flere funksjoner og ulike bygningskropper skal arrangeres sammen til en helhet, blir dagens idealer og normer tydelige. Konkurranser viser hvordan arkitektur reflekterer våre tids idealer og verdier og hvordan disse både blir ivaretatt og endres på samme tidspunkt.¹³⁶ Dette er noe professor Reidunn Rustad i artikkelen «What is Contemporary Architecture? Changes in Architectural Competitions and Architectural Discourse» (2010) jobbet spesielt med. Der avdekker hun at det er enkelte hensyn og idealer som har dominert mer i de enkelte tidene, og at konkurranseformen på lik linje med idealer har endret seg igjennom tidene.¹³⁷ Ny teknologi og nye visualiseringsverktøy gir en kommersiell retorikk og endrer følgelig selve metoden man kan bruke for å fremstille ideer.¹³⁸

I likhet med at samtidsarkitekturen bærer preg av tidens idealer, gjør naturligvis også utvalgsriterier og juryens bedømmelse det. Dette er et aspekt professor Elisabeth Tostrup særlig ser på i artikkelen «Promoting the best: On Competition Rhetoric» (2010). Der fremmer hun i likhet med Rustad hvordan dagens normer og idealer påvirker til hvilke arkitekturprosjekter det er som vinner frem.¹³⁹ Arkitekturkonkurranse er et medium som sikrer at vår tids idealer blir realisert ved at en felles forståelse for kultur og verdier utøves.¹⁴⁰ Nettopp ved at industrien ønskes ut, og boligarkitekturen inn i bynære strøk. Både fordi det stimulerer til mer vekst og mer sentralisert sentrumsutvikling, men også fordi det bidrar til en positiv urban livstil bedre tilrettelagt for helse og sosiale forhold. Arkitektene skal overbevise publikum enten om at normene må endres, eller at det står i stil med de verdier vi har. Stedsutviklingens prosess handler altså i stor grad om måten ideene fremstilles og hvordan det blir mottatt av publikum.

Som jeg allerede har vært litt inne på i kapittel 2, er det byer som tydeligst bærer med seg normer og verdier. Dette er fordi byen er blitt til av samfunnets felles forståelse av verden. Når byen da endrer seg vil også stedets form, mening, innhold, normer, funksjon og identitet bli berørt. Derfor er det interessant å gå dypere inn i et byutviklingsprosjekt og analysere det.

¹³⁶ Rustad 2010: 534

¹³⁷ Rustad 2010: 541

¹³⁸ Rustad 2010: 535–539, 543

¹³⁹ Tostrup 2010: 76–95

¹⁴⁰ Tostrup 2010: 76–95

Endrer stedet seg, endrer også mennesket seg.¹⁴¹ Men selv om vinner er kåret er prosjektet slettes ikke ferdigstilt. Det er en prosess som kan vedvare i flere år, og hvor nye tanker og visjoner kan bre seg. Dette er for eksempel tilfellet ved Vervet som har holdt på siden starten av år 2000, og som hittil har arrangert to arkitektkonkurranser, og jobber med å få en tredje for utforming av hotellet på stedet.¹⁴² Det arkitektoniske er ikke endelig bestemt og kan derfor bære preg av reaksjoner de får fra publikum, media og andre instanser. Det er også mulig å spore endringene fra arkitektskissene lagt fram i forbindelse med arkitektkonkurransen 2016, og prosjektet slik det foreligger i dag i 2019. Prosessen har endret prosjektet fordi det gjennom tid har involvert flere tverrfaglige interesser.

I neste delkapittel skal vi gjøre en selvstendig analyse av hver av de fire skissene for å både forstå essensen av de ulike forslagene og forstå hvilke verdier de primært sett viderefører. Det vil også gjøre det lettere å se likheter og ulikheter dem i mellom og avdekke hvordan ideologi og valg av design i praksis initierer til nye forståelser av stedet.

3.2 Vervet bydel fra arkitektkonkurransen

Vervet bydel skal bestå av flere funksjoner. Tomta vil spesielt bestå av boligarkitekturen. Noen av arkitektene har vist forslag til en kultur – og fritidsarkitektur, i form av forslag til et nordområdemuseum, se vedlegg, *illustrasjon 3*. En annen bygningstype som vil prege området er kontorarkitekturen (i dette tilfellet i forhold til området etablering av næringsarealer, forretning, kontor, butikker og hotell). I tillegg har det vært bestemt å lage en barnehage, som bringer inn en annen arkitekturtypologi. At disse funksjonene blandes utover hele tomten mener jeg kan ses i lys av tidens ideal om fortetning og sentralisering av sentrumsområder. Dette fordi funksjonsblandinger blander bygningstypologier, og typologien med sine enkle karakteristikk for den enkelte funksjon gjør det vanligvis lett for oss å lese hva en bygning er og hva den skal brukes til.¹⁴³ Når disse blandes trengs det andre visuelle måter å sikre at man gjør stedet og arkitekturens funksjon forstått.

Arkitektene som deltok i konkurransen fra 2016 har måtte tilfredstille både de praktiske og økonomiske hensynene som ligger i utviklingen av et nytt område. Men de må også ta hensyn til de estetiske kvalitetene ved byggene, for å skape trivsel slik at området fungerer optimalt, både praktisk og estetisk. En stor del av planleggingen av et område som Skipsverftet går ut på å fordele bygningsmasse på tomten, i relasjon til de øvrige elementene på stedet (som for

¹⁴¹ Kazemian 2010: 566–567

¹⁴² I den siste vedtatte detaljreguleringsplanen for Vervet bydel (2019), laget av LPO arkitekter, ønsket de en arkitektkonkurranse for å få forslag til utforming av hotellet på området.

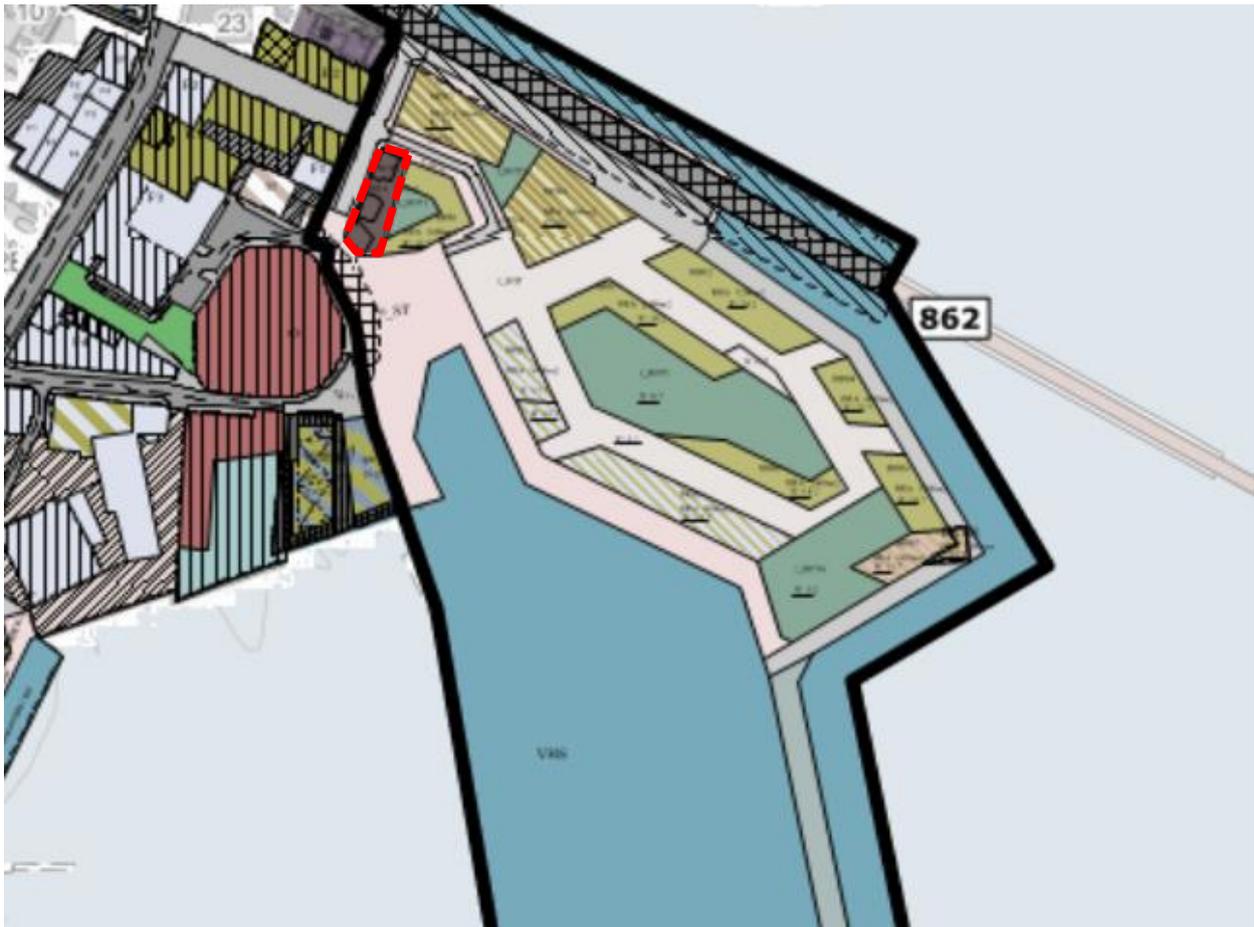
¹⁴³ Mørstad 1999: 43–44

eksempel kulturminner, landskapsformasjoner, sikt osv). Stedet må differensieres med tanke på funksjon og det må være tydelig hvordan området skal brukes for å ikke forvirre brukere. Materiale og fargebruk er ikke bare estetiske kvaliteter ved arkitektur, de har også en praktisk side. For eksempel i måten materiale tar vare på varme, eller hvordan farge reflekterer lys. De visuelle aspektene og stedets struktur bidrar til hvordan mennesker forstår, bruker og identifiserer seg med et sted.¹⁴⁴ Dette behandler vi nærmere i kapittel 5. Først skal vi få overblikk over premissene som har vært førende på hele utviklingsprosessen ved Vervet, og kort se hvordan de bruker konteksten.

Reguleringsplanen 2015

Byen har vokst og fortsetter å ekspandere, og det som engang var et verft skal nå få en helt annen bruk. I kapittel 2 fikk vi et innblikk i hvordan industriens sameksistens med sentrum ikke fungerer, både med tanke på areal, miljø og funksjon. Planene for området i dag forutsetter derfor sanering av den gamle bebyggelsen på Skipsverftstomta. Planene bygger på historiens mudring og utvikling av kaifront ved å la den ekspandere enda lenger ut i havområdet.

¹⁴⁴ Mørstad 1999: 43–44



Figur 10: Utsnitt av reguleringsplan fra 2015. Den røde streken ringer rundt de tre bygningene som bevares (etter krav) i reguleringsplanen.

Vervet bydel skal utvikles til å bli et område for bolig og sentrumsfunksjoner. Målet for prosjektet samsvarer med områdeplanene for Nordbyen, der mål og visjoner går ut på å utvide sentrum mot nord for å skape enda flere boligområder og arbeidsplasser. Den gamle Skipsverftstomta (som ligger på 16 dekar) skal derfor fordobles ved mudring ut i havet. Her er det tenkt en god andel bolig (opprinnelig 420 boliger, senere bestemt 440) med resten til næring, hotell, bevertning og barnehage.¹⁴⁵ Av reguleringsplanen får vi se den tekniske rammen for planens utvikling. Areal avsatt til bygningene danner en elliptisk form som sammen omringer uterom ment for lek og rekreasjon. De er holdt i 3–5 etasjer, mens enkelte strekker seg opp mot 9 etasjer. De ubebygde arealene skal bli torg, bilfrie gater og grønne felles uterom for beboerne. Torget, kai-arealene og den nye kjøreveien ut mot Nordsjetéen er regulert til offentlig byrom. Veiene i boligområdet er regulert til private anlegg for beboere. Planens hovedutfordringer ligger som allerede nevnt hos kulturminnene ved Skansen, Tromsøbrua og miljøbelastningene

¹⁴⁵ Tromsø kommune, saksframlegg 2015

fra området. Siden det er planenes forhold til kontekst og kulturminner som er hovedfokus i denne oppgaven, vil vi ikke gå mer detaljert inn på planens utfordringer. Planene for området slik det kom fram av reguleringsplanen 2015 krevde at de tre trebygningene lengst ut mot veien (skansegaten 11, 9 og 13) skulle tas med videre i utviklingen av det nye området (se *illustrasjon 10*). Det er også avklart at slippene på en eller annen måte bør tas med videre i utviklingen av det nye og at hensyn må vises til Skansen, hvilket i praksis betyr bevaring av siktlinjer.¹⁴⁶ Arkitektenes forskjellige forståelse for dette resulterer i forskjellige forslag til området. Den overordna strukturen bestemmer bebyggelsens plassering i området og innvirker på hvor funksjoner plasseres. Det som skiller de ulike arkitektene fra hverandre er derfor ikke i hovedsak bebyggelsens plassering i forhold til tomten, men arkitektonisk form, fasade, material, farger og andre visuelle aspekter.

3.2.1 LPO arkitekter

(Kapittelet refererer til vedlegg, *illustrasjon 1*)

Illustrasjonene i konkurranseutkastet fra LPO arkitekter har en mørk bakgrunn, noe som gjør at lysspillet fra Vervet tegner opp sterke kontraster og skaper et urbant uttrykk. LPO arkitekter har ikke bare fokusert på å skape stemning i bildet, men forsøker å gi en dimensjon, og et blikk på hvordan området kan bli brukt ved å sette inn mennesker i bildet. Det er ingen forstyrrelseselementer i form av bil og trafikk, ikke på Tromsøbrua heller. Bygningene i konteksten rundt er tatt med, men mørket bidrar til å skjule dem og ramme inn bydelen de har designet. Det mørklagte området rundt settes med andre ord i kontrast til den nye bydelen, som er sterkt lyssatt. Det blir ganske tydelig at arkitektfirmaet hovedsakelig spiller på stemningsaspektet, til det som vi ufiltrert forestiller oss som urbant og levende.

Kontekst

LPO arkitekters bruk av ulike materialer, og måten de bruker vinkler til å skille enhetene fra hverandre, gir den nye bydelen et variert uttrykk. Bydelen virker nærmest som naturlig vekst ut av området, *med Skipsverftets gamle slipper som hovedpunkt*. LPO arkitekter har med god intensjon ønsket å beholde et fartøy på stedet for ytterligere å forsterke relasjon mellom slippene, fartøyet og stedets tidligere historie. Videre er de nye bygningen ved siden av de gamle trebygningene langs Skansegata kledd i trepanel, og bringer på den måten en mykere overgang mellom de gamle bygningene og det nye.

¹⁴⁶ Tromsø kommune, saksframlegg 2015

Når det gjelder den nye bebyggelsens høyde, holder LPO arkitekter seg på om lag samme nivå som Tromsøbrua, noe som gjør at bruas posisjon virker å fortsatt være dominerende. Men, sett fra menneskelig ståsted, ville de nye, langstrakte fasadene i LPO arkitekters forslag stenge for bruas linje. Et av Riksantikvarens kriterier har vært å beholde siktlinjer åpne slik at brua synes og at relasjon mellom Skansevollen og havet ikke reduseres.¹⁴⁷ De langstrakte fasadene åpner ikke opp området, men lukker det på mange måter igjen, med klare grenser og mange vinkler som krysser hverandre. Også Skansevollen ligger som en skjermet liten øy i det ellers urbane landskapet som virker å ha vokst rundt den.

LPO arkitekter forholder seg godt til konteksten ved at den forsøker å forsterke relasjonen til det tidligere maritime virket på område, på en annen side kan noen mene at området virker forstyrrende fordi det bygger vollen mer inn i byen, det trekker ulike vinkler som ikke samstemmer med Tromsøbruas posisjon og den tette bebyggelsen. LPO arkitekter viser intensjon om å ta vare på historie og kulturminner i området, men det er spørsmål om den hele arkitektoniske sammenhengen på stedet, etter denne skissen, klarer å tydeliggjøre det nok hva området har vært, og hvilken posisjon både Skansevollen og Tromsøbrua primært sett har hatt. LPO arkitekter ble kåret som vinner av konkurransen holdt i 2016, og har dermed videreutviklet og endret på noen detaljer i senere tid. Endringene og hvordan de relaterer seg til konteksten kommer vi derfor nærmere i kapittel 6.3.

3.2.2 AT Plan og arkitektur

(Kapittelet refererer til vedlegg, *illustrasjon 2*)

I prosjektskissen for AT Plan og arkitektur presenterer de Vervet bydel på en sommerdag med sol og mennesker i bevegelse, som skaper en dimensjon og følelse av hvordan det kan være å oppholde seg i denne bydelen. Fuglene som akkurat har lettet fra Skansevollen, representerer i utkastet et harmonisk sted hvor man lever i nærhet av naturen og det maritime. Den nærmeste konteksten til det nye Vervet (bygningene ovenfor Skansegaten og industribygget ved siden av) er sladdet bort i presentasjon av prosjektet. Dette styrer perspektivet bort fra kontekst og de forskjellige aspekter ved prosjektet i området og rettleder oss til å diskutere det nye Vervets egen celledannelse i bybildet basert på arkitektens visjoner.

Kontekst

Vervet bydel er komponert av bygningskropper med ulike funksjoner. Bygningene er satt sammen på en helhetlig måte, samtidig som formspråket forteller at de er ulike. Dette gjør at

¹⁴⁷ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 3

Vervet bydel som samlet helhet skiller seg fra sin kontekst. Samtidig må det påpekes at arkitektens valg av materiale og farge også forener det gamle med det nye – som for eksempel vist med de tre Skansebygningene, og den nye bygningen bakenfor, som har fått lavere høyde og holdt i samme farge. Det bringer den gamle konteksten inn i det nye, og det nye inn i den gamle ved Skansen. Bruken av grønt, gult og rødt har dessuten vært vanlig å se i den historiske bebyggelsen rundt, og er nok noe som gir assosiasjoner til det norske. Men i stedet for å ta opp andre regionale kjennetegn som for eksempel saltaket, skapes det enkle former som åpner opp for nye måter å tolke steder på. Den universelle formbruken finner vi flere steder, og er ikke bestemt av konteksten, men gir befolkningen selv mulighet til å tolke området slik de vil på bakgrunn av deres måte å forstå sted på. Det mest iøynefallende ved stedet er den praktiske og sosiale delen ved området. Måten arkitekten har valgt å forme området skaper flere oppholdsrom imellom bygningene til befolkningen, men det er samtidig tydelig at det estetiske aspektet og hensynet til kontekst også er vektlagt. Forestillingen om en urban og sosial bydel er fremtredende i måten arkitekten deler opp bygningskroppene og forsøker å skape arena for sosiale møter og trygge omgivelser. Naturelementene som arkitektene har vektlagt innad i boligområdet er med på dette.

Kulturminnene i området (slippene, Nordsjetéen, Skanse-bygningene, Skansevollen og Tromsøbrua) har tydelig bidratt til arkitektens formgivning av stedet. Ishavskatedralen på andre siden virker også å ha hatt en innvirkning. Bebyggelsen langs Tromsøbrua (bortsett fra den nærmest bruhodet) strekker seg høyere jo lenger ut mot sundet vi kommer, altså i samsvar med bruas profil. Men dette blir, vel og merke, bare tydelig i fugleperspektiv. Står vi på stedet, får vi se deler av brua i måten arkitekten har valgt å bevare siktlinjer. Ved å bryte opp den langstrakte fasaden mot nord, som vi ser i andre prosjekter, oppleves bygningsmassen mer åpen, og siktlinjer fra Skansevollen virker mer naturlig. AT Plan og arkitektur har dessuten valgt å markere stedets relasjon til havet ved å anlegge vannkanaler på tvers over tomten. Dette markerer både posisjonen til Skansevollen og slippenes tidligere funksjon. Som allerede nevnt er Skanse-bygningene tatt hensyn til i måten arkitekten bryter ned størrelsen på de nye volumene og gir bygningene samme farge som de historiske. De historiske byggene brukes videre i det nye, med nye funksjoner, og viser at autentisitet og kollektive minner er forsøkt ivaretatt. Hotellet som er foreslått plassert ytterst mot sundet er iført en annen arkitektonisk stil enn resten av området. Dens bruk av repetitive linjer, sterile farger, stål og glass gir gjenklang

fra Ishavskatedralen på andre siden av sundet. Selv om hotellet og katedralen ikke likner hverandre, er det ingen tvil om at de havner i dialog med hverandre.

3.2.3 Stinessen Arkitektur

(Kapittelet refererer til vedlegg, *illustrasjon 3*)

Prosjektskissen fra Stinessen Arkitektur har tonet ned konteksten ved å bare la prosjektet i seg selv tre frem. Illustrasjonen har et ganske høyt perspektiv, som lar oss få ett innblikk i den indre kjernen i området, men som derimot ikke lar oss se dimensjoner like klart. Siden konteksten delvis er skjøvet ut av bildet, kan prosjektskissen kanskje forstås mer som et drømmebilde enn et virkelighetsbilde, noe jo arkitektens ideskisse faktisk er. Men at konteksten ikke er tatt med lar ikke oss se den i ekte sammenheng med sine naboer. Det virker hemmende på en fruktbar diskusjon om prosjektet som helhet, i relasjon til de fysiske og historiske omgivelsene. Prosjektet fremstår ikke idyllisk, heller ikke er det et forsøk på å være et idealistisk bilde av hva en urban bydel bør være – men rett og slett en grov ideskisse som antyder muligheter.

Kontekst

I Stinessen Arkitekturs bydel fungerer arkitekturens form og plassering som en tydelig ramme rundt området. Nordområdemuseet står i krysningspunktet mellom Vervet bydel og gamlebyen Skansen. Dette er planlagt som et naturlig møtepunkt for området. Bydelens grenser trekkes ikke bare av arkitekturen, men av sjøen som slippes inn i bydelen og helt opp mot Skansevollen. Stinessen Arkitektur gjenforener altså vollen med dens naturlige relasjon til sjøen og tydeliggjør med andre ord kulturminnets historie på en pedagogisk måte. For å forsterke dette, har arkitekten også lagt inn en bru som man må tre over for å komme videre ut mot Vervet bydel hvor boligene, restaurantene og kafeene ligger. Den tydelige linjen som trer fram av vannkanalen viser også at byen har vokst utover sin opprinnelige karakter og henviser sånn sett på et vis til byutviklingens evolusjonistiske side.

Bygningsvolumene er arrangert under Tromsøbruas profil og ivaretar slik sett den dominante linjen brua tegner opp mellom øya og fastlandet. Nordområdemuseet er plassert tett bak trehusene langs Skansegata, noe som kan virke forstyrrende på begge; det dominante museet kan forringe noe av de freda objektenes verdi. Nordområdemuseets arkitektur utmerker seg i området og viser seg monumental. En slik arkitektur kommer til sin fulle rett med åpne rom rundt seg.

Arkitekten virker å ha vært preget av både kulturminner og stedets tidligere funksjon. Dette kommer frem i arkitektens valg i å åpne opp en vannkanal i bybildet. Enkelte arkitektoniske detaljer kan også minne om deler på fartøy, og museets dynamiske form og

mykere linjer kan gi assosiasjoner til bølger. Arkitekturen plassert nærmest brua har en stivere form enn museet som er plassert ytterst ut mot sundet, og kan gi referanse til verkstedsbygningen som har stått der tidligere. Det helhetlige bildet fremstår som ryddig og samtidig lekent, og tydeliggjør hvor grensen mellom det gamle og nye går. Det skaper tydelige indikasjoner på hvordan mennesket skal orientere seg på området.

3.2.4 CODE arkitektur

(Kapittelet refererer til vedlegg, *illustrasjon 4*)

Bydelen laget av CODE arkitektur er også fremstilt på en lys dag. I likhet med de andre har de også i denne skissen tatt med mennesker for å få fremheve den menneskelige dimensjonen og skape ideer publikum kan identifisere seg med. I motsetning til de andre har arkitektene faktisk valgt å ta med noen forstyrrende elementer i form av biler – men de støtter likevel opp fremstillingen om at denne bydelen er fylt med liv. Her får vi et godt blick på hvordan prosjektet forholder seg til den nærmeste konteksten ved Skansen. Konteksten er tydelig fremstilt i prosjektskissen, som gjør at man lettere kan se det i sammenheng.

Kontekst

Vervet bydel består av ulike former, med rekker og arkader, og brygger i flere varianter. Her er det sirkulære tårn og runde basseng. Arkitektens former skiller seg ut fra de andre i konkurransen og kan oppleve å gripe tilbake i tid – da ikke bare i den nordnorske bygningshistorien. Arkitekturen er nedstrippet, gjennomgående hvite og rene i uttrykket gir følelse av en noe nytt om ikke finnes i området rundt. Vervet bydel havner derfor i sterk kontrast til konteksten som preges av gamle nordnorske bygninger som i sitt formuttrykk gir referanser og assosiasjoner til en helt annen tid og et helt annet folk. Historie, identitet, og forholdet til kulturminnene virker å i liten grad vært med å prege utviklingen, eller ikke blitt tatt med videre i det nye. Det eneste som kan trekke assosiasjoner til det regionale er saltakene som kan minne om bryggerekker, som nettopp har preget Tromsø sentrum hele tiden. Det ene bygget formet som et fartøy gir også assosiasjoner til stedets tidligere funksjon, det er da forutsatt at betrakter selv kjenner til historien, se vedlegg, *illustrasjon 4*. Formen av fartøyet fungerer i liten grad hvis ikke konteksten er med på å underbygge den arkitektoniske karakteren. Hotellet plassert ytterst ut mot sundet skiller seg fra de andre i sin runde form. Dens posisjon blir på mange måter avgjørende for hvordan bydelen oppfattes utenfra da det er dette vi ser når vi ankommer byen.

Om ikke hotellet havner i en naturlig dialog med Ishavskatedralen på andre siden, tvinges de i dialog.

3.3 Ulikheter og likheter

Arkitektskissene forholder seg ulikt til konteksten. Vi har CODE arkitektur som har lagt vekt på de symbolske historiefortellende verdiene i konteksten rundt – som for eksempel rekkehusene som trekker referanser til bryggerekkene og pakkhusene som er karakteristisk for Tromsø. Arkitekten har også valgt å forme det ene bygget slik at det ligner et skip – som en tydelig visuell referanse til verftstomtas tidligere funksjon. Bruken av ulike former kan likne et forsøk på å skape forbindelse med en tidligere historie som både kan oppleves som nytt og kjent med tanke på at mennesker og deres kultur er basert på ulike minner. Stinessen Arkitektur legger mer verdi i de fysiske kulturminnene som omringer tomta ved å forsøke å forsterke Skansevollens relasjon til havet, og ved å tydelig gjøre skille mellom det gamle og det nye med et homogent arkitektonisk uttrykk. AT Plan og arkitektur ser verdien i de bygde omgivelsene, som for eksempel Tromsøs fargekart (basert på den gamle empirebygningen som preger deler av byen), eller ved å forsøke å åpne prosjektet opp for å skape rom og siktlinjer fra vollen. LPO arkitekter har fulgt krav om høyde, siktlinjer og ivaretagelse av slipp, men ved første øyekast er det ikke mange referanser til den nærmeste konteksten eller historien – annet enn at prosjektet holder på tomtas relasjon til sjøen. Vi vet at LPO arkitekter i senere tid har fått frem verdien i det historiske aspektet ved Skipsverftet ved å søke mer bevaring både gjennom fysiske rester og detaljering (dette kommer vi nærmere inn på i kapittel 5.3.) I arkitektkonkurransen gir arkitektene både en ikonisk tolkning av stedet (ved å gi bygninger en ny og sterk form), videre en regional tolkning (ved å spille på kjennbare elementer i nordnorsk kontekst) og en kulturhistorisk (hvor kulturminner utenfor planområde har virket førende). LPO arkitekters senere utvikling har sett større verdi i Skipsverftstomtas egne, lokale historier. Det er måten de ulike arkitektfirmaene tar i bruk konteksten som ressurs i planområdets utforming, som skiller prosjektene fra hverandre. Siden skissene har utgangspunkt ved samme reguleringsplan, er det åpenbart mange likheter også. Alle forholder, og forlenger for eksempel tomtas relasjon til havet, og bygger på samme struktur som på forhånd er planlagt.

4. Kulturverdier

Innledningsvis introduserte jeg kort hva jeg i denne oppgaven forstår med kulturminner. At det kunne være av fysisk eller metafysisk karakter. At det kan være alt fra et helt landskap med ulike kvaliteter, til å være et gammelt kulturhistorisk verktøy brukt for flere hundre år siden. Det kan være arkitektur, objekter, miljø, muntlige fortellinger eller sang for å nevne noe. Kulturminner er et stort og intrikat begrep som nærmest gjør det mulig for hvem som helst å bestemme at noe er kulturminne. Beboere, kommunen, kulturmyndighetene kan på ulike måter verdsette et objekt. Kanskje anses en bygning som verdifull for noen som har personlige barndomsminner til det, mens det er verdiløst for andre. Kommunen kan se på det som verdifullt fordi det er et bygg som gjennom mange år har overlevd ulike funksjoner i bybildet og dermed sier noe om dens lokale art. Kulturmyndighetene kan på sin side se på bygningen som verdifull fordi det byggetekniske er særegent nordnorsk. Vi verdsetter altså på bakgrunn av hvilke erfaringer vi har for et objekt og hvor viktige disse synes for oss.

4.1 Kollektive og individuelle minner

De minner vi har knyttet til et sted, til et objekt, eller til en tidligere handling gjort på et avgrenset areal påvirker hvordan vi forstår stedet/objektet, hvordan vi bruker det og ikke minst hvordan vi tar vare på det. Minnene vi har til noe kan være både individuelle og kollektive – en ide filosofen og sosiologen Maurice Halbwachs (1877 – 1945) frembrakte i boken hans *La Mémoire Collective* (1950).¹⁴⁸ Det betyr at mennesker har individuelle minner og kollektive minner rettet mot et objekt. For eksempel Skipsverftet som sted. De som har arbeidet der er en egen gruppe, som ved deres individuelle minner har visse fellestrekk om Skipsverftet. Disse fellestrekkene er holdepunktene i fortellingen om stedet, om erindringen av den. For eksempel vet vi at slippene som ble anlagt i 1897 og senere i 1908 var en stor begivenhet, ikke bare for de som jobbet der men for byen fordi man da kunne lage egne fartøy.¹⁴⁹ At Amundsen og ishavsfangst har vært knyttet til verftet har bidratt til andre positive verdier knyttet til stedet.¹⁵⁰ I dag er det likevel mange som minnes Skipsverftet som øde, forlatt og unyttig nettopp fordi virksomheten ikke er like stort som det en gang var, og fordi det blir sett på som et negativt element i byen. Siden eiendomsselskapet Vervet AS tok over og begynte å planlegge området har restene etter Skipsverftet stått som fysiske minner av en svunnen tid. I byen er det mange som har ulike minner til stedet, både individuelle og kollektive og som påvirker hele diskursen

¹⁴⁸ Halbwachs 1992: 22

¹⁴⁹ Sørensen 1948: 34, 40

¹⁵⁰ Sørensen 1948: 37

rundt stedsutviklingen nord for bruhodet i Tromsø. Teoriene utviklet i kulturminnevernet er rettet mot nettopp å måle verdier opp mot hverandre og se på hvilke verdier et minne har i større sammenheng. Men det er i liten grad lagt vekt på de menneskelige minnene beboerne har til stedet og hvordan dette kulminerer til bestemte holdninger og verdsetting av kulturminner på lokale steder, og videre til identitet.

4.2 Verdier – som måleenhet og begrep

Kulturminneforvaltningen har delt verdiene som er knyttet til kulturminner inn i tre deler: kunnskapsverdier, opplevelsesverdier og bruksverdier.¹⁵¹ Å forsøke å avdekke hvilken av disse tre verdier det er som virker dominerende på et kulturminne kan for eksempel hjelpe til ved å verne det riktig for fremtiden. Det har i hvert fall vært den førende tanken. Dette er nettopp en slags verditenkning Alois Riegl (1858-1905) stod for i boka *Der moderne Denkmalkultus* (1903)¹⁵² Han identifiserte hovedsakelig to verdier, en som tar utgangspunkt i fortiden, og en som baserer seg på samtidens verdier. I hans kjente begrepsapparat finner vi fem vernekategorier – bruksverdi, kunstnerisk verdi, aldersverdi, historisk verdi og den vilde minneverdi.¹⁵³ I boken går det frem at flere av disse verdiene kan prege et objekt, mens andre tydelig vektlegges av bare en verdi, og Riegl forsøker å redegjøre for vernekonfliktene som kan oppstå når det er ulike mennesker som har ulike forventninger til et minnesmerke.¹⁵⁴ Som allerede nevnt innledningsvis har andre teoretikere i ettertid forsøkt å klargjøre aspekter ved verditenkningen og hvordan dette kan brukes i bevaringsarbeid. Kunsthistoriker Dag Myklebust forsøkte nettopp å formulere en metode for å tydeliggjøre verdiene og for å gjøre det lettere å ta valg innenfor bevaringsarbeid.¹⁵⁵ Kulturminneforvaltningens tredeling av verdier, kunnskap, opplevelser og bruk, kan ses i lys av tidligere behandling av begrepene. Verditenkningen har også influert, som vi skal se på senere i oppgaven, måter å gjøre stedsanalyser på etter at stedidentitet ble et populær og ettertraktet aspekt ved byutviklingen i etterkrigstiden.

Dag Myklebust fremhever selv i teksten *Verditenkning – en arbeidsmåte i bygningsvern* (1981) at språket, og begrepene som blir brukt i diskusjoner om kulturminner i grunn kan være selve roten til konfliktene som ofte oppstår i bevaringssaker.¹⁵⁶ Minnesmerker er basert på det psykologiske og er derfor vanskelig å definere. Som nevnt i kapittel 4.1 er individuelle og

¹⁵¹Riksantikvaren. *Ordforklaringer*.

¹⁵² Riegl 2017: 53–62

¹⁵³ Riegl 2017: 53–62

¹⁵⁴ Riegl 2017: 99

¹⁵⁵ Myklebust 1981: 96

¹⁵⁶ Myklebust 1981: 96

kollektive minner tilstedeværende i folkets oppfatning av kulturminner. Det dreier seg om det abstrakte og ikke-målbare allerede i bare ordene og begrepene vi bruker når vi snakker om kulturminner. I tillegg kan et begrep tolkes på flere måter som gjør at de blir vanskelig å skille helt fra hverandre, noe Myklebust demonstrerer ved å ta opp Riegls verdisystem og hans femdeling av verdier (historisk, kunstnerisk, bruks, aldersverdi og den vilde minnesverdi).¹⁵⁷ Myklebust viser til at begrepene som er brukt i bevaringsarbeid på mange måter innehar delelementer av hverandre og at vi bør inkludere flere verdier i analyseverktøyet. For eksempel nevnes identitetsverdi, «... (som) betegner minnesmerkets evne til å skape følelsen av tilhørighet til et geografisk sted eller et sosialt miljø.»¹⁵⁸ I denne verdien er graden av gjenkjennelse for Myklebust viktig – det må anses som noe varig i miljøet.¹⁵⁹ Kulturmyndighetenes tredeling av verdi virker ikke mindre abstrakt og uklar med historiens bruk av verdibegreper i mente. Kunnskapsverdi, bruksverdi og opplevelsesverdi får altså en mangefasettert betydning, med mange ulike verdier som glir over i hverandre. Hovedsakelig argumenterer Myklebust for å avdekke de ulike verdiene for å finne ut hvilke vi vil prioritere, for da vil argumentasjon være lettere forståelig og dermed iverksettelsen av en bevaringsprosess av et objekt eller miljø.¹⁶⁰

4.3 Hensyn

Hvilke hensyn man velger å bevare etter endrer seg ettersom samfunnets behov gjør det. I lang tid har bruksverdien virket å veie mest. Kanskje fordi det er den mest forsvarlige formen for bevaring der det vektlegges om gjenstand fortsatt kan brukes. Vi trenger ikke å se lenger enn til Skipsverftet og bygningene som ble bestemt revet fordi de ga tegn til en aldringsprosess som ikke står i samme linje som dagens syn på bruk av stedet og bygningene. Bygningene som stod der var heller ikke i stil med visjonene for området, industrien ønskes ut og bolig og byfunksjoner ønskes inn. I en slik gentrifiseringsprosess blir historiske levninger vurdert utfra tilstanden den står i. Men det økonomiske tapet eier kan eksponeres for ved å bevare, er i seg selv et dårlig utgangspunkt for utvikling av sted med betydning i flere lag. Det mest bevaringsverdige, og det som tar vare på stedets identitet, er noen år gamle og det er ingenting nytt som kan erstatte det originale. Dette er spørsmål professor i arkeologi, Reidar Bertelsen tar opp i artikkelen hans *Et forsvar for hus som har kommet i knestående* (2015).¹⁶¹ At vi måler

¹⁵⁷ Myklebust 1981: 87–97

¹⁵⁸ Myklebust 1981: 101–102

¹⁵⁹ Myklebust 1981: 102

¹⁶⁰ Myklebust 1981: 85

¹⁶¹ Bertelsen 2015: 201–209

tilstand opp mot våre normer i dag er som å tilpasse kulturminnene for samtiden. Bertelsen legger nærmest opp til et annet ideal innenfor bevaring, der arkitektene bør legge tydelig skille på gammelt og nytt.¹⁶² Det som er forfallent forteller om endringene i samfunnet, og har derfor også en verdi (aldersverdi jfr. Rossi).¹⁶³ Selvfølgelig lar ikke dette seg gjøre midt i sentrum av en by. Vi kan ikke ta vare på alle falleferdige bygningene i en tid hvor byen i seg selv med dens befolkning stadig ekspanderer. Men likevel mener jeg Bertelsen tar opp et relevant spørsmål om hensyn og viser til samtidens makt til å forme kulturminnene etter egne normer, og ikke etter normene i den tiden kulturminnet selv stammer fra. Spesielt interessant blir Bertelsen påstand mot dagens markedsprosjekterte byplanlegging hvor nettopp økonomiske hensyn virker helt rådende og der kanskje felleskapets interesser kan forsvinne. For når det økonomiske hensynet ruver over alle andre hensyn, kan det godt tenkes at store deler av kulturminnet svekkes. I et slikt perspektiv er det lettere å argumentere for at verdien (ved eksempel industriarkitekturen) er forringet og unyttig som vil kreve store økonomiske midler for å i det hele tatt få en (bruks)verdi. På lang sikt kan et slikt hensyn medføre tap av kulturminner for generasjoner som enda ikke har fått etablerte minner til objektet.

4.4 Narrativt vern

I tette bykjerner der private kjøper tomter og utvikler dem, er det altså hovedsakelig det økonomiske som bestemmer om ikke utviklingen preges av tyngre fredningsobjekter. Det finnes likevel andre måter å ivareta de minner som har verdi, men som ikke har fått status sterk nok til å overleve. Professor i urbanisme, Karl Otto Ellefsens artikkel «Narrativt vern» (2008) gir for eksempel et forslag på hvordan man kan verne interessante elementer fra et sted, samtidig som man legger til rette for nytt.¹⁶⁴ Kjernen i denne bevaringsideologien ligger i å bevare de narrative fortellingene som forbindes til et sted, altså at den immaterielle siden av stedet løftes frem. For Vervet bydel vil det innebære å ta vare på den industrielle historien, med fortellinger som knytter stedet til sin kontekst. I kapittel 2 så vi litt på hvordan Skipsverftet har spilt en stor rolle i utviklingen av Tromsø som by, og dens posisjon som port til Ishavet. Dette er en historie arkitektene kunne forsøkt å belyse gjennom arkitektur og materielle detaljer som trekker referanser til akkurat det (mer om dette i kapittel 5). Ellefsen gir arkitekturen en spesifikk rolle til å bevare vikrige sammenheng, der arkitekturen bidrar med å berette om det som ønskes vernes og tatt med videre i framtiden.¹⁶⁵ Slik legges det også større press på arkitektene. Det er

¹⁶² Bertelsen 2015: 207

¹⁶³ Bertelsen 2015: 207

¹⁶⁴ Ellefsen 2008: 52–59

¹⁶⁵ Ellefsen 2008: 56

da ikke nok å bare bevare et gammelt bygg hvis det blir revet fra sin kontekst og står stille som et musealt element på stedet. Poenget er å fremheve det konkrete, og det taktile narrative i en by. Da må man altså ha noen elementer som kan gi en historisk dybde og ikke bare basere seg på former som viser til noe annet.¹⁶⁶ Ellefsen forsøker å få frem at det kreves ulike vernestrategier for de ulike utviklingsprosjektene fordi hver sak dreier seg om ulike steder med ulike fortellinger og verdier.¹⁶⁷ Omfanget av det gamle, graden av et steds transformasjonsprosess og hvordan de offentlige myndighetene forholder seg til området spiller en vesentlig stor rolle på bevaringen for området også. I byer har det siden slutten av 1900-tallet vært en pågående prosess å bygge byen innover.¹⁶⁸ Flere steder går dermed gjennom transformasjonsprosesser, og diskusjon vil da ofte dreie seg om verdispørsmål, hvordan det skal vernes og hva som skal vernes, ikke minst må man vurdere den arkitektoniske formen på det nye og hvordan det skal forholde seg til sin kontekst. Som jeg allerede kort har vært inne på ovenfor, har kulturminnevernet endret seg i løpet av tiden ved at ulike verdibegreper og måter å måle verdi har gjort seg gjeldende. Aldo Rossi, var som nevnt en av de første til å kategorisere verdiene i grupper (alder, kunstnerisk, historisk, bruksverdi og villedde minnesverdi) I dag dreier det seg om mye mer. Man kan se til byplanleggingen generelt og hvilke idealer og prosesser som er førende, hvor kulturminnevernet samtidig tilpasser seg urbaniseringen når de engasjerer seg i slike prosesser. Å verne for fremtiden i slike transformasjonsprosesser vil dermed i større grad dreie seg mye om representativitet, identitet, symbol og miljøverdi, nettopp de metafysiske aspektene.¹⁶⁹ Dette skiller seg stort fra kulturmyndighetenes tradisjonelle måte å gjøre vern på – som er rettet mot fysiske objekter og ikke konkret stedets narrative side.

Ved selve Skipsverftstomta har ingenting vært fredet, de tre tømmerbygningene langs Skansegata er de eneste. Kulturminnene rundt Skipsverftstomta står urørt, men ikke upåvirket av det nye. I dagens markedsorienterte byutvikling er det narrative vernet en måte å ta med seg historier på som vi vet er tillagt verdi av innbyggerne, men som likevel ikke er blitt foretatt noen form for krav om vern for. Myklebusts identitetsverdi ligger nært Ellefsens narrative vern, i det begge handler om å verne om det gjenkjennelige og varige ved stedet. Denne måten å verne på er positivt både for den som vil utvikle tomter, men også for de som kjenner til stedet. Likevel gjøres vern på bakgrunn av en annen hensikt enn en genuin interesse for å bevare historier for fremtidens generasjoner, men i markedet hvor steder og byer konkurrerer med

¹⁶⁶ Ellefsen 2008: 56

¹⁶⁷ Ellefsen 2008: 52

¹⁶⁸ Nordahl 2018: 150–151

¹⁶⁹ Ellefsen 2008: 53–54

hverandre. Da er evnen til å skille seg ut, danne en særegen identitet og preg viktige for å bli et attraktivt område. Faren er at det narrative vernet blir brukt som dekorasjon der utgangspunktet er tatt i å bevare fragmenter av historien heller enn at det blir gjort til kontekst (der det narrative vernet er gjennomført i hele området).¹⁷⁰ Tomteeiers mål vil likevel skinne igjennom, det er eier som bestemmer hvilke deler av historien som skal tillegges verdi.

Til nå har vi sett litt på ulike bevaringsideologier og måter å vurdere kulturminnets verdi på. I neste kapittel skal vi trekke frem de faktiske kulturminnene ved Skipsverftet og Skansen, som har vært med å påvirke transformasjonsprosessen ved Vervet bydel.

4.5 Kulturminnene ved Skipsverftet og omegn

Kulturmyndighetenes strengeste form for vern er fredning av et objekt eller et miljø.¹⁷¹ Da må eventuelle inngrep eller forandringer av kulturminnet bli godkjent av nasjonale myndigheter ved hjelp av Riksantikvarens kulturminnelov. Et vernet objekt eller miljø er gjerne også vernet med hjemmel i andre lover som for eksempel plan – og bygningsloven. Vi kan også finne verneverdige objekter eller miljøer som formelt ikke har et vern, men ses på som bevaringsverdig. Dette kan være objekter eller miljøer som er listeført og som skal bli nærmere analysert, eller de kan være identifisert av kommunen som vil sikre en ivaretagelse av dem.¹⁷² Det er i stor grad denne siste form for vern kulturminnene ved Skipsverftstomta har fått. Skansevollen like ved Skipsverftstomta er automatisk fredet, datert til førreformatorisk tid.¹⁷³ Dens bygninger, samt Tromsøbrua som også er fredet inngår i ulike bevaringsverdige miljø – som for eksempel de gamle empire-bygningene i området. Skipsverftstomta har en kontakt med Ishavskatedralen over brua ved Tromsdalen. Når nytt utvikles vil det naturlig havne i dialog med Ishavskatedralen, eller Tromsøbruas dominante posisjon. Skipsverftet har på sin side også mange ulike betydninger på grunn av at det er et gammelt industrimiljø med lokal og regional verdi. Skipsverftet består i seg selv av fysiske objekter – bygninger eller anlegg relatert til det industrielle virket på området som på ulike måter har bidratt til byens utvikling og historie. Skipsverftstomta er i dag sanert bortsett fra en bygning (maskinverkstedet) som ble oppdaget interessant under rivning av de gamle bygningene i ettertid av konkurransen. Slippene har kommunene ønsket å ta vare på gjennom plan og bygningsloven og de tre bygningene på Skansen er, som nevnt også bestemt fredet.¹⁷⁴

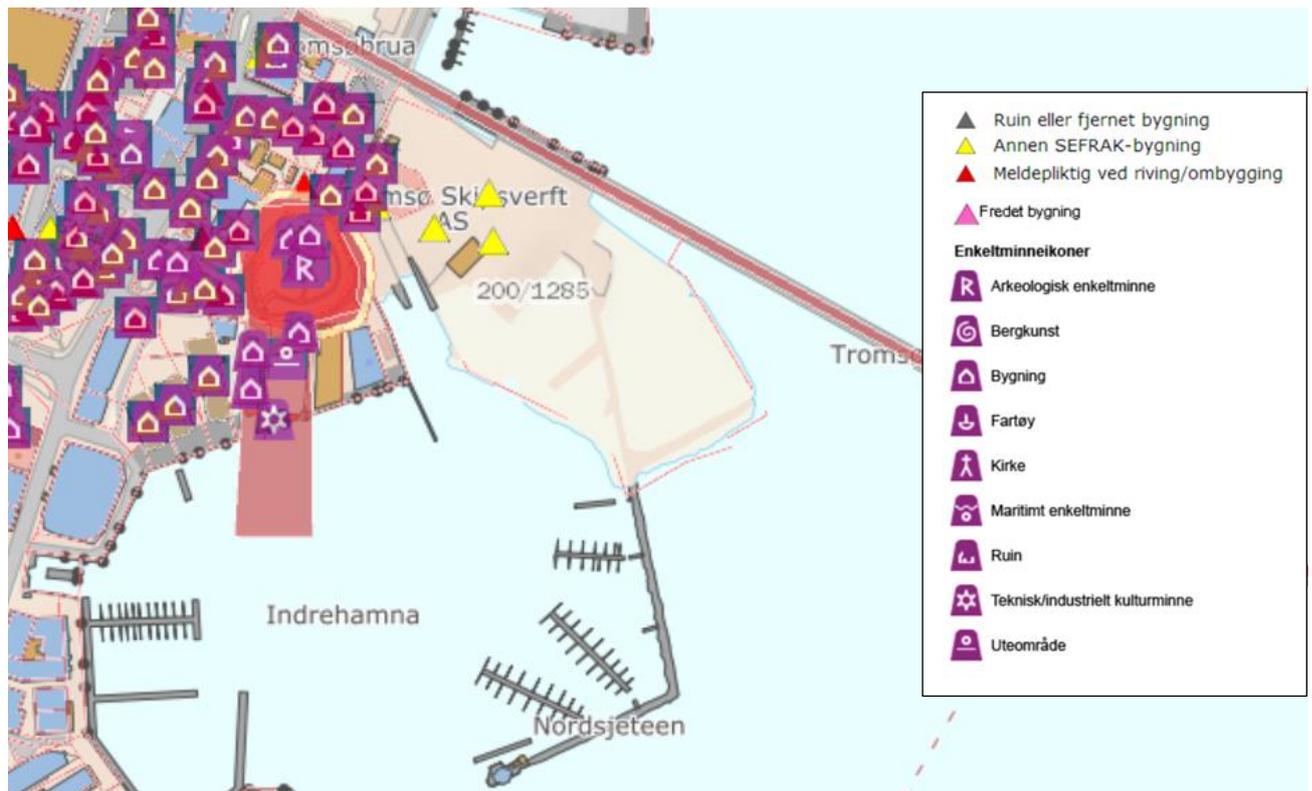
¹⁷⁰ Ellefsen 2008: 57

¹⁷¹ Riksantikvaren (u.å) *Kulturminneforvaltningen*

¹⁷² Riksantikvaren (u.å) *Fredet - vernet - verneverdig*

¹⁷³ Riksantikvaren (u.å) *Skansen/Indre havn/Forsvarsanlegg*

¹⁷⁴ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 13



Figur 11: Registrerte kulturminner. Kartutsnitt: Miljøstatus.no

Illustrasjon 11 viser oversikt over kulturminnene som preger Skipsverftstomta og omegn. Skansevollen er fredet som kulturhistorisk festningsverk, og med nasjonal verdi.¹⁷⁵ Trehusbebyggelsen langs Skansegaten inngår som nevnt i bevaringsverdig miljø. De tre bygningene ble oppført etter brannene i 1872 og 1893. nærmest Skansen ligger et kontor oppført i andre kvartal på 1800-tallet. Rett nord for denne ligger bygningen registrert til samme tid som førstnevnte, og lengst nord ligger hybelbygningen som ble bygget som kontor og bolig i tredje kvartal av 1800-tallet.¹⁷⁶ disse tre bygningene er gode representanter av den norske tradisjonelle byggeskikken. Tromsøbrua (fra 1960) og enkelte bygninger fra Skipsverftets historie er vurdert som lokalt kulturhistorisk interessante.¹⁷⁷ Tromsøbrua ble fredet i 2008 blant annet på grunn av dens betongkonstruksjon.¹⁷⁸ Brua har et konsekvent og klart formspråk som dominerer i området, og den tegner opp en markant og ikonisk linje som strekker seg fra fastlandet til øya. Nordsjeteen ble anlagt i 1907, dens hoveddel strekker seg i sørøstlig retning fra land. I 1932 ble den forlenget med armen i sydvestlig retning fra knekken ute i sundet for bedre beskyttelse av innerhavna. Dette markerte også byens etablering som fiskerhavn der båtene nå kunne lande

¹⁷⁵ Riksantikvaren (u.å) *Skansen/Indre havn/Forsvarsanlegg*

¹⁷⁶ Riksantikvaren (u.å) *Bygninger før 1900 (Sefrak)*.

¹⁷⁷ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 13

¹⁷⁸ Riksantikvaren (u.å) *Tromsøbrua*

fangst ved kai og ikke bare fortøye på redan. Slippene som ble anlagt i 1897 og 1908 er også av lokalhistorisk interesse. De ble brukt til å gjøre reparasjonsarbeid på fartøyene og har altså verdi som et stykke industrihistorie.¹⁷⁹

I kulturminneloven §1 heter det:

Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Når det etter annen lov treffes vedtak som påvirker kulturminneressursene, skal det legges vekt på denne lovs formål.¹⁸⁰

i §3, kulturminneloven gjøres det klart at:

Ingen må – uten at det er lovlig etter § 8 – sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje.¹⁸¹

Siden Tromsøbrua og Skansevollen er fredet gjennom kulturminneloven, betyr det at ingenting som kan forringe, endre eller tildekke kulturminnene skal tillates.¹⁸² I tillegg, har det på grunn av kulturminnene blitt et viktig moment at minnene skal ivaretas nettopp for å sikre fremtidige generasjoners opplevelse.¹⁸³ Forslagstilleren, Vervet AS har vært i dialog med kulturmyndighetene og etter hvert arbeidet seg fram til enighet om hvordan disse verdiene skal behandles. Dette skjedde gjennom kulturmyndighetenes innsigelse etter at planforslaget først ble kjent.

4.6 Kulturmyndighetenes innsigelse

Planene for Vervet bydel har siden tidlig 2000 vært under arbeid av eiendomsselskapet Vervet AS. Da planene ble behandlet av Tromsø kommune etter den første arkitektkonkurransen, fikk de innsigelser fra blant annet Riksantikvaren.¹⁸⁴ De meldte innsigelse blant annet fordi de mente prosjektet virket skjemmende på kulturminnene som omringer tomta. Det endte med et meklingsmøte hvor alle partene sammen skulle se fram til en akseptabel utforming av området. I 2014 ble de enige, og reguleringsplanen fra 2015 er produkt etter meklingen og dermed utviklingen av Skipsverftstomta som er tema i denne oppgaven. Det har vært utfordringene mellom kulturminnene og stedsutviklingen ved Verftet som har vært det store diskusjonstema

¹⁷⁹ Stokke 2014

¹⁸⁰ Kulturminneloven 1978: §1

¹⁸¹ Kulturminneloven 1978: §3

¹⁸² Kulturminneloven 1976: §3

¹⁸³ Kulturminneloven 1978: §1

¹⁸⁴ En innsigelse er en form for protest eller innvendig mot et forslag til planarbeid etter plan og bygningsloven. Om det foreligger en innsigelse betyr det i praksis at kommunen ikke kan gå videre med vedtak av planen.

både internt blant aktørene, kommunen og kulturmyndighetene, og eksternt blant media og folk generelt. Innenfor planens område er det registrert fire kulturminner. Identifikasjon av andre, lokale minner på tomta har skapt debatt om hvilke verdier det bør vernes for.

I forhold til de fysiske minnene i området, opplevde kulturmyndighetene plasseringen, omfanget, høyden og volumet av den planlagte bygningsmassen som alt for stort.¹⁸⁵ Riksantikvaren begrunnet dette ved å ta opp Skansevollens verdi og at anleggets plassering i landskapet henger sammen med dens tidligere funksjon.¹⁸⁶ Bruksverdien ble argumentert for å være viktig og at denne logiske forståelsen (for hva minnet opprinnelig har fungert som) av kulturminnet forsvinner når vollen mister enda mer av sin kontakt til sjøen. Mudringen de har holdt på med ved Skipsverftstomta vil fordoble den opprinnelige tomta og derfor sperre Skansen mer inn og fjerner flere siktsoner mellom vollen og sundet. Dette vil etter Riksantikvarens mening medføre en krenkelse av kulturminnet.¹⁸⁷ Planen som var ute på høring tok ifølge dem ikke nok hensyn til Skansen som nasjonalt fredet festningsverk, gjennomføring av planen strider mot kulturminneloven §3.¹⁸⁸ I tillegg til tapet av kontakten med sjøen, ville det nye og forhøyede terrenget som opprinnelig ble planlagt i prosjektet, også gjøre vollen mindre synlig i landskapet.¹⁸⁹ Riksantikvaren mente at det nye volumet i terrenget ved Verftet, i tillegg til krenking av kulturminnet, ville bety en dramatisk endring av det naturlige landskapet som ytterligere vil kunne hindre en pedagogisk forståelse av Skansen og sundet, og forholdet de to imellom.¹⁹⁰ Bruksverdi og kunnskapsverdi, har fra Riksantikvarens side vært verdier som har veid tungt i forhold til utviklingen av det gamle verftet. Når kunnskapsverdien trekkes frem, trekkes også kulturminnets nærmeste miljø inn som viktig arena. Det nytter ikke bare å bevare Skansevollen som en historisk jordfleck i bybildet. det er altså i sammenheng med dens kontekst at den gir logisk mening, hvilket betyr at det visuelle og den psykologiske erindringen av Skansen som sted også er viktige holdepunkt i Riksantikvarens vilje til å beskytte Skansevollen. I hovedsak er det vollen som har skapt mest blest rundt stedsutviklingen fra Riksantikvarens side. Men Tromsøbruas visuelle dominans fra øya ble også argumentert for å bli svekket ved at prosjektets bygninger og plassering blir så tett og høyt plassert opp mot brua. Lik som bruas visuelle dominans svekkes, blir sikten over til Ishavskatedralen fra Skansen også

¹⁸⁵ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 16

¹⁸⁶ Tromsø kommune, saksframlegg 2015 16

¹⁸⁷ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 3

¹⁸⁸ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 3

¹⁸⁹ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 3

¹⁹⁰ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 3

betydelig bedøvet.¹⁹¹ På bakgrunn av disse argumentene ville Riksantikvaren først og fremst ha bygningene i den nye bebyggelsen betydelig redusert for å ivareta kulturminneverdiene.¹⁹² Riksantikvaren løftet Skipsverftets historie fram, og ønsket å se at den historien ble ført videre inn i det nye, men uten noen spesielle spesifikasjoner.¹⁹³ Da er løsningen kanskje ikke annet enn en narrativ videreutvikling av Skipsverftet. Med andre ord ønsker de arkitektene til å vektlegge den visuelle delen av den tidligere industrielle historien på stedet. De ønsker også at de nye byggene måtte ta mer hensyn til den verneverdige bebyggelsen i området, altså empirebygningene i kvartalet nordøst for Skansen.¹⁹⁴ Det er dog kommunenes jobb å ta vare på de industrielle kulturminnene da det er minner av spesiell lokal verdi, men her er meninger splittet (jfr. ulike kollektive minner). Selv vet jeg dette var interessante samtaleemner blant ansatte da jeg var utplassert ved kommunen avdeling byplan i 2017, som så større potensiale i det gjenværende og gjerne skulle sett mer av Skipsverftets bygninger ivaretatt gjennom nye funksjoner.¹⁹⁵

Avstanden mellom kulturvernmyndigheten, byrådet og eier var til å begynne med stor. Gjennom meklingen ble man enige om måter å sikre bedre bevaring av kulturminnene – ved å blant annet kutte ned på noen av bygningenes etasjer, senke terrengvolumet ved Verftet. Reguleringsplanen fra 2015 ble resultatet av dette meklingsmøtet. Som vi allerede var inne på i kapittel 4.1–4.4, bidrar ulike hensyn og vurdering av verdi til hva som anses viktig, hvorfor, og for hvem. Narrativt vern ble nevnt som en vernestrategi, og som viser seg å bli brukt i komplekse byutviklingsprosjekter vedrørende kulturminner – som ved Skipsverftstotma. Myklebusts identitetsverdi virker i større grad å ha blitt vektlagt enn de tradisjonelle hensynene; historisk verdi, bruksverdi og pedagogisk verdi. I neste kapittel ser vi nærmere på hvordan arkitekt og forslagstiller vurderer identitet som en viktig form for å bevare den historiske konteksten til det tidligere verftet, og som vi blir å se – er det i stor grad det narrative vernet og identitetsverdien (jfr. Myklebust) som virker å ha preget vernehensynet på tomta.

¹⁹¹ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 17

¹⁹² Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 17

¹⁹³ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 18

¹⁹⁴ Tromsø kommune, saksframlegg 2015: 18

¹⁹⁵ Ruud 01.02.17 – 17.03.17

5. Stedsteori

Opgavens problemstilling handler om å se på hvilke måter de fire ulike arkitektene fra arkitektkonkurransen i 2016 relaterer seg til den historiske konteksten og det fysiske miljøet ved Skipsverftet. For å undersøke det, har det vært en hjelp å ta i bruk stedsteorier som i stor grad baserer seg på kontekst og helhetstenkning. I tillegg bidrar teoriene positivt til å nyansere bildet på hva en stedsidentitet kan være. Innledningsvis introduserte jeg tre arkitekturteoretikere, Aldo Rossi, Kevin Lynch og Christian Norberg-Schulz, som formulerte ulike teorier om sted. Ved Skipsverftet har kulturmyndighetene og kommunen uttrykt ønske om å synliggjøre Verftets historie i det nye. Det har skapt et krav til arkitektene som på ulike måter forsøker å holde på steds karakteren. Men steds karakter er et nokså vagt og abstrakt begrep, og nettopp ved å bruke teorier kan vi få et klarere bilde på hva det er som fastholder stedets særegenhet og hvordan det bidrar til en spesifikk identitet.

De tre teoretikere, Kevin Lynch, Aldo Rossi og Christian Norberg-Schulz har komplekse teorier og tillater oss å se Skipsverftet gjennom tre ulike lag.¹⁹⁶ Kevin Lynch tilbyr et nåtidig bilde av Skipsverftet hvor en kan se det i et overordnet, helhetlig lys. Denne vinklingen sier noe om hvordan vi opplever og husker sted basert på de visuelle elementene som foreligger der, og videre hvordan vi tillegger det kollektiv betydning. Aldo Rossi tilbyr en annen historisk dybde til analysen ved å se på stedet som et tids – og menneskeverk hvor derav også stedets verdi ligger. Til slutt bruker jeg Christian Norberg-Schulzs teori om stedbruk for å se på hva det nye prosjektet bidrar til i bruks- og meningshelheten til stedet, og hvordan sted samvirker med mennesket. Siden arkitektskissene holder seg til den samme reguleringsplanen er skissene i stor grad like når det kommer til overordnet struktur. For å unngå unødvendig repetisjon blir jeg derfor hovedsakelig å holde meg til vinneren av konkurransen – LPO arkitekter, og trekke frem de områder der arkitektene tydelig fraviker hverandre.

5.1 Mentale kart

Kevin Lynch anvendte en persepsjons-psykologisk metode som tar for seg de mentale bildene vi har av ulike steder. Analysen tar for seg et samtidig tidsbilde og undersøker hvordan de visuelle elementene på et sted er avgjørende for hvordan stedet oppfattes, brukes og skaper mening. Metoden kan gi oversikt over hvordan mennesker forstår områder basert på de rammene som omringer det, og tydeliggjør at det faktisk er disse rammene som fastholder en

¹⁹⁶ Teoriene er ikke forsøkt brukt i sin helhet. Jeg har fokusert på sentrale aspekter ved teoriene som virker fruktbare i anvendelsen av denne oppgaven.

steds karakter. Identitet og struktur ligger derfor ifølge Lynch nært tilknyttet hverandre. I utvikling av sted er det avgjørende at den perseptuelle oppfatningen av sted ligger til rette for at identitet kan skapes.¹⁹⁷

Lynch beskriver det mentale kart som et sett fragmenterte bilder, blandet av ulike minner, tidligere opplevelser og den umiddelbare følelsen en får av å tenke/se/være på stedet.¹⁹⁸ Her er det nærliggende å trekke inn Maurice Halbwachs teori om kollektive minner, som handler om at vi har ulike kontekstbaserte minner, noen mer private, og andre som deles av større gruppe mennesker.¹⁹⁹ På et gitt sted er det etablert en slags enighet mellom medlemmene av en gruppe i samfunnet om hva stedet er.²⁰⁰ Det er disse kollektive bildene Lynch fokuserer på når han utviklet sin analysemetode. Det er disse bildene det vil være viktig å se på når Vervet AS utvikler et sentralt område i Tromsø by der de ønsker å fastholde steds karakteren. Hos Lynch ligger fokuset på de fysiske omgivelsene som han har organisert i fem begreper: paths, edges, nodes, districts og landmarks.²⁰¹ Ifølge Lynch er det disse elementene folk bruker når de skal beskrive et område bare basert på hukommelsen og som utgjør de mentale kartene.²⁰² Lynch forsøker å vise at det er de stedene hvor man lett kan identifisere elementer, og uten problemer lese struktur og form, at stedet fremstår som meningsfullt.²⁰³

5.1.1 De fem elementene

Paths (oversatt til ferdselsårer) er kort sagt alle veiløp vi må igjennom for å komme oss noen plass. Det er også langs disse banene at områdets andre elementer (i form av bygninger, trær, benker, oppholdsplasser) er plassert.²⁰⁴ Hans andre punkt er *edges* (oversatt til kanter). Ved å tydeliggjøre stedets kanter eller grenser, holdes stedet sammen og rammes inn. Dette kan være alt fra en veggfasade, til bilveier, konstruksjonen av åpne rom eller markering av nytt funksjonsområde.²⁰⁵ Lynchs tredje punkt, *districts* (oversatt til områder) er store deler av en by som ofte har en gjenkjennelig karakter innad. Disse brukes ofte som referansepunkt når mennesker passerer disse områdene til et annet sted.²⁰⁶ Det fjerde punktet, *nodes* (oversatt til knutepunkt) kan være en park, et veikryss eller steder der man enten må velge retning, eller et

¹⁹⁷ Lynch 1960: 10

¹⁹⁸ Lynch 1960: 6

¹⁹⁹ Coser 1992: 22

²⁰⁰ Lynch 1960: 7

²⁰¹ Lynch 1960: 47

²⁰² Lynch 1960: 47

²⁰³ Lynch 1960: 8

²⁰⁴ Lynch 1960: 47

²⁰⁵ Lynch 1960: 47

²⁰⁶ Lynch 1960: 66

lite område som er et fremtredende hovedpunkt i et større omfang – som for eksempel et torg.²⁰⁷ Det siste punktet, *landmarks* (landemerker) er derimot fysiske objekter som oppleves som orienteringspunkt i bybildet. De kan være alt av urbane detaljer som for eksempel kunst, dørportaler, vindusomramninger, hele bygninger eller historiske levninger.²⁰⁸ Det som skiller dette punktet fra de andre er landemerkets funksjon som minneverdig i området, de er lette å identifisere og blir lettere tillagt betydning for området det står i.

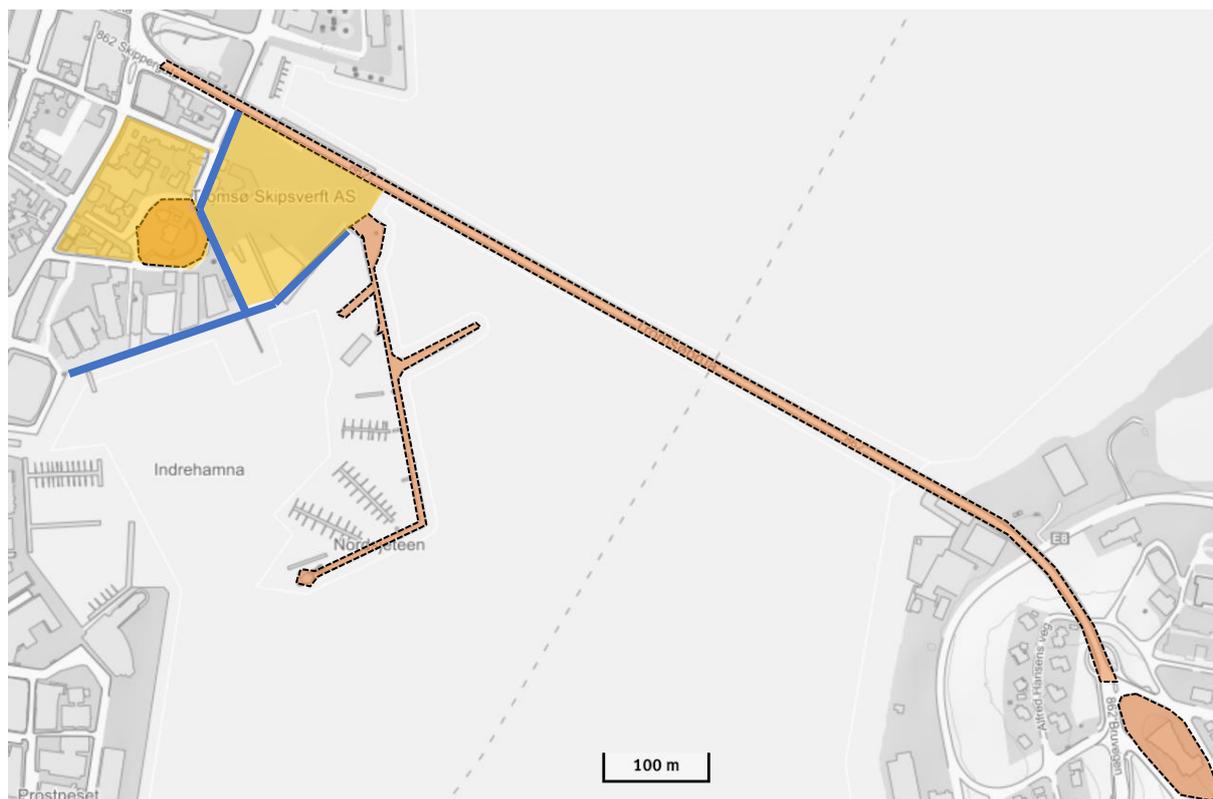
Det er viktig å presisere at selv om Lynch skiller disse fem elementene fra hverandre, er de i grunn uløselige. Et landemerke kan også være en ferdselsåre og en kant. Et knutepunkt kan være både en del av et område og bidra til å tegne opp kanter. Når jeg i neste avsnitt benytter meg av disse elementene, vil jeg anvende dem slik som det i størst grad er oppfattet av innbyggerne i Tromsø. For eksempel er Tromsøbrua i større grad erkjent som et landemerke (derav brua har fått spesiell verdi) enn en ferdselsåre. Sjøen oppleves i større grad som en kant i dag enn en ferdselsåre – selv om det i historiens løp er ferdselsåre den har blitt erkjent mest som.

5.1.2 Identifikasjon av kontekst

Det gamle Skipsverftsområdet ligger nord for Tromsø sentrum, mellom Tromsøbrua og Skansevollen. På andre siden av brua ligger Ishavskatedralen som et annet Tromsøikon. Fra Skipsverftstomta strekker Nordsjetéen seg ut over sundet, som også er en kjent form som har markert byen som fiskehavn. Disse fire elementene kan betraktes som landemerker som omringer Skipsverftstomta (se *Illustrasjon 12*). I det store bildet er det disse landemerkene som kjennetegner stedet og som gjør at innbyggere derfor i stor grad har reagert på inngripen i et slik allerede sterkt mentalt kart. Hele området fra Skippergata bortover mot Nansenplass har en tydelig fattbar struktur med et strakt veiløp, og med små avkjøringer ned mot Verftsgata/Skansegata. Selve tomten har hatt en funksjon som har gjort at områder hele tiden har orientert seg ut mot havet. Sjøen oppfattes derfor som tomtens mest største kant som fysisk avgrenser tomten. Skipsverftets inngjerdete område har vært med å avgrense tomten å ramme den inn.

²⁰⁷ Lynch 1960: 47–48

²⁰⁸ Lynch 1960: 48



Figur 12: Skipsverftet og dens kontekst før inngripen. Kartet viser viktige landemerker (oransje), og kanter (blå) som har vært spesielt karakteristisk for området. De gule områdene markerer ulike «celler» i området. (Illustrasjon: Kartutsnitt fra Kartverket.no)

Området som befinner seg imellom Skansevollen, brua, Nordsjetéen og Ishavskatedralen utgjør en ganske liten del av Tromsø by. Men vi vet at området har en gjenkjennelig karakter for byen og dens befolkning. Skansen virker først og fremst å være det stedet som karakteriserer området sør for Tromsøbrua. Den har en gjenkjennelig eldre trearkitektur som er lett identifiserbar i kontrast til nyere bygninger. Det har nok med at Skansen faktisk har en klar karakter i området med klare grenser og en helhetlig ramme som gjør det til et område med egen karakter, der selve vollen er plassert som Skansens egne landemerke og knutepunkt. Skansen havner derfor i kontrast til omgivelsene sine som består i til dels moderne bygg og industribygg. Skipsverftet opptar et ganske stort areal ettersom de stadig har utvidet eiendommen siden verftet ble etablert. Det har blitt liggende tett opp mot Skansen som et nytt område. Befolkningen har ulike forhold til Verftet. Det har for eksempel vært gjerder rundt området som har ligget som en sterk kant mellom Verftet og Skansen, som har gjort at tomten har vært opplevd som et ikke-sted for mange bortsett fra dem som har jobbet der. For andre kan Verftet oppleves som et mekka for de som interesserer seg for industri. Når Skipsverftstomta skal transformeres til en ny bydel og blir å krysser ulike karakterer, er det derfor viktig å anerkjenne at tomtens kontekst består av ulike (områder jfr. Lynch) historier og funksjoner (se

illustrasjon 12 for avmerkede områder). Skulle Lynchs stedsteori blitt brukt aktivt, kunne man sett på elementene som et verktøy til å skape meningsfulle mentale kart som lar mennesker ilegge området flere lag med betydninger, og identifisere seg med det.²⁰⁹ I vårt tilfelle er allerede bildene i grove trekk tegnet opp, og ideene har tatt form på Skipsverftstomta. Analysen anvendes derfor for å se på forholdene mellom de ulike elementene ved stedet både fra det store bildet og innad på Skipsverftstomta. Det er landemerkene vi finner i konteksten som først identifiseres og i stor grad vil kjennetegne stedet.

Vi vet at i det store bildet har landskapet ved Skipsverftet og Skansen i historiens løp sakte med sikkert ekspandert utover sundet og resultert i at Skansevollen som landemerke er svekket i sin posisjon. Også den nye bebyggelsen på Skipsverftstomta er planlagt så høyt at de reiser seg på linje med Tromsøbruas profil, og går noen steder over den. Skissenes forslag på hotell ytterst med sundet kan forringe Ishavskatedralens dominante posisjon, se vedlegg, *illustrasjon 1, 2, 3 og 4*.²¹⁰ Den nye reguleringsplanen initiert av LPO arkitekter fra 2019, har en jevnere karakter enn den første skissen de leverte. Tydelig blir dette for eksempel ved at arkitekturen ytterst ved sundet er tonet ned (i forhold til LPO arkitektens tidligere skisser) ved at den er lavere og ikke skiller seg ut fra sin helhet, se *illustrasjon 32*. Det gjør at arkitekturen ikke konkurrerer med Ishavskatedralens posisjon i Tromsø.

Det er nettopp disse aspektene som har forårsaket kulturvernmyndighetenes reaksjon på utbyggingen av området. Det nye vil endre konteksten til landemerkene og svekke den logiske, pedagogiske verdien som ligger i dem (se kapittel 4.5–4.6 for å se mer om hva innsigelsen fra kulturvernmyndighetene innebærer) også selve identifikasjon av kulturminnene. Men selv om Skipsverftstomta omringes av disse landemerkene bør den nye bydelen organiseres slik at det oppleves meningsfullt, det innebærer å konstruere tomte slik at egne landemerker og egne verdier får gro samtidig som at det ikke forringer de landemerkene som allerede er så dominerende i det store bildet.

Tromsøbrua, Skansevollen, Ishavskatedralen og Nordsjetéen er altså viktige landemerker i Skipsverftets kontekst. Det er disse elementene vi har tillagt stor betydning, og som derfor holder på en stor del av karakteren når Tromsø sentrum betraktes i helhet.

²⁰⁹ En komplett bruk av Lynchs stedsteori er tidskrevende og kompleks. En skikkelig anvendelse av teorien kunne blitt gjort på hele Tromsø sentrum for å avdekke de mest betydningsfulle stedene for befolkningen. Her er området så smått i omfang, og teorien brukes derfor primært sett på å avdekke de visuelle elementene som virker førende og helt sentrale på området.

²¹⁰ Den nye reguleringsplanen laget av LPO arkitekter, fra 2019 har en jevnere karakter enn det første utkastet fra 2017 har hatt. Tydelig blir dette for eksempel ved at arkitekturen ytterst ved sundet er tonet ned (i forhold til LPO arkitektens tidligere skisser) ved at den er lavere og ikke skiller seg ut fra sin helhet. Det gjør at arkitekturen ikke konkurrerer med Ishavskatedralens posisjon i Tromsø.

Arkitektskissene forsøker å ikke svekke disse landemerkene for mye, heller enn å forsterke dem – og det har jo med deres egne intensjoner og hensikt med tomten. Det kan for eksempel argumenteres for at Tromsøbrua mister noe av sin markante profil på sørsiden fordi bebyggelsen strekker seg høyt, hvor enkelte bygningsvolumer er høyere enn brua.



Figur 13: illustrasjon viser Skansens mest dominerende siktlinje (blå) og bruas profil (grønn). Illustrasjon: LPO arkitekter

Skansevollen forsøkes beholdt som landemerke igjennom å sikre siktlinjer ut mot sjøen (se *illustrasjon 13*). Noen arkitekter som Stinessen Arkitektur virker å forsøke forsterket dens relasjon til sjøen ved å bringe tomtelandet og sjøen fysisk nærmere samt ikke forstyrre Tromsøbruas profil (se *illustrasjon 14*). Andre som for eksempel CODE arkitektur bygger vollen enda mer inn når de velger å utvide slippområdet til badeanlegg og torg, se *illustrasjon 15*.



Figur 14: Stinessen Arkitektur gjenforener Skansevollen som landemerke. Det skapes direkte relasjon til sjøen ved å fjerne slippene fra Skipsverftstomta. Tromsøbruas profil forstyrres ikke av bebyggelsen. Illustrasjon: Stinessen Arkitektur



Figur 15: En forlengelse av torgområdet ville ha svekket Skansevollen mer som landemerke. Illustrasjon: CODE arkitektur

for å ikke ytterligere svekke Skansevollen som landemerke ser vi at arkitektene bygger lavere rundt både for å sikre siktlinjer og for å skape en jevn overgang mellom de to områdene.

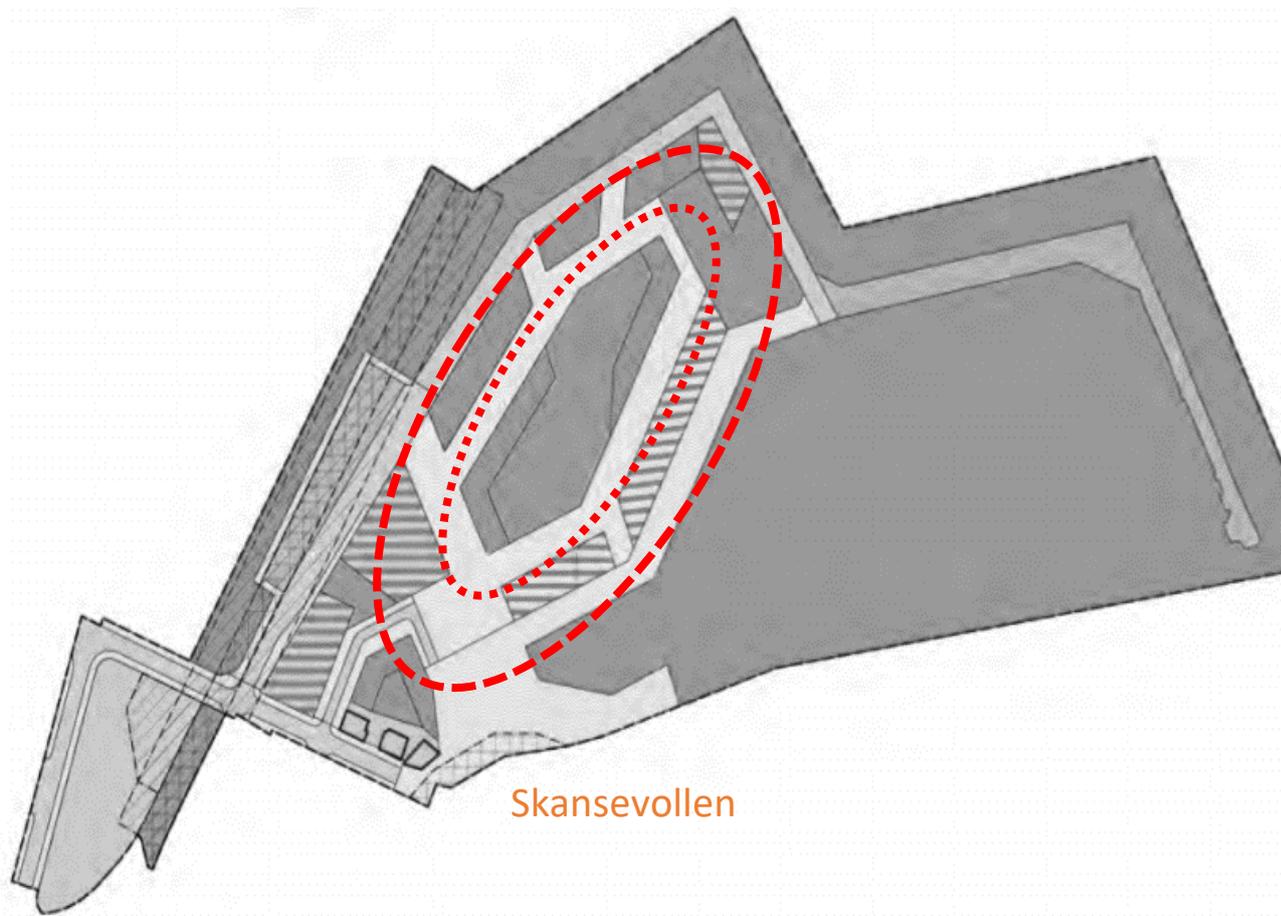
Den romlige avstanden som skjer ved plasseringen av et mulig torg like ved sikrer et større luftrom som til en viss grad tar vare på landemerket. Ishavskatedralen er et stykke unna, men har stått som et sterkt Tromsø-ikon. Hotellene arkitektene har foreslått, kan virke utfordrerne på Ishavskatedralen fordi de står i direkte orientering mot hverandre. Det arkitektoniske formspråket vi finner hos arkitektene kan virke dominerende og forringende på katedralen på andre siden (se vedlegg, *illustrasjon 1, 2, 3 og 4*).

5.1.3 Identifikasjon av Skipsverftstomta

Vi har sett kort på hvordan Skipsverftstomta ligger i det store bildet – mellom kjente landemerker, med klare områder og kanter som angir den nærmeste konteksten til den nye bydelen. Kulturminnene som rammer inn tomta har skapt reaksjoner fordi en transformasjon kan forringe deres verdi. Men også Skipsverftstomta har kulturverdier verdig å ta med, og siden Skipsverftstomta lenge har vært et ikke-sted og skal transformeres til å bli noe, kan vi bruke Lynch og de fem begrepene til å se hvordan tomta på grunnlag av elementene kan gi mulighet for meningsdannelse.

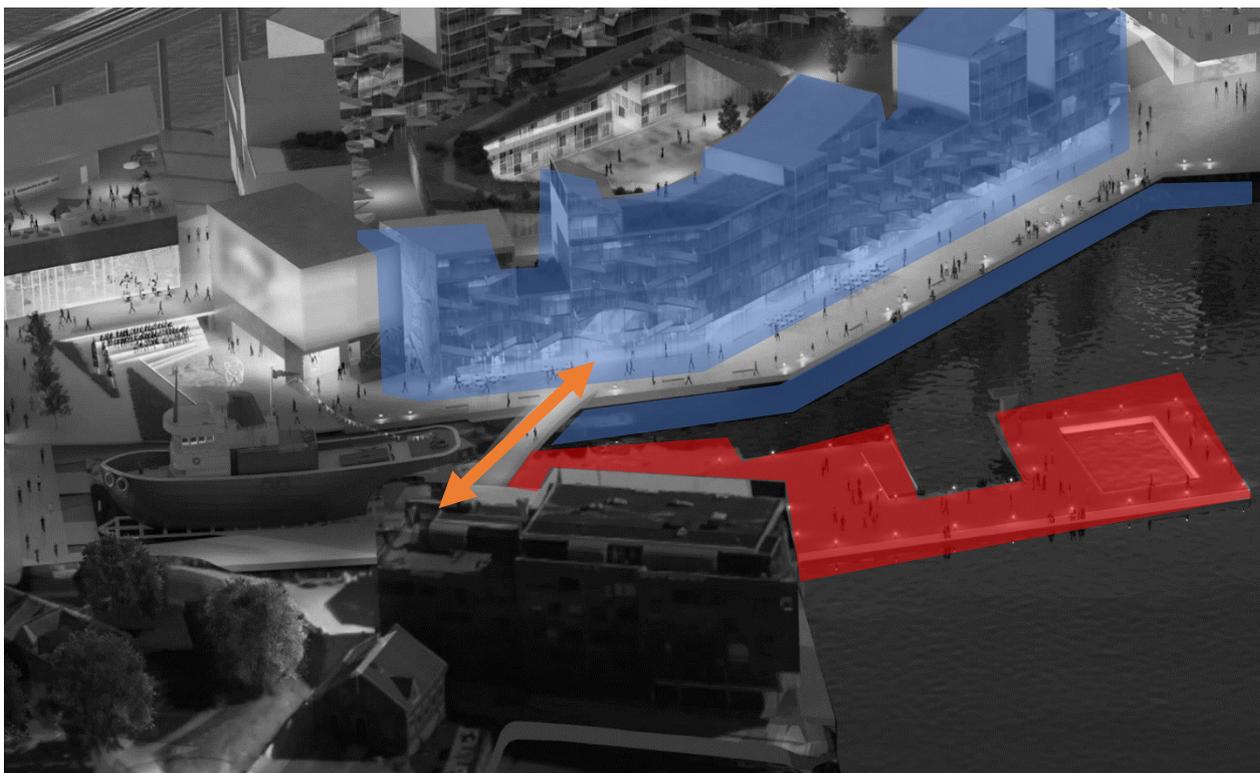
Ferdselsåre

I arkitektskissene legges det ikke opp til å skape ferdselsårer for trafikk, men gågater. Mest fokus er satt på kaipromenaden som strekker seg fra og med slippene og ut mot hotellet. Helt overordnet legger reguleringsplanen opp til hvilken struktur området skal ha. Bebyggelsen er tegnet opp i et mønster som danner en elliptisk form, som naturlig fører oss inn, rundt, og tilbake, se *illustrasjon 16*.



Figur 16: Reguleringsplan 2015. Røde streker illustrerer planens elliptiske form. Illustrasjon: Tromsø Kommune

I midten av plantegningen er det regulert for bolig, der snirkler også veien seg om til en ring – i samme mønster som den ytterste veien der kaipromenaden er lagt til, og som fører oss videre mot torget, se *illustrasjon 21*. Imellom de tre Skansebygningene og vollen er det regulert plass til et offentlig torg som åpner for et veiløp også på tvers fra vollen og mot Vervet bydel. Den nye bebyggelsen orienterer seg mot Skansen samtidig som arkitektene fører videre havet som viktig ferdselsåre, da både torget, småbåthavna og andre attraksjoner er rettet mot sundet. De foreslåtte gangbroene fra Skansen til Verftet bidrar også til å gjøre området mer tilgjengelig, og skape forbindelser mellom Skansen og Verftet, se *illustrasjon 17*.

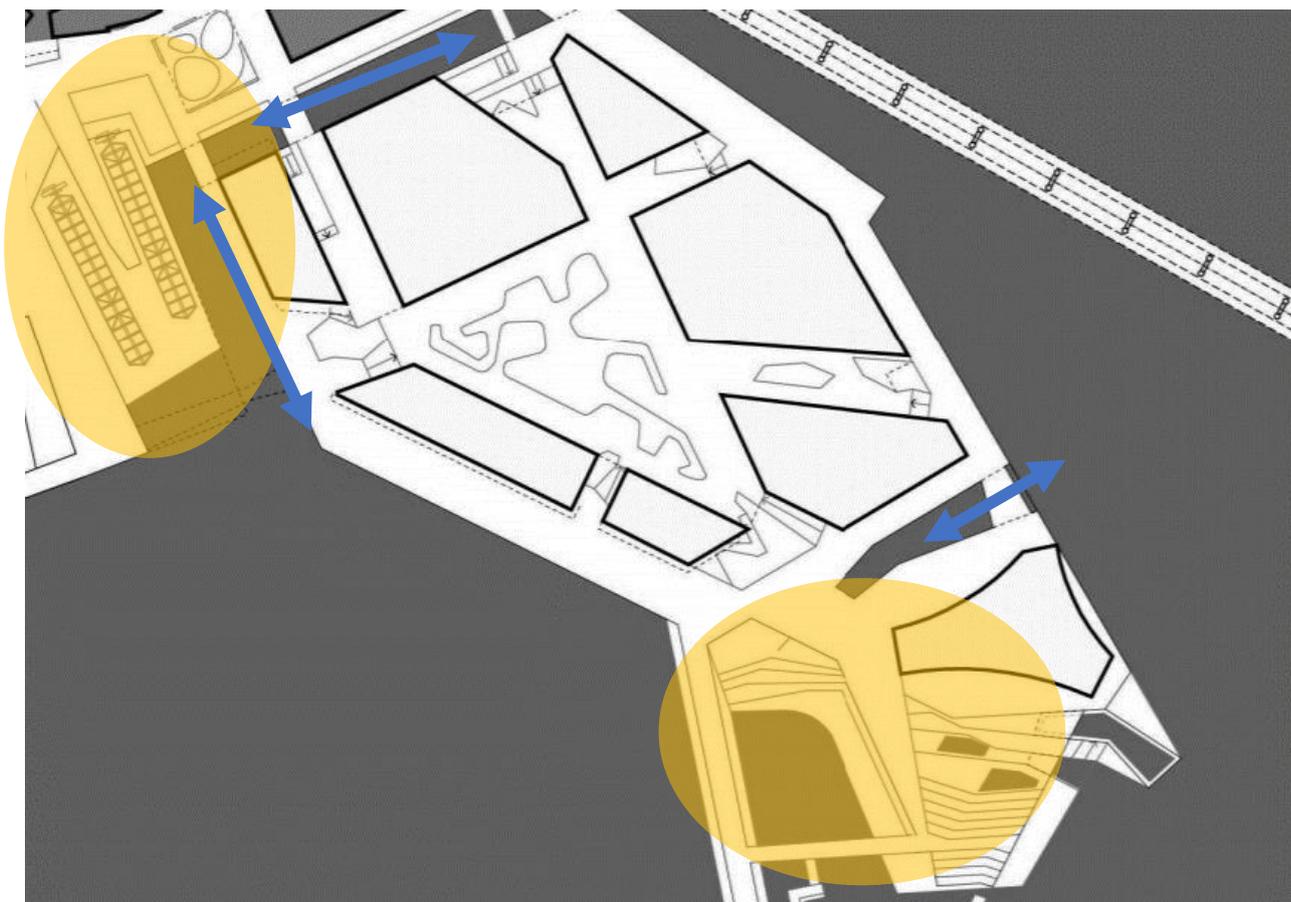


Figur 17: Ekstra veiløp (oransje pil) gjør Vervet bydel mer tilgjengelig. Bygningene og sjøkanten (markert blått) etableres som sterke kanter i området. Badeanlegget åpner opp for nytt bruk, og nye meninger å ilegge det mentale kartet (markert rødt). Illustrasjon: LPO arkitekter

Kanter

Kantene, eller tomtens grenser tydeliggjøres av enkelte elementer. I dette tilfellet er arkitekturen og sjøkanten spesielt store kanter i området som er delaktige på hvordan innbyggere vil orientere seg på stedet (se *illustrasjon 17*). Reguleringsplanen har lagt føringer på hvordan bebyggelsen skal stå, LPO arkitekter har på grunnlag av dette skapt en langstrakt bygningsfasade langs hele kaipromenaden som fortsettes videre og rundt til tomtens nordlige del. Blokkene henger fast i hverandre og strekker seg opp til (5 etasjer), de lager en offentlig og privat grense og vil oppleves som en veiledende kant.

LPO arkitekter har skapt en kontinuerlig tomt uten å la noe bryte opp arealets helhet. De bruker hovedsakelig bygninger, veiløp, og ulike offentlige og private funksjoner til å markere hvordan man skal orientere seg. Noen av arkitektene skapte enda tydelige kanter og føringer på hvordan fotgjengere skal bruke tomten ved å legge inn vannkanaler i arealet, se *illustrasjon 18*.



Figur 18: At Plan og arkitektur bryter opp areal ved vannkanaler (blå pil). Gule ringer markerer to sentrale møtesteder på tomten. Illustrasjon: At Plan og arkitektur

På denne måten tvinges fotgjengerne til å krysse fysisk grense (bru over vannløp) over fra Vervet og mot Skansegata, som eksempelvis AT Plan og arkitektur har gjort. Dette skaper tydelig, markant grense. Selv om arkitektens intensjon har vært å åpne opp for sjøen og tydeliggjøre tomtens historiske relasjon til den, vil en slik inndeling også kunne skape forvirring ettersom grensen egentlig ikke gjør det klarere hva som er privat og offentlig område.

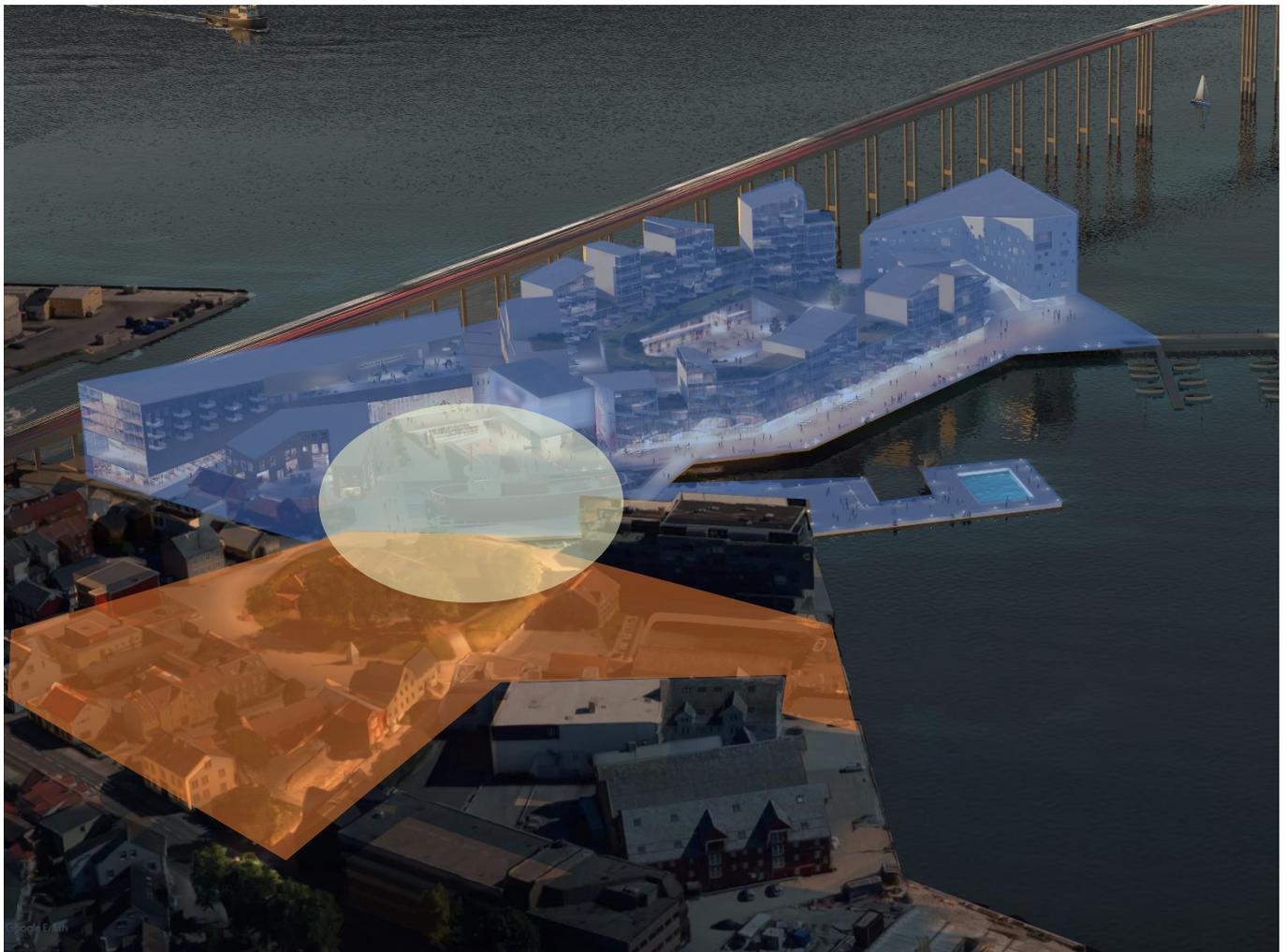
Ettersom oppdragsgiver ønsket en kaipromenade har arkitektene utviklet den, både for å tilrettelegge for mer fartøy samt gjøre det mer attraktivt for opphold. Brua LPO arkitekter har lagt over Skipsverftet og Skansen (se *illustrasjon 17*) bryter den faste kanten tomten har hatt og åpner opp for større tilgjengelighet og bruk av kaipromenaden. Anvendelse av badeanlegg i sjøen ovenfor slippene gjør denne grensen enda mer diffus. Disse aspektene er med å bryte opp om de mentale kartene innbyggere har hatt på området – i og med at det endrer det visuelle men også funksjonelle, bruksperspektivet.

Ikke minst legger reguleringsplanen opp for å skape en mer kontinuerlig og tilgjengelig strandlinje når Skipsverftstomta ekspanderer ved å mudre utover sjøen. Den nye strandlinjen

endrer strandområdet til offentlige formål for fotgjengere og bidrar også til å endre de kollektive minnene allerede satt til tomten.

Område

Området sør for brua består hovedsakelig av to ulike celler som oppleves å fastholde ulike karakterer, se *illustrasjon 19*. Visuelt sett blir dette to motpoler i området. I denne sammenhengen blir det derfor en oppgave for arkitektene å sammenføre disse to ulike historiene på en måte som ivaretar begge karakterene – og innenfor en ramme. Jeg har også allerede nevnt Skipsverftet som et ikke-sted, der gjerder har vært med å forme de kollektive minnene om stedet.



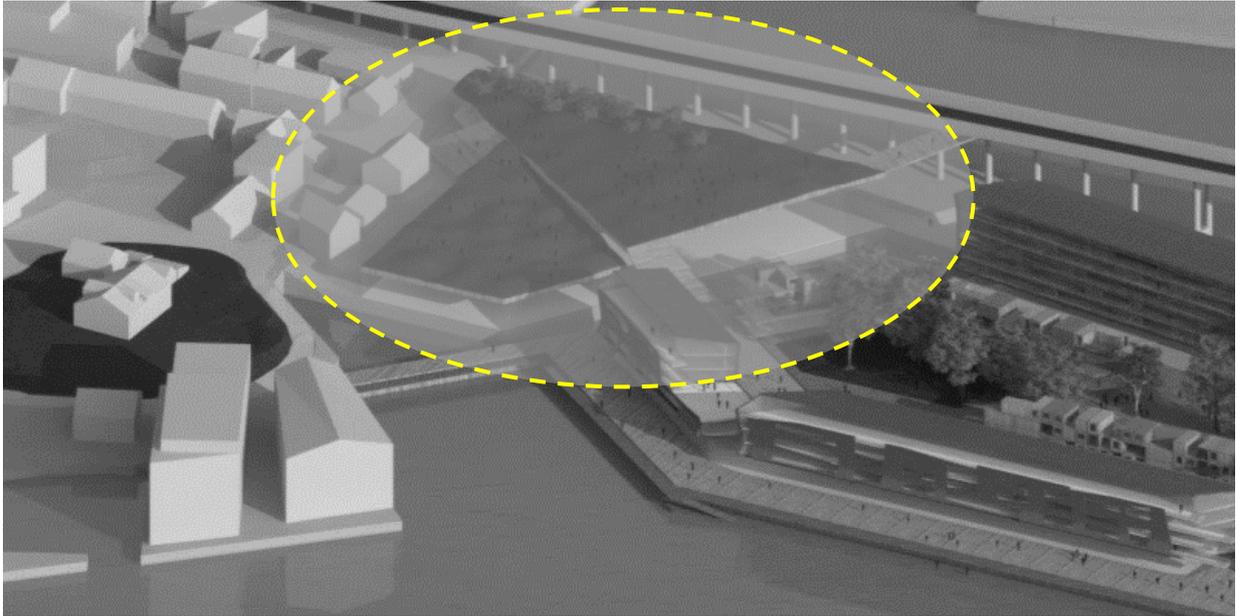
Figur 19: Områder som er etablert som egne mentale kart, Skansen (Orange) og Skipsverftet (blå). Beige ring markerer overgangsfasen mellom disse to stedene. Illustrasjon: LPO arkitekter

Vervet bydel som bolig – og sentrumssted gir nye funksjoner til tomten. Torget og kaipromenaden åpner opp for et faktisk bruk og oppholdssted for alle. Tomten skal romme ulike funksjoner – bolig, næring, offentlige formål, private formål, og det er lagt til rette for å ta i bruk tomten til lands som til sjøs. Til tross for alle funksjonene på tomten skal det organiseres til

en helhet med lik karakter. Dette har vi allerede i kapittel 2 sett er en del av byutviklingens ideal – og er en måte å fastholde/etablere karakter på i det hele tatt. I kapittel 3 så jeg nærmere på hvordan disse arkitektene skiller seg fra hverandre ved hvordan de bruker kontekst og dermed hvordan ulike karakterer skapes. For å unngå gjentakelser, forklarer jeg det igjen kort, at det er den arkitektoniske kontinuiteten gjennom hele området som gjør det visuelt tydelig at dette er et eget område. (se vedlegg, *illustrasjon. 1, 2, 3 og 4*). I denne sammenheng, vil LPO arkitekters skisseutkast gi et urbant preg over området sør for Tromsøbrua. I forhold til konteksten, vil Vervet bydel i tillegg til den visuelle ulikheten bidra til en ny og annen bruk av tomten som ytterligere vil skille Skansen og Vervet bydel som område. Likevel, tatt til betraktning de kjente landemerkene som omringer stedet, som for eksempel Skansevollen – er det viktig at overgangen mellom disse to grenseområdene skjer på en måte som er til gunst for Skansen, se markering i *illustrasjon 19*. LPO arkitekter gjør dette hovedsakelig ved å tone ned bygningenes høyde nærmest Skansevollen. Torget vil i seg selv skape en romlig dybde som gir kraft og visuell dominans til Skansen akkurat på dette åpne byrommet.

Knutepunkt

Reguleringsplanen setter føringer på hvor bygningskroppene avsettes og dermed også hvor det er mulighet for å etablere offentlige rom, hvordan ferdselsårene skal organiseres og hvor tomten grenser om seg selv. I denne forbindelse vil det foreslåtte torget som planlegges over Verftets slipp 1 og 2, få en funksjon som knutepunkt, der stedet både inviterer til å brukes i form av ulike hendelser eller der man blir utsatt for et valg, enten å bevege seg ut mot bolig feltet, mot næringsbyggene ved kaipromenaden, eller ut mot Skansen (se *illustrasjon 19*). Stinessen Arkitektur er eneste arkitekt som fraviker dette knutepunktet. Hos dem blir det tydelig at det tiltenkte hotellet, (som får en større verdi som lokalt landemerke) tenkes brukt som et slags midtpunkt eller samlingssted i området, se *illustrasjon 20*.



Figur 20: Stinessen Arkitekturs museum med funksjon som samlingsted. Illustrasjon: Stinessen Arkitektur

Lynch argumenterer selv for at der elementene støtter opp om hverandre, blir meningen sterkere.²¹¹ Men det kan også slå andre veien, at museet får en diffus rolle som samlingsted og har for uklare retningslinjer for hva som faktisk er knutepunkt. AT Plan og arkitektur skiller seg også ut ved å ha etablert to knutepunkt i planområdet – et med slippene og et nært hotellet ytterst mot sundet, se *illustrasjon 18*. Dette kan tenkes å i større grad skape flyt og liv igjennom kaipromenaden der målene er plassert langs en sentral akse.

Landemerker

Noen av forslagene fra arkitektene foreslo å gi hotellet ytterst ute mot sundet et annet arkitektonisk uttrykk. Kontrasten mellom tomtens arkitektur og hotellet skaper identifikasjonsgrunnlag og fremhever derfor det unike i området. Hotellet vi finner hos eksempelvis AT Plan og arkitektur ville kunne gjort bygget som en del av tomtens lokale landemerker på grunn av sin klare fremtreden (se vedlegg, *illustrasjon 2*). LPO arkitekters lysende bygning, nærmest torget (se *illustrasjon 21*) skiller seg fra resten av bebyggelsen og kunne på lik linje som hotellene fått en rolle som lokalt landemerke på grunnlag av det unike og dens klare fremtreden på tomten.

²¹¹ Lynch 1960: 105



Figur 21: Detaljbilde fra LPO arkitekters skisse. Bygningen i midten av bildet får en signaleffekt. Illustrasjon: LPO arkitekter

Med sin nære plassering til torget som knutepunkt styrker den området som møtested, samtidig som det åpne torget markerer bygget som et lokalt landemerke. Ikke minst blir det tilfellet når LPO arkitekter ved senere anledning har valgt å bevare det gamle maskinverkstedet fra Skipsverftet. Da vil det som landemerke få verdi av sin historie, sin unike fremtreden i lys av konteksten som består av urbane blokker. LPO arkitekters og AT Plan og arkitekturs videreføring av slippene bidrar også til å skape nye landemerker i området fordi det står i kontrast til den urbane sammenhengen og er historiske referanser i området, se *illustrasjon 22*.



Figur 22: Slippene markert i grønt er ført videre hos enkelte arkitekter. Maskinverkstedet markert i gult er ved senere anledning tatt med videre av LPO arkitekter. Illustrasjon: Perspektivet Museum

Spesielt blir dette tydelig når LPO arkitektur markerer den historiske referansen ved å foreslå fartøy anlagt ved slippene (se vedlegg, *illustrasjon 1*). Andre mulige landemerker finner vi ved badeanlegget anlagt like ved slippene i LPO arkitektens utkast, som markant sticker ut av landegrensen (se *illustrasjon 17*). Det er disse elementene, som er tydelig identifiserbar som vil gi stedet en viss karakter og dybde. CODE arkitektur er arkitekten som virker å ha sett minst verdi av Skipsverftstomtens kulturverdier. De har i større grad forsøket å skape en ny karakter med forankring til det urbane, moderne fremtidsrettet, og med det som kan oppfattes som historiske referanse til ulike tider (se vedlegg, *illustrasjon 4*). Som vi skal se i kapittel 5.2, tar CODE arkitektur med seg historiske referanser ved en annen metode. Med vage forslag til landemerker vil bydelen i mindre grad få elementer som virkelig er bærende av verdier. I et fremtidslys er det nettopp lavere terskel å sanere slike områder fordi diffuse bilder sjeldent gir noe (visuelt) å holde fast ved.

Detaljer og helheten

Detaljer, farger, form, og rytme er med på å gjøre at stedet fester seg sterkere i våre mentale kart.²¹² Arkitektene bruker på ulike måter arkitekturen til å tegne opp rytmiske spill – som for eksempel vi finner i trappeformene i At Plan og arkitekturs bygg, eller den gjennomgående

²¹² Lynch 1960: 105

bruken av farger på stedet, se vedlegg, *illustrasjon 2*. De bruker også naturelementer aktivt i området som både trekker hele området sammen, og åpner for at betrakter kan tillegge de konstruerte stedene mening selv. Alle disse aspektene – de fem elementene og stedets videre detaljer samler stedet i et bilde. Slik det fremgår i skissene, er orden og sammenheng viktige for alle arkitektene. Videre er det viktig å huske at disse skissene er et førsteutkast, og som arkitektene nok ville utviklet videre med tanke på stedsbruk og detaljer.

Poenget er hvordan disse elementene opererer sammen, det helhetlige bildet man har av stedet som gir det mening. Siden de mentale bildene vi har av et område sakte men sikkert bygges opp og nærmest bestemmer hvordan vi forstår dette området, er det viktig å se betydningen av dem. Derfor mener jeg det er viktig at arkitektene anerkjenner de store landemerkene som omringer tomte samt de som er verdig å anerkjenne som landemerke innad i tomte. Vi har ulike forhold til disse elementene, for eksempel kan noen tillegge Tromsøbrua høy verdi som et landemerke, mens andre bare ser det som en del av infrastrukturen. Selv om struktur, mening og identitet for Lynch var nøkkelord i utvikling av noe nytt, er det viktigst at disse balanserer hverandre. For han var heller ikke poenget å skape et komplett ferdig bilde når sted utvikles. Det er å skape rom for at mennesket selv kan være med å forme og tillegge mening til stedet.²¹³ Det må med andre ord være åpent for individuell refleksjon. Spesielt blir dette relevant i dag når mennesker med flere ulike kulturelle bakgrunner (og med ulike erfaringer, opplevelser og mentale kart) skal bo i samme område. Det må altså være en klar balansegang mellom det kollektive og individuelle, med klare visuelle retningslinjer for hva det er slags sted og hvordan det skal brukes. LPO arkitekter forkaster ikke det mentale kartet folk allerede har på Skipsverftstomte. Det kan argumenteres for at de kunne holde fast ved mer, men de tar vare på noe konstant, og gir det nytt liv – åpent for kjente og nye innbyggere til å gi det mening på stedet. Sammenhengen mellom elementene vi eksempelvis finner ved LPO arkitekters torg der knutepunktet skaper nye ferdselsårer, inviterer Skansen som landemerke inn, samtidig som den kan oppleves som en kant inn til nytt område. Den lysende arkitekturen (senere maskinverkstedet) og slippene er tomtens egne lokale landemerker som gjør at torget i sin helhet kan fungere som et offentlig område med klare retningslinjer for hvordan stedet skal brukes. Videre vil den sterke kanten opprettholdt av bebyggelsen langs kaipromenaden og sjøen gi klare linjer og retninger som ikke virker forvirrende. Dette fordi kaipromenaden er lagt frem som den sentrale akse uten mange sidegater som kan skape orienteringsforvirring. Det er ikke tvil om at torget er tomtens sentrale kjerne. Elementene som omringer torget er med på styrke dens

²¹³ Lynch 1960: 6

posisjon og mening på tomten. Det gjør at mennesker kan ta var på noe konstant (slippene, skansevollen) samtidig som de kan tillegge området nye meninger og relasjoner.

5.2 Historisk konstans

For å utvikle en egen stedsidentitet og karakter med rot til tomten er det ikke nok å beskrive de visuelle elementene det består av. Stedet må også bli sett i større sammenheng i tid og rom. Kulturminner er kanskje de tydeligste historiske referansene vi har som direkte minner oss om en hendelse, en annen tid eller andre betydninger knyttet til stedet. Disse har vi allerede pekt på som landemerker gjennom Lynchs stedsteori. Rossi tillegger også disse elementene stor verdi nettopp fordi de er direkte minner som enda tydelig bærer en form for rolle som katalysator for byutviklingen.²¹⁴ I dette delkapitlet vil jeg belyse andre sammenhenger mellom tomt og historie som gjør den historiske sammenhengen til tomta tydeligere.

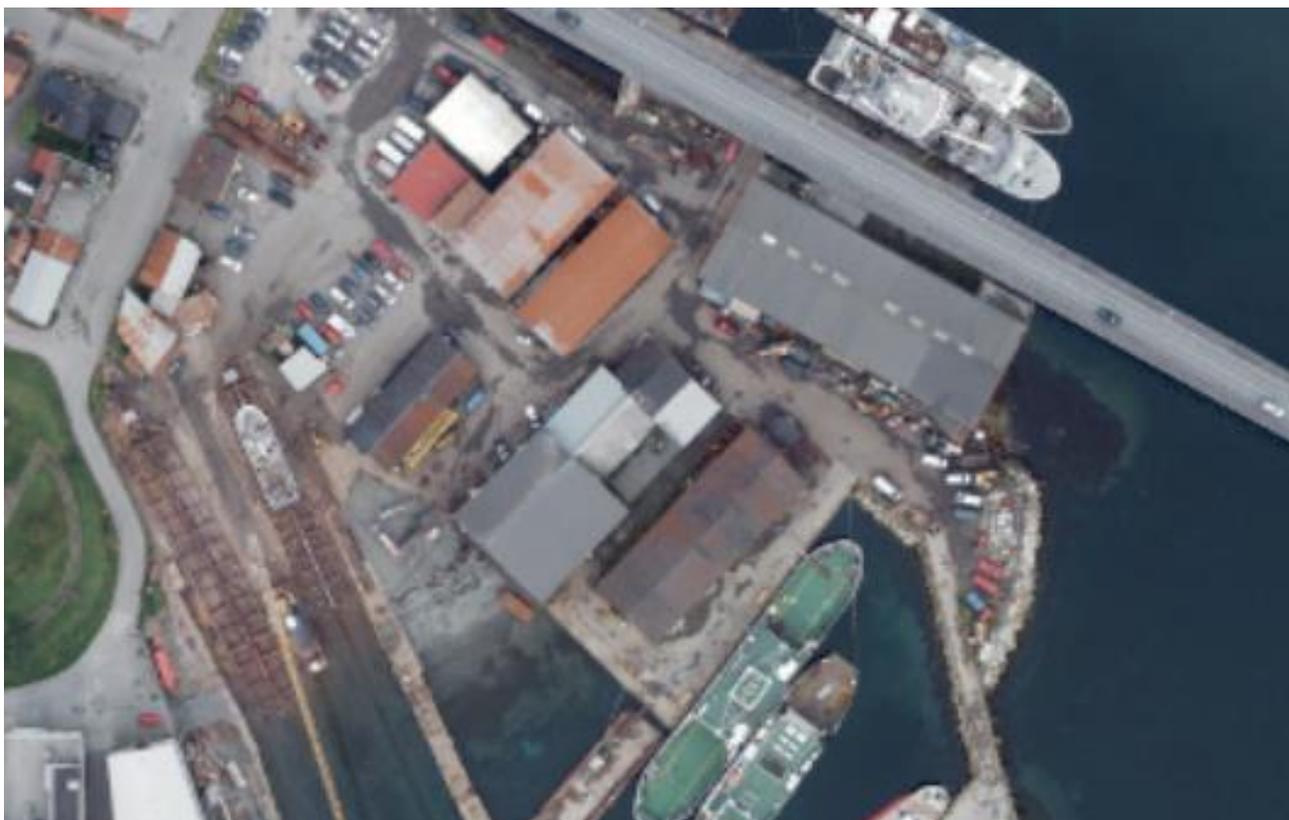
5.2.1 Permanens

I følge Rossi er primære elementer karakterbærere. Som vi allerede gjennom Lynch har sett, er dette Tromsøbrua, Skansevollen, Nordsjetéen og Ishavskatedralen.. Primære elementer kan ha en mer stillestående rolle som bidrar til å stoppe opp utviklingen, som Rossi kaller for *pathological elements*, eller videreutvikle den ved at det gamle bruke i noe nytt, *propelling elements*.²¹⁵ Ved disse begrepene viser Rossi til at det ikke er funksjon som først og fremst holder liv i arkitektur, men at det er selve formen som gjør det mulig at arkitektur kan benyttes gjennom ulike tider. Skipsverftet har utviklet seg innenfor sitt eget areal og fått egen historisk verdi. De har blant annet bidratt til byens utvikling da rederivirksomhet, ishavsfiske, og handel var store virksomhetsfelt i byen.²¹⁶ Det har fått stått i nesten 170 år før virksomheten ble flyttet til andre tomter. Byggene som har stått på Skipsverftstomta har blitt bygget på det eksisterende, se *illustrasjon 23*. Når arkitektene ser forbi denne påbygningskulturen innad tomta, og sanerer tomtens permanens (bygninger som kan spores flere ti-år tilbake), mister stedet mye av den historiske og særegne karakteren den i utgangspunktet er gitt.

²¹⁴ Han kalte disse for primære elementer. Et steds primære elementer kan ta form som mye, eksempelvis kan det være en kirke, en landskapsform, en byplan, eller minnesmerker. De primære elementene har en offentlig karakter. Når det gjelder et annet sentralt begrep hos Rossi – monumentet – virker det motsatt. Da er det objektets individuelle karakter som gjør at det overlever. Begge er elementer som er varige i en by, og som gir karakter til omgivelsene de står i. Rossi 1982: 6, 54, 86

²¹⁵ Rossi 1982: 6

²¹⁶ Stokke 2014



Figur 23: Flybilde av Verftet 2012. Kartutsnittet viser Verftets ånd i å bygge på etter funksjon. Illustrasjon: Norgebilder

I stedet for å føre med seg denne pragmatiske påbygningsarkitekturen, har arkitektene vist en større iver til å skape et industrielt preg ved å føre med seg utvalgte elementer fra Skipsverftets tidligere virke, som sammen med landemerkene rammer inn området.²¹⁷ Dette må leses på bakgrunn av samtidens byutvikling der "preget" skal appellere til flere og gjerne blir brukt kommersielt i et regionalt lys og som skal tiltale de som både bor der, folk med forskjellige bakgrunner og ikke minst turister. Men tomtens historiske verdi kan også fremheves gjennom verftets opprinnelige orientering, form og bebyggelsesstruktur.²¹⁸ Det forutsetter at de som utvikler tomten virkelig er innforstått med områdets historie og utvikling. Å verdsette den historiske grunnstrukturen vil fremheve stedets tidligere bruk og hendelser og vil kunne ha positiv pedagogisk innvirkning på etterkommende generasjoner.²¹⁹ Som vi gikk igjennom i kapittel 2, stod fortsatt tomten i 1950 uberørt av historiens ulike ideologiske byutviklinger, se

²¹⁷ Som vi allerede har sett, blir slippene i størst grad vektlagt som minnebærer. Andre detaljer, som for eksempel LPO arkitekters anker blir brukt for å skape et helhetlig preg.

²¹⁸ Historisk grunnstruktur er eksempelvis en tomts karakteristiske orientering mot sjø, bygningsrekker som har stått som konstante deler gjennom tidene eller veinett som har holdt sin form.

²¹⁹ Rossi 1982: 5

illustrasjon 24. Etableringen av Tromsøbrua på 1960-tallet grep heller ikke inn i tomten, annet enn at den dannet en vegg på tomtens nordlige side.



Figur 24: Kartutsnitt av Skipsverftet 1956. Bebyggelsen er orientert rundt de viktigste åpningene fra sjøen - slippene og flytebryggene rundt tomta. Bebyggelsen er bygget pragmatisk slik at tilgang til havet er lett. Illustrasjon: Norge i bilder

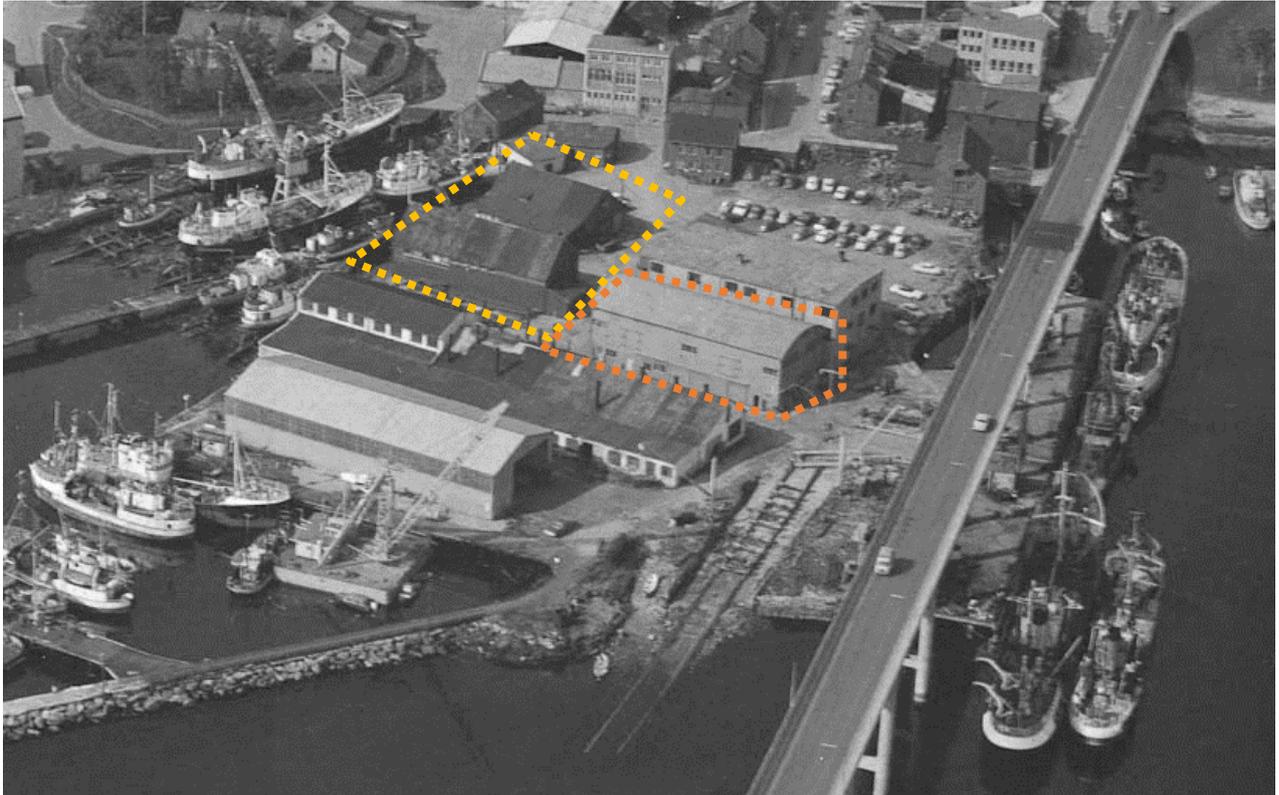
Som det går fram av kartutsnittet fra 1956 har bebyggelsen hele tiden orientert seg mot sjøen ved at gavnl er vendt sørover. Siden det var et Verft, har bebyggelsen og slippene hele tiden vært tilknyttet ved å sikre lett tilgang fra bebyggelsen til sjøen/slippene der fartøyene var fortøyd. Den historiske grunnstrukturen, altså bebyggelsens orientering og plassering ved Verftet burde ha blitt ført videre på en måte som trekker referanser til det historiske – og dog ikke bare i form av lokale landemerker. Selve reguleringsplanen for Skipsverftstomta viderefører noe av tomtens historiske struktur, blant annet gjennom en tydelig orientering ut mot ikke bare sjøen, men mot slippene som også i Verftets tid var tomtens knutepunkt.

Den evolusjonistiske prosessen Skansen og Skipsverftet har stått ovenfor er en sentral del av stedet, noe Rossi forsøkte å fremheve ved å vise til stedets konstante deler. I historiens løp er det alltid noe konstant som får stå, enten det er bebyggelsesstruktur, enkeltbygninger eller andre fysiske komponenter forankret til omgivelsene våre (som for eksempel et spesielt naturlandskap, arkitektur eller andre minnesmerker). Skipsverftet har opp igjennom årene reparert og utvidet bygningene på tomta, og åpnet dermed for nye og bedre funksjoner. Det

gjorde at hallene og verkstedene lenge har vært konstante på området. Den gamle platehallen plassert langs Tromsøbrua, se *illustrasjon 25*, som ble revet i 2017 er for eksempel et kjent bilde for tromsøværingene på grunn av dens dominante posisjon med den kjente skriften "Skibsverft" som prydet fasaden. Bygningene plassert lengst mot slippene kunne spores enda lenger tilbake, se *illustrasjon 26*.



Figur 25: Platehallen. Illustrasjon: Tromsø fotoklubb



Figur 26: bygningene markert i gult er bygninger som har stått på samme sted, i samme vending over 100 år. Platehallen markert i oransje, var kjent som et eget lokalt landemerke på tomten før det ble revet. illustrasjon: Perspektivet museum

Selv om bygningenes funksjon er forsvunnet – både platehallen og verkstedene plassert ved slippene, var fremdeles formene virkningsfull (spesielt platehallen) da det var godt synlig fra Tromsøbrua og omegn. På den andre siden har Skipsverftet aldri vært en offentlig plass i egentlig forstand.²²⁰ Det har bare vært et spørsmål om tid når dette kom til å endres. I det postindustrielle samfunnet har det vært en tendens at industrien nettopp flyttes ut av bykjerner også i andre byer. Det er rett og slett ikke plass til å bevare de stillestående elementene i en byutviklingsstrategi som fokuserer på å bygge byen innenfra og ut. Arkitektene har med andre ord hatt større mulighet til å ta med historien på andre måter enn ved å fokusere på bevaring av store deler av verftets eksisterende bebyggelse.

5.2.2 Typologi

I *The Architecture of the City* (1966) fremhever Rossi betydningen av de historiske aspektene og typologien som viktige analytiske verktøy.²²¹ Form i seg selv kan gi grunnlag for videre bruk og er virkningsfulle og noe av det første vi identifiserer (jamfør Lynchs mentale kart). Rossi

²²⁰ Det har stått stille som et utilgjengelig element lik et pathological element sett i et større lys.

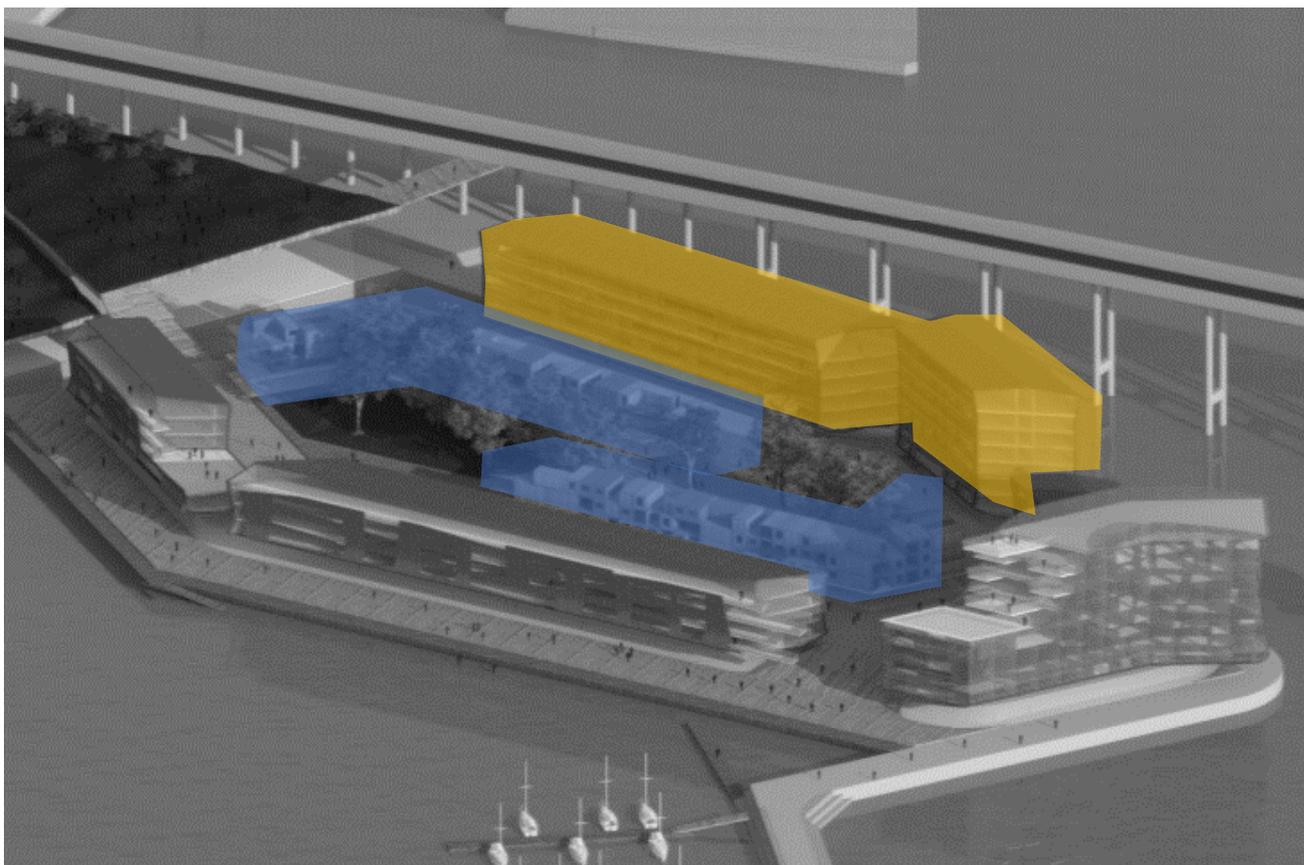
²²¹ Rossi 1982: 4

bruker typologien som en metode for å formgi arkitektur med en forankring til et gitt sted.²²² Han mener at arkitektonisk form kan reduseres til helt enkle typologiske elementer, som skiller seg fra historiens tidligere arkitektoniske stil, men samtidig vil være relatert til den ved å videreføre forenklede former med forankring til historien.²²³ Ved Skipsverftet ville en slik metode kunne være å ta i bruk de formene som har kjennetegnet den gamle arkitekturens form, struktur og orientering. For eksempel en videreføring av platehallens volum, vinkler, høyde eller form. LPO arkitekter har i liten grad fokusert på typologi og i større grad fokusert på stedet som et nytt urbant sted med maritim karakter. Dette blir tydelig i måten de har formet arkitekturen, med ingen direkte arkitektoniske relasjoner til den tidligere Skipsverfstomta.²²⁴ Det er heller ingen andre arkitekter som har gått fullt ut for å satse på typologi som en metode for å videreføre det gamle i det nye. Stinessen Arkitektur er dog arkitekten som virker å ha plukket med seg noen typologiske trekk mest, spesielt fra tomtens tidligere platehall, se *illustrasjon 27*. Her har de videreført platehallens bueform og dens langstrakte form.

²²² Rossi 1982: 47

²²³ Rossi 1982: 47

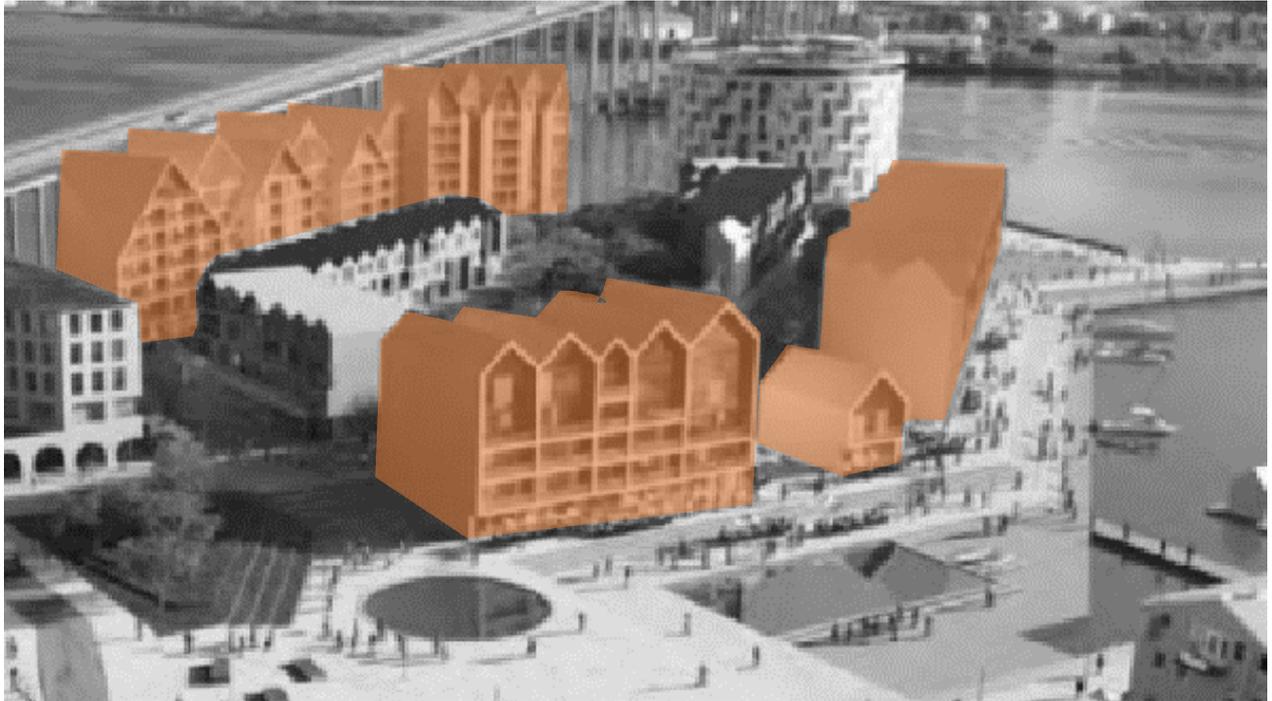
²²⁴ I senere planprosess (2019) har vi sett at LPO arkitekter bruker typologi i form av større variasjon i bruk av materiale og farge som henviser til Stedets historie. Se kapittel 5.3.



Figur 27: Bygningsrekke markert i gult har typologiske trekk man kan finne fra Skipsverftets tidligere industribygg. Bygningsrekke markert i blått har også typologiske trekk fra tomtens tidligere utbredte bruk av materiale – stål. Illustrasjon: Stinessen Arkitektur

Likevel er det helhetsbildet og sammenspillet mellom tomtens ulike deler som gjør den historiske relasjonen tydelig. Med museet, og arkitekturen plassert langs kaipromenaden blir ikke typologien klar nok i forhold til konteksten og den pedagogiske forståelsen for stedets utvikling.

Arkitektene bruker også typologi som er forankret i stedets regionale kontekst. En videreføring av for eksempel saltakets form, med referanser til pakkhus eller bryggerekker, er med på å skape en flytende overgang mellom det gamle og nye. Dette ser vi at CODE arkitektur har initiert i *illustrasjon 28*. Arkitekten kunne videre brukt bølgeblikk, eller en type stål som ligner det, trepanel, betong, eller en kombinasjon av disse, som en del av detaljeringen med referanser til det som er karakteristisk for den sanerte bebyggelsen for å skape en kontinuerlig helhet mellom tid og rom.



*Figur 28: Bygningsrekkene markert i oransje poengterer den regionale konteksten ved å ta med typologiske trekk som for eksempel saltaket. Bygningsrekken oppleves som separate enheter, bygd tett til hverandre, som norske bryggerekker.
Illustrasjon: CODE arkitektur*

AT Plan og arkitektur er den arkitekten som i varierer mest i farger i konkurransen, se *illustrasjon 29*. Materialene og fargene kunne likevel også her vært mer rettet mot Skipsverftet, ved å bruke mer metall, bølgeblikk og mønster som preget tomten. Ved senere reguleringsplan 2019, har LPO arkitekter valgt å bruke mer variasjon i nettopp disse momentene – der materialer og farger sammen med detaljer skaper en større historisk sammenheng (dette kommer vi tilbake til i kapittel 5.3).



Figur 29: Variasjon mellom materiale og fargebruk. Illustrasjon: AT Plan og arkitektur

En typologisk formgivning hvor arkitektene henter opp grunnformer fra den historiske bebyggelsen er ifølge Rossi den beste måten å videreføre historien på i det nye.²²⁵ Som vi har sett er det et fåtall av disse typologiske aspektene som blir ført videre. Dette er blant annet noe også Norberg-Schulz anser som viktig, fordi arkitektur blir "stedskunsten" i møtet mellom sted, historie og arkitektur.²²⁶ Stinessen Arkitektur refererer til Skipsverftet ved en bevist bruk av industrielle materialer i deler av arkitekturen (bølgeblikk). Disse bygningene (regulert til bolig) får også en annen ikonisk dimensjon i sin etterligning av containere som at på til trekker referanser til industrielle virksomheter, se *illustrasjon 27*. Også CODE arkitektur bruker arkitekturen som symbolske elementer i bybildet, veldig tydelig blir det i den ene bygningen som refererer til maritime fartøy. Se *illustrasjon 30*.

²²⁵ Rossi 1982: 47

²²⁶ Norberg-Schulz 1996: 83



Figur 30: Bygning som gir visuelle assosiasjoner til maritimt fartøy. Illustrasjon: CODE arkitektur

5.2.3 Historisk sammenheng

Hittil har jeg poengtert de stedene hvor arkitektene har tatt med typologiske elementer fra Skipsverftets tidligere bebyggelse eller plassering, mest tydelig ble det i Stinessen Arkitekturs bruk av stål/bølgeblikk og i bebyggelsen som kunne minne om platehallens typologiske form. Ellers er det typologiske relatert til stedets regionale kontekst (bryggerrekke, pakkhus, saltak, farger). Men selv om enkelte bygninger hos Stinessen Arkitektur har typologiske likheter med Skipsverftets plateverksted er det ikke nok for å skape en pedagogisk og helhetlig forståelse av tomtens historiske sammenheng. Helhetstankegangen, altså relasjon mellom stedet og dets bestanddeler (i form av bygninger, gater, gjerder, detaljer, parkeringsanlegg, naturelementer og lignende) har selvfølgelig en betydning for etableringen av en viss karakter (jfr. Lynch). Rossis begrep locus bestemmes av tid og sted, av stedets topografi og form, men forblir gjennom sin overlevelse fra gamle tider til nye – derav kommer stedets permanens inn.²²⁷ For Rossi er det viktig å anerkjenne nettopp denne evolusjonistiske siden ved stedet gjennom å beholde det konstante før man gir rom til nye meninger.²²⁸ Denne tidsmessige verdien er i liten grad blitt tatt innover hos arkitektene. Maskinverkstedet, tømmerbygningene og slippene kunne sammen med platehallen bidra til å bevare tomtens historiske og konstante deler innad på tomten for å nettopp å forsterke dets relasjon til tid sted og rom.

²²⁷ Locus kan forstå som et helhetsbilde hvor stedets primære elementer sammen med topografi, og andre detaljer inngår. Rossi 1982: 7

²²⁸ Rossi 1982: 40–41

5.3 Stedsbruk

En helhetstankegang er tilstede både hos Lynch og Rossi, og kan forstås som kritikk mot modernismens byplanideal som hadde dominert siden 1930-tallet. Urbanteoretikere som Lynch og Rossi bidro til å gi nye måter å se omgivelsene på etter at byene i stor grad var blitt soneinndelte og fragmenterte. Også Norberg-Schulz ga en ny måte å analysere sted på. I en av hans tidligere bøker, *Intention in Architecture* (1962) undersøkte han arkitektens mening ved å benytte seg av semiotikk og gestaltteorier for å klargjøre arkitektens intensjoner. I hans senere verk, som *Genius Loci* (1980), eller *Stedskunst* (1996) hadde han gått over til en fenomenologisk vinkling for å undersøke stedets ånd, eller stedskunst og stedsbruken, som er viktig i denne sammenhengen. For ham var særlig også bruken viktig, fordi han mente at stedet er en del av en helhet som vi selv også er med i. Denne helheten kalte Norberg-Schulz for livsverden.²²⁹ Lynch har allerede gitt oss refleksjoner om hvor viktige grenser er for å holde på en karakter innad. Men hvordan mennesket kommer overens med stedet er det som bestemmer om byrommene fungerer i praksis. Derfor skal vi se mer på den kroppslige kvaliteten av stedet ved å følge Christian Norberg-Schulz og det han betegner som stedsmomenter.

Frem til nå har vi analysert de fire arkitektskissene slik de ble introdusert i arkitektkonkurransen fra 2016. Når jeg nå skal se på stedsbruken velger jeg å bare ta for meg vinnerutkastet av LPO arkitekter. Grunnen er at arkitektskissene bygger på den samme reguleringsplan og dermed til en viss grad gir en stedsbruk som kan virke lik hverandre. Oppdragsgiveren Vervet AS har satt premisser for hva de ønsket at arkitektene skulle fokusere på. Disse var å restaurere og bevare eksisterende slipp og bygninger, gjøre rede for fellesfunksjoner som restauranter, næringsvirksomhet og kaipromenade, en mulig plassering av sjøbad, småbåthavn og andre attraksjoner i indre havn.²³⁰ De ville også ha funksjonsblanding i bygningene (kombinert bolig og næringsvirksomhet) og en mulig plassering av et nytt hotell og nordområdemuseum.²³¹ LPO arkitekter trekker inn nye detaljer og har gjort noen endringer for området i den nye skissen. Slik kan vi på en mer nøyaktig måte analysere stedsbruken slik den faktisk er intendert.

Kort sagt legger reguleringsplanen fra 2015 opp for en stedsbruk som er orientert spesielt rundt slippene og langs kaipromenaden. Vi har sett at tomten med de offentlige funksjonene i stor grad vender seg sørover, hvor en mer privat sfære for boligarkitekturen i midten av tomten/på nordsiden var lagt frem. Den nye reguleringsplanen (formulert av LPO

²²⁹ Norberg-Schulz 1996: 23

²³⁰ Vervet AS 2018

²³¹ Vervet AS 2018

arkitekter) ble vedtatt i 2019 og tok utgangspunkt i den fra 2015. De største endringene er at den gamle maskinhallen er tatt med inn i reguleringsplanen for at den ønskes bevart. Det er gjort litt omrokking av bygningsmassen og gjort enkelte innfyllinger mellom bygningene som befant seg nærmest bruodet, se *illustrasjon 31*.²³²



Figur 31: Den nye reguleringsplanen initiert av LPO arkitekter, 2019. Illustrasjon: Tromsø Kommune

Den nye reguleringsplanen har i stor grad tatt vare på det arkitektoniske formspråket slik de la det frem i arkitektkonkurransen 2016. Forskjellen ligger mest der LPO arkitekter har valgt å føre bygningsmassen i ulike farger, og skape større variasjon i materialvalg. Dette gir et annet inntrykk enn den gamle skissen. Hotellet har de flyttet inn til bruodet – og arkitekturen ytterst ut mot sundet har en samme karakter som resten av bebyggelsen på tomten. Den nye skissens større variasjon og kombinasjon av ulike farger og materialer blir sammen med arkitektens varierte volumer og vinkler med på å gi stedet et større mangfoldig uttrykk, se *illustrasjon 32*. Bygningen lengst mot bruodet er regulert til hotell, bygningen nærmest de tre tømmerhusene

²³² Endringene bygget videre på det kommunen og Riksantikvaren kom frem til under meklingen fra tidligere reguleringsplan. Det er likevel blitt ytret at bevaringen av maskinverkstedet blokkerer for sikten fra Skansevollen. Og enkelte av bygningene er blitt foreslått høyere (hotellet nærmest bruodet).

langs Skansegata er regulert til næringsvirksomhet og bygningene videre østover er regulert til både privat og offentlig sfære. Kaipromenaden har fortsatt næringsvirksomhet i første etasje og bolig i de øvrige. I midten av planen er det fortsatt gjort plass til barnehage, og helt nord mot brua har blokkbebyggelsen rene boligfunksjoner. Torget som er plassert imellom Skansen, hotellet og kaipromenaden omringes dermed av bygg som har en næringsfunksjon – som tilbyr bevertning, handel og andre forretningsmessige tilbud.



Figur 32: LPO arkitekters nye skisse etter ny vedtatt reguleringsplan i 2019. Illustrasjon: LPO arkitekter

5.3.1 Bruksmomenter

Norberg-Schulz bruker sju momenter for å finne stedsbruken: ankomsten, møte, samvær, overenskomsten, forklaring, tilbaketrekning og midtpunktet.²³³ Disse momentene jobber sammen i en helhet og inngår i hverandre. Sammen gir de utgangspunkt for en stedsidentitet.

Ankomst

For Norberg-Schulz var ute–inne-forholdet viktig for identiteten.²³⁴ Momentet ankomst brukes nettopp om opplevelsen av å tre inn i et område. Vi har alltid en forventning om hvordan stedet skal være og det er da opp til arkitektene å tilfredsstille disse forventningene. Om stedet ikke står til forventningene eller ikke gir form for kjennetegn, kan det ifølge Norberg-Schulz gi følelse av et stedstap.²³⁵ Både reguleringsplan fra 2015 og 2019 gir mulighet for ankomst fra Skansevollen, fra Nansenplass og fra Verftsgata. Spesielt åpent er det gjort rundt Skansevollen

²³³ Norberg-Schulz 1996: 24

²³⁴ Norberg-Schulz 1996: 24–25

²³⁵ Norberg-Schulz 1996: 24–25

både med lavere bebyggelse rundt og etableringen av luftige rom, for at det nye ikke skal virke skjemmende på kulturminnene. At det dertil anlegges et torg her, gjør det til det sentrale området i planen hvor møte og samvær utfoldes. Den noe lavere arkitekturen er med på å skape en flytende overgang fra den eldre bebyggelsen i området og til den nye og høyere blokkbebyggelse. Det gjør også at torget (ankomsten) oppleves i menneskelig skala. Likeså er det en tydelig grense på at vi trer inn på et nytt område ved at hele den nye bydelen er utført i samme arkitektoniske preg, og ved at det offentlige rommet ved torget skaper et markant mellomrom før stedet byr på andre funksjoner. De ulike vinklene, fargene og materialvalgene på torget er med på å gjøre denne overgangen noe mer flytende.

For en vellykket overgang mellom to steder må det nye henvise seg til konteksten. Dette har vi ved å bruke Rossi og Lynchs stedsteori allerede sett at arkitektene har løst på ulike måter. I den nye reguleringsplanen til LPO arkitekter har Lo:Le landskap og Plan As vært med å påvirke, og viser i større grad henvisninger til konteksten ved å bruke fargenyanser og ulike materialer som forteller om stedets tidligere bruk, men også materialer som gjenkjennes av folkene som ferdes her.²³⁶ For eksempel er treverket et element som gjenkjennes i konteksten rundt. De vil også føre med seg industrielle materialer som corten-stål og metallplater i ulike nyanser, og andre elementer funnet i Skansenområdet som granitt.²³⁷ De visuelle detaljene de bruker er i stor grad med på å bevare eller skape en stedsidentitet som rammer inn stedet og som igjen gjør at ankomsten gir en tydelig følelse av at man trer inn i et annet område.

Stedets detaljer er med på å markere tomtens ankomst, og er en del av stedets rytmespill som i kombinasjon av retninger, grenser og definerte møteplasser forsterker tomtens funksjon. Dette var vi inne på i kapittel 5.1.²³⁸ Ved torget er det planlagt en eng med blomster og stauder, og det er benker nedover mot slippene, se *illustrasjon 33*. Ulike materialdetaljer og mønstre er med på å underordne seg en større stedsstruktur og legger forutsetninger for en slags oppdagelse av stedets mening og funksjon, en slags overenskomst med tomten. LPO arkitekter og Lo:Le landskap og Plan As ønsker også å anlegge en grillplass over blomsterengen og slippene, og har satt opp utemøblering ved amfiet. På sørsiden av maskinverkstedet er det lagt en øy som skal stimulere til både lek og opphold. Ulike naturdetaljer som blomster og trær er brukt jevnt over byrommet og gir inntrykk av et biologisk mangfold. Detaljeringen av uteområdet vi møter i ankomsten legger til rette for kjennskap, for nye oppdagelser og for

²³⁶ Lo:le Landskap og Plan As 2018): 6

²³⁷ Lo:Le Landskap og Plan As 2018: 6

²³⁸ Der Lynchs visuelle stedsanalyse er med på å avdekke disse og hvordan de underbygger en helhetlig stedsidentitet på et definert område.

resultatet blir, ønsker arkitekten i LPO arkitekter, Lars Haukeland, «...at dette skal bli en særpreget, fargerik og morsom bydel, med egen identitet...»,²⁴¹ og at kunsten skal være med å ramme inn og samle stedet.²⁴² Selv er Christopher Jenssen opptatt av at kunsten han lager til bydelen skal gi kjennetegn basert på selve figurasjonen og karakter, men at den grafiske, fargemessige situasjonen er helt ny.²⁴³ Til nå vet vi at han jobber med skulpturer ført i ulike fargenyanser, ved navn EZRA.²⁴⁴ Det er en måte å forsøke å utvikle den nye bydelen sammen med den gamle Skipsverftstomta heller enn på bekostning av den. Det er et viktig poeng både for Norberg-Schulz, Kevin Lynch og Aldo Rossi, som på sine måter forsøker å framheve betydningen av sameksistens mellom historie, samtid og fremtid. Lo:Le landskap og Plan AS ønsker å gjenbruke enkelte av elementene ved det gamle verftet.²⁴⁵ Dette tenker de å bruke som møbler eller artefakter som i tillegg til Slipp 1 og 2 gir sterke referanser til historien. Kunsten og fokuset på å skape variert mønster sammen med et økt fokus på biologisk mangfold (mer parkareal, med øyer, plen, blomstrer, trær, stauder, og en tidevannshage, se *illustrasjon 33*), er med på å gi stedet ny aktualitet, hvor det gamle hentes inn i en ny funksjon og også gir rom for at menneskene kan være med på å bestemme hva stedet skal bety, hvor stedet kan gi nye opplevelser, samtidig som den bekrefter forventninger og byr på kjente kjennetegn.

Samvær

Samvær er momentet som samler stedets ulike kvaliteter rundt en offentlig plass.²⁴⁶ Torget mellom Skansen og Vervet bydel vil ha denne funksjonen som omringes av tomtens bygninger som skal drive næringsvirksomhet og bevertning. Også kaipromenaden vil være et sted for samvær. For Norberg-Schulz har det vært viktig at der det legges til rette for samvær, må menneskene ha en valgfrihet og en form for medvirkning slik at også forskjeller kan møtes.²⁴⁷ Det er snakk om valg til å delta, trekke seg tilbake, være passiv eller aktiv. Det må med andre ord legges til rette for at livet kan utspille seg her, for eksempel ved å sette opp benker, parkområder, lekestativ for barna og andre måter å stimulere til aktivitet på.²⁴⁸ Spesielt viktig er dette når det er lagt opp til at barnefamilier skal bo her. Landskapet og miljøet rundt både

²⁴¹ Vik 2019

²⁴²Olav Christopher Jenssen er samtidskunstner spesielt kjent for sin fornyelse av det abstrakte maleri. Han arbeider også med tegninger, skulpturer og grafikk. Bildene hans fremstår ofte som fargerike, organiske og geometriske formdannelser

²⁴³ Lillejord 2019 og Jenssen 2019

²⁴⁴ Jenssen 2019

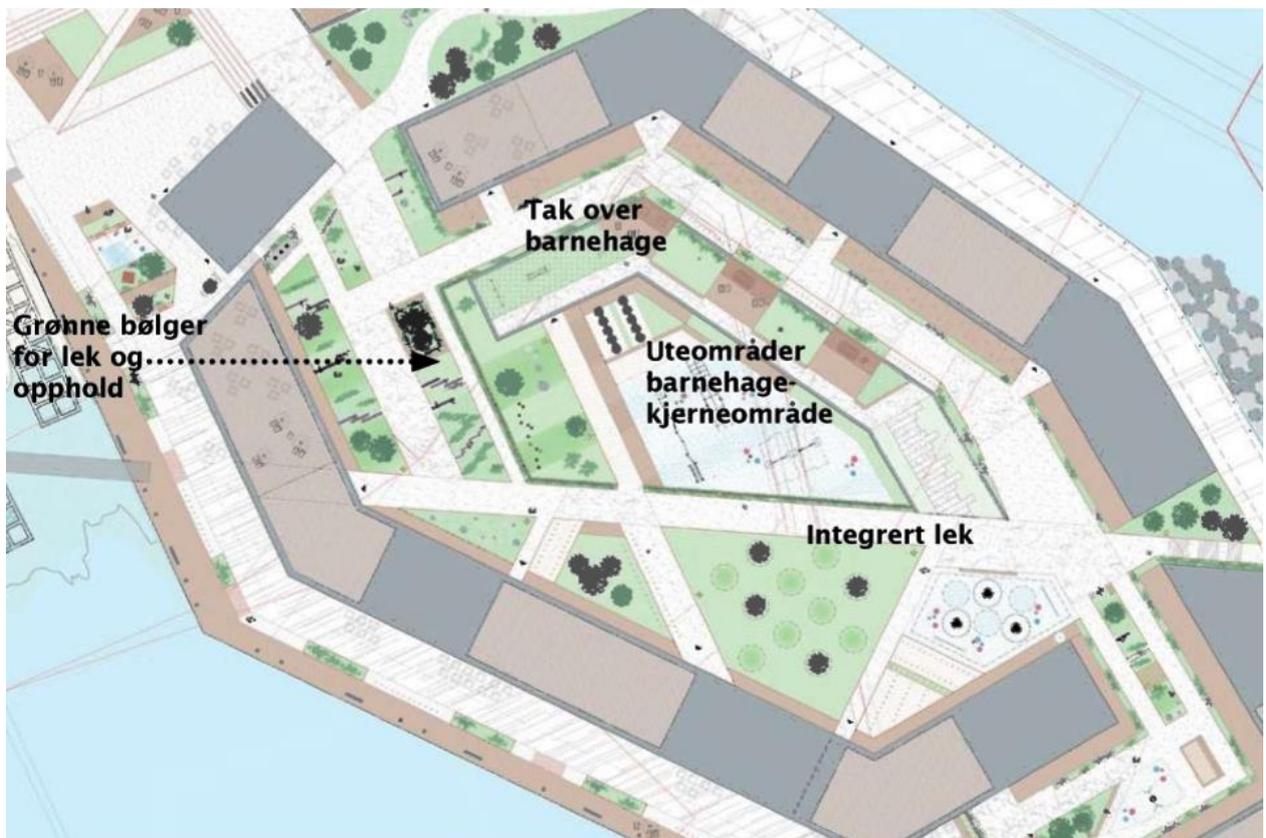
²⁴⁵ Lo:Le Landskap og Plan As 2018: 7

²⁴⁶ Norberg-Schulz 1996: 25

²⁴⁷ Norberg-Schulz 1996: 25

²⁴⁸ Samvær virker sammen med Norberg- Schulzs andre momenter som overenskomst, møte, ankomst, midtpunkt.

bolig og barnehage må ha forutsetninger for å skape gode samvær og møteplasser, for bruk og lek. Dette har både arkitekt og landskapsarkitekt løst ved å skape tydelige grenser mellom hva som er privat og hva som er offentlig, og i måten disse områdene er organisert. Lekeplassen ved barnehagen er innrammet. Rundt barnehagen skal det også legges til rette for lekestativ og ulike integrerte landskapsleketøy. Det legges vekt på lek og opphold både nært boligarkitekturen, barnehagen og de mest offentlige plassene som torget og ved kaipromenaden. For eksempel er det foreslått klatrestativer på noen av parkøyene, de foreslår "bølgen" som i praksis både kan fungere som sitteplass, lekeplass og rekreasjonsplass for både unge og eldre, se *illustrasjon 34*.



Figur 34: Kartutsnitt av utearealet rundt boligarkitekturen og barnehagen. Illustrasjon Lo:Le Landskap og Plan AS.

Det er lagt til rette for at slippene også kan brukes som sitteplass om sommeren, og gi muligheter for lek.²⁴⁹ Byplansjef for Oslo, Ellen de Vibe, fremmet under Alta-konferansen 12.03.19, kantsonen som en hovedarena for bylivet; det er der det legges til rette for bylivets sosiale forhold, og at disse stedene må være tilrettelagt for alle.²⁵⁰ Hvordan stedene møbleres

²⁴⁹ På Alta-konferansen holdt 11.–12.03.19 ble det gjort klart hvor viktig den offentlige utemøbleringen var – for den gir begrensninger og muligheter i området – både for barn, for voksne og eldre. Alta kommune 2019

²⁵⁰ Vibe 2019

gir dermed forutsetninger for bruken. For henne var ikke det å sette ut en benk nok, det må være en kritisk masse av bymøbler.²⁵¹ Det må altså være en sammenheng, og det må gjøres til et eget rom ute i det offentlige rommet. Hos Vervet bydel er det tydelig at uterommene forsøkes å gjøres til aktive rom der mennesker har frihet til å bruke stedet på ulike måter. Videre, er det viktig hvilken sammenheng den innadvendte karakteren og den utadvendte karakteren har på tomten. De som bor der må se verdien i å for eksempel ha et offentlig grillsted mellom skansebygningene og den nye bygningen.²⁵² Hvis beboerne har egne balkonger, er det for eksempel ikke sikkert det offentlige rommet blir like mye brukt. Vervet bydel byr på mye grøntområder og møblering som inviterer til opphold i lune miljø. Utearealet rundt barnehagen bidrar til at beboere kan føle at de har kontroll på omgivelsene, mens utearealene langs kaipromenaden kan virke mindre overvåkende for andre. De forskjellige mulighetene vil antakelig kunne stimulere til bruk av ulike mennesker.

Overenskomst

Norberg-Schulz mener at overenskomsten trenger et eget sted, der menneskene finner det samme og blir et samfunn.²⁵³ Dette momentet er ikke det samme som samvær. Plassen må gi uttrykk for et samlet mål for samværet. Ofte er dette arkitektur anlagt på offentlige steder og som har en slags autoritet, og som oftest er koblet opp mot et felles torg, som for eksempel et rådhus. Skipsverftet har ingen form for autoritære institusjoner på området, det er først og fremst en bydel som preges av bolig og næringsvirksomhet. Dette kommer også til uttrykk i arkitektskissene der møteplassene ikke er organisert rundt eller fremfor en hierarkisk arkitektur som stadfester ulike samfunns mål. Det er møteplassene i seg selv, torget og kaipromenaden, stedets indre vesen og dens relasjon til sjøen som er målet. Ved kysten er det jo nettopp overgangen mellom land og vann, i fjære eller på brygga, mennesker alltid har samlet seg. Slik gir torgets orientering mot sjøområdet i seg selv uttrykk for et samlet mål for samværet. Tomten bygger ikke på hierarki, men på at arkitekturen skal ha en viss likhet. I de ulike arkitektskissene kunne dog enkelte bygninger dominere over andre – for eksempel ved de planlagte hotellene som skulle stå mot sundet. Den nye reguleringsplanen har en mye mer jevn karakter med fokus på mellomrommene (de offentlige og halvoffentlige rommene) i bebyggelsen.

²⁵¹ Vibe 2019

²⁵² Ellen de Vibe snakket om forholdet mellom ute og inne og at det måtte være et avhengighetsforhold for at uteområdene tilrettelagt for beboeren blir brukt som intendert under sitt innlegg i konferansen ved Alta. Vibe 2019.

²⁵³ Norberg-Schulz 1996: 25

Forklaringen

Alle bruksmomentene i Norberg-Schulzs teori henger sammen. Og hans femte moment, forklaringen, er tilknyttet overenskomsten, fordi det er da stedets sammenheng blir anskueliggjort. En overenskomst inneholder altså en forklaring på stedets sammenheng utenfor seg selv.²⁵⁴ For eksempel har den fysiske konteksten vært et førende aspekt ved utviklingen av stedet, siden identitet har vært en etterstrebet kvalitet i prosjektet. Forklaringen legger opp til en verdensanskelse som gjør det klart at stedet inngår i en større sammenheng. Men andre ord, skal det være litt selvforklarende hvorfor plassen er anlagt der den er fordi forklaringen gir stedet en dypere mening.²⁵⁵ LPO arkitekter har valgt å kalle de ulike rekkebebyggelsene for navn oppkalt etter fartøy som ble reparert og bygd på Verftet, som *Gjøa*, *Fram* og *Maud*, eller andre fysiske bestanddeler av tomta, som Slipptorget, eller Maskinverkstedet. Stedsnavn bidrar også til å gi en forklaring på stedet i sin større sammenheng i tid og rom.

Tilbaketrekning

Til slutt har vi også andre aspekter som er svært viktig i bydeler som inneholder flerfunksjoner. Tilbaketrekning handler om muligheten for beboere å trekke seg tilbake når de vil være for seg selv.²⁵⁶ Boligarkitekturen har en spesielt innadvendt karakter hvor mennesker bør kunne trekke seg tilbake. Boligarkitekturen er spredt ut over hele området, med kombinerte funksjoner langs kaipromenaden og med bare boligfunksjoner nærmest brua på nordsiden. Vi vet at den offentlige funksjon i hovedsak holder seg ved torget og utover kaipromenaden. Nordover nærmest brua er det lagt til rette for en noe mer privat sfære hvor beboere kan trekke seg tilbake. Måten de grenser det offentlige og private kan minne om det kjente Byker-prosjektet i England på 1970-tallet. Da bygde de høye blokker for å skjerme boligene for trafikk og støy, samtidig som blokkene lager grenser mellom trafikk og et trygt utested. Arkitekturen ved Vervet bydel gjør akkurat dette. Spesielt er veggen mot brua bygget noe høyere enn brua slik at støy til en viss grad ikke slippes inn i kjernen av bo-området. Boligblokkene plassert langs Tromsøbrua gir da en slags innramming av stedets private sfære, hvor karakteren er mer lukket og gir beboerne følelse av trygghet. Alle beboerne får tilgang på egen balkong, og tilgang til park anlagt på takene som er delvis private og offentlige. I tillegg, om beboerne skulle ha sosiale behov kan de gå ned mot parkarealene ved barnehagen eller til torget. Reguleringsplanen og planene for de offentlige rommene gir altså graderte muligheter for i hvilken grad beboere vil trekke seg tilbake.

²⁵⁴ Norberg-Schulz 1996: 25

²⁵⁵ Norberg-Schulz 1996: 28

²⁵⁶ Norberg-Schulz 1996: 28

Midtpunktet

Som regel har alle steder et mål, et midtpunkt hvor verden skal samles. Som vi på flere måter har vært inne på, er torget på Verftstomta anlagt for å være stedets hjerte. Ifølge Norberg-Schulz har midtpunktet en stor betydning i livsverdenen vår.²⁵⁷ For når et sted har et klart midtpunkt, er det plassen som er utgangspunktet når vi bruker et sted. Det er også ved målet at hele bydelen sanses i et samlet perspektiv. Ved Vervet er det helt tydelig at torget er midtpunktet hvor samvær, overenskomst, møte og forklaring er lagt til rette for. Midtpunktet består av slipp 1 og 2, en blomstereng, et amfi orientert mot maskinverkstedet, slippene og mot sjøen. Området er planlagt med naturelementer som for eksempel trær og planter – i amfiet, og på egne øyer. Også i slippene ønskes det å lage et marint blomsterbed. I tillegg er det lagt vekt på å skape variasjoner og dybde ved bruk av ulike mønstre, farger og materialer forankret i for eksempel fasade, gulv, blomsterbed eller murer, kanter og møbler som tiltenkes bydelen.²⁵⁸ Elementene ved torget orienteres mot hverandre og skaper en åpen dybde. Rommet orienterer seg mot stedets viktige aspekter – kulturminnene ved Skansen og slippene, samt skansebygningene og strukturen fra maskinverkstedet de har ønsket å beholde. Men torget forholder seg mest til sjøen. Midtpunktet er plassert der verftets åpning har vært. Plasseringen av elementene er sammen med på å skape en tydelig forklaring på stedet. Landskapsarkitekt, kunstner og arkitekt samarbeider tverrfaglig og skaper miljø med ulike kvaliteter. Landskapsarkitektens fokus på det biologiske mangfoldet kan bidra til hyggelige uterom. De har innlemmet ulike variasjoner av lek og spill i landskapet som inviterer befolkningen til å fungere sammen med bydelen. Det er med andre ord tydelig at de som skaper bydelen er innforstått med at det er menneskene som skaper urbaniteten i bydelen, og at bydelen selv ikke besitter den.

Norberg-Schulzs momenter hjelper oss å se hvordan området i praksis kan fungere. I utviklingen av den nye reguleringsplanen har det vært et tverrfaglig samarbeid om å videreføre stedets karakter selv om mesteparten av skipsverftsbebyggelsen er sanert. Dette forsøker utbyggere å få til ved å ta i bruk gamle materialer og materialtyper som var ved Verftet, ved å bruke kunst, og en planløsning som tar med seg videre stedets orientering mot sjøen. Stedet har fått en helt annen bruksfunksjon enn det den har hatt, og det kreves mye for å ta vare på elementer fra det gamle i det nye som har en annen funksjon, uten å miste sin karakter. Organiseringen av funksjon, offentlig og privat sfære skilles tydelig fra hverandre av arkitekten. Og det er tydelig hvor bydelens hjerte ligger, hvor det er lagt til rette for byliv, og der man kan trekke seg tilbake. Midtpunktet, altså torget angår både ankomst, samvær, overenskomst, og

²⁵⁷ Norberg-Schulz 1996: 29

²⁵⁸ Lo:Le Landskap og Plan As 2018: 5

møte. Det er området hvor man kan oppleve stedets helhet og dets relasjon til historien, samtidig som det er tydelig fremtidsrettet visjon for området der fokuset i stor grad er på biologisk mangfold, natur og samspillet mellom menneske og omgivelser. Bydelen virker helsebringende på flere måter: mentalt, sosialt og fysisk. Bydelens plassering er nært alle funksjoner man trenger slik at alt er i gåavstand og det er nære forbindelser til kollektiv transport. Bydelens helhetlige løsning, med fokus på en samlet karakter er ment å gi mennesket stabilitet, trygghet og evnen til å oppdage nye kvaliteter ved stedet. Sosialt har stedet lagt opp til møteplasser, der man enten kan oppholde seg ved torget og amfiet, eller trekke seg tilbake til de planlagte øyene i området. Her er det også lagt opp til at arrangementer kan holdes.

5.4 Ulike identifikasjonsgrunnlag

Det er ingen tvil om at Rossi, Lynch og Norberg-Schulz snakker sammen. Tilfelles for dem er at de søker helhet og mening, og søker sammenhengen med historie og omgivelser. Helhetstankegangen er altså ganske gjennomgående hos alle tre, der forståelsen for stedets oppbygging (som struktur eller grenser) er helt essensielt for hvordan området i realiteten blir. Et sted må rammes inn, og stedets formale bestanddeler må fungere i relasjon til hverandre, enten det er basert på psykologiske erfaringer (som Lynch er opptatt av), gjennom en historisk, evolusjonistisk metode (som hos Rossi) eller en fenomenologisk (som hos Norberg-Schulz).

Teoriene legger til rette for ulike måter å sette sammen et sted på og forstå det. Det gir selvfølgelig ulike måter å danne en stedsidentitet på. Enten det forstås som noe konstruktivistisk, der identiteten skapes gjennom tid og prosess, der den forstås som noe fenomenologisk, spontant i møtet mellom sted og menneske eller der det skapes gjennom gjenkjennelse, balanse og tydelige retningslinjer for bruk. Teoriene er plukket og delt opp for å tilpasse analysen av Skipsverftstomta og trekke frem tydeligere elementer ved stedet. Teoriene peker på ulike aspekter som bidrar til å skape karakteristiske miljø, og steder mennesker kan identifisere seg med både sosialt og fysisk. Det er innlysende at landemerkene som omringer tomte er av stor betydning, og har virkning på etableringen av mentale kart, men også Skipsverftets historie – som kan spores gjennom egne lokale landemerker og bygningstypologi har betydning fordi det sammen evner å skape en identitet særegen det stedet. De ulike arkitektene har grepet konteksten på forskjellige måter, og resultatene sier noe om både bevaringsideologien i planleggingens art og identitetsdyrkelsen av noe eget. De aspektene arkitektene har inkludert skaper nye kollektive minner til området, som i størst grad baserer seg på slippene (og LPO arkitekter, som ved senere anledning bevarte maskinhallen). Noen plasser kan antydninger til Skipsverftets typologi gi gjenklang i noen av skissene. Prosjektet viser at

vern ikke bare er forbeholdt kulturmyndighetene, og at byutviklere i stor grad sitter på en makt til å bestemme hva det er som skal fortelles og hva det er som skal få betydning. Ved Skipsverftstomta gjøres industrien attraktivt. Det skjer igjennom en bestemt detaljering heller enn at bevaringen skjer i en tradisjonell måte der bygningene eller historiske strukturer selv forteller historien. Dette må nok ses i lys av arkitektens intensjon i å skape en særegen identitet. Det eksklusive preget gir økonomisk avkastning til både den nye Skipsverftstomta og byen generelt. Det gir større rom og åpenhet for hvordan man ivaretar historier – og i hvilken grad man kan sanere og bygge nytt. Det narrative vernet er et godt utgangspunkt i en slik situasjon.

6. Retorikk, verdi og realitet

Hittil har vi sett på hvordan idealer innenfor arkitektur og byplanlegging har virket førende på transformasjon av det gamle Skipsverftstomta til det nye Vervet bydel. De engasjerende arkitektene har på ulike måter forholdt seg til disse idealene samtidig som de former sine egne ideer og meninger gjennom ulike design. Retorikk og vurdering av verdi er to sterke sider som tydelig fremtrer i arkitektkonkurranser. Retorikk og verdier er uløselig, der retorikken brukes for å argumentere for enkelte verdier mot andre. Arkitektene verner steds karakteren på ulike måter, og foreslår da nye verdier og nye muligheter i området. Hvordan disse verdiene settes frem, gjøres på et tidlig stadium av tomteeier i transformasjonsprosessen, der retorikken hjelper å sikre identifikasjonsgrunnlag til den nye bydelen.

6.1 Retorikk

Arkitekten benytter seg av *logos* (vise frem den tekniske løsningen, den logiske organiseringen av bebyggelsen), bruker i stor grad troverdighet – eller *etos* for å sikre trygghet og aksept for sine forslag, og *patos* (som er med på å fremme følelser hos publikum som på ulike måter gir relasjoner til stedet). Arkitektene har brukt digitale verktøy for å gi en illusjon om hvordan de tenker seg det ideelle stedet. Tekst og bilder har stor evne til å påvirke følelser i en spesiell retning, og er slik i stor grad med på å skape gjenkjennelse og identitet.²⁵⁹ I tillegg finnes det andre typer retorikk rundt konkurranser i form av medieoppslag, i form av egenproduserte filmer om prosjektet, igjennom formidling, produkter, egne nettsider og lignende. Vervet AS har blant annet brukt mye tid på å etablere seg synlig i media, med blant annet egen Facebookside, Instagramkonto og egen internettside rettet mot kjøpere. De etablerer seg som en trygg part med personlige kvaliteter som gjør at fremtidige beboere føler en tettere tilknytning og identifikasjon til området som står for transformasjon. Videoserien de har promotert, tilbyr betraktere å knytte seg til en narrativ sammenheng for å oppnå nærhet til et objekt/prosjekt eller fenomen (for eksempel tilfellet bak kulturminner). Dette er ikke bare for å gi informasjon om noe, det er markedsføringsstrategier.²⁶⁰

Teknologi har ført til at konkurranseformen i første omgang preges av en markedsføringsrettet retorikk med en stedsutvikling som i større grad enn før er blitt kommersielt når det utvikler seg bitvis av private eiendomsutviklere.²⁶¹ Dette ser vi eksemplifisert gjennom de idylliske og topiske fremtidsbildene av fremtidens arealer.

²⁵⁹ Jørgensen 2016: 4

²⁶⁰ Jørgensen 2016: 116–117

²⁶¹ Jørgensen 2016: 38–39

Arkitekturkonkurranser gjør spesielt dette aspektet tydelig, der arkitekturkontor konkurrerer med hverandre om beste utslag. Bildene er ikke nøytrale og påvirker tvert imot betraktere til hvordan å forstå verden. Men det er ikke bare arkitektene som forhandler om hvilke verdier stedet skal bestå av. Kulturmyndighetene er kanskje de største retoriske forhandlere for kulturminner og kulturmiljø som vil sikre at verdiene forankret til dem blir ført videre til fremtiden. (se kapittel 4 for nærmere identifikasjon av disse). Det er ikke snakk om å holde en utvikling tilbake, men er en forhandling om hvilke verdier, normer og hensyn som skal beholdes og avkastes. Hva som bevares blir et retorisk grep om hva vi skal huske av stedet, altså hvilke kollektive minner det er man skal forsterke eller svekke.

I dag blir kulturminner i stor grad sett på som ressurs for å øke tomtens attraktivitet, noe som også er tydelig i prosjektet ved Skipsverftet.²⁶² For å øke etterspørsel av noe, og for å øke attraktiviteten må man velge elementer som nettopp bidrar positivt til dette. Den visuelle retorikken ved Vervet bydel er med andre ord ikke nøytral. Det som trekkes frem av kulturminner har noe unikt ved seg og som settes i en narrativ sammenheng. Dette har i stor grad blitt gjort i presentasjon av prosjektet utad, der detaljer fra den industrielle historien aktivt har blitt brukt i formidlingen og argumentasjon om hvorfor området er attraktivt. Det narrative bakteppet kan kompensere for stedets ellers ambisiøse fremtreden i både volum, masse og høyde (som vi vet påvirker kulturminnene ved Skansen, Tromsøbrua og Ishavskatedralen som Tromsøikon). Den industrielle historien Vervet AS har valgt å ta med, er dog med på å påvirke den kollektive hukommelsen mennesker har til stedet på en positiv måte ved at den fremstilles eksklusivt. Stedet, spesielt slik vi kan se det gjennom reguleringsplanen fra 2019, gir oss en konkret ramme for våre assosiasjoner. Disse assosiasjoner er plukket ut og valgt for å gi positive relasjoner til stedet. Det er ikke selve byutviklingsprosjektet man reagerer på, men at deres identifikasjon med stedet og stedets vesen ikke går overens.²⁶³

En vellykket estetisering av området gir verdiøkning og evner å skape relasjon mellom mennesket og stedet.²⁶⁴ Når noe avdekkes tildekkes noe annet. Det nye prioriteres ved stedet og gjør det attraktivt og eksklusivt. I hvilken grad man da velger å bevare den narrative sammenhengen til stedet knyttes til tomtens attraktivitet der det som ikke virker bra nok, eller passer inn i den eksklusive rammen som er satt, forkastes. Kultur brukt i byutvikling bidrar til økonomisk vekst og folkelig trivsel. Dette er en markedsorientert utviklingstanke som har gjort

²⁶² Jørgensen 2016: 11

²⁶³ Jørgensen 2016: 43

²⁶⁴ Jørgensen 2016: 62

seg mer gjeldende i dag, der for eksempel kunstnere i større grad inviteres med i utviklingsprosessene. For eksempel arrangementet KaNO i 2017, inkluderte planleggere, kunstnere, arkitekter og forsøkte å skape dialog med de lokale om utvikling.²⁶⁵ Som arkitekt/byplanlegger står man likevel som siste instans som kan velge å forsterke de kollektive minnene på stedet (som ligger for rette til identitet) eller velge å forandre de kollektive minnene med retorisk og strategisk vilje.²⁶⁶ I tilfellet ved Skipsverftet er det ganske tydelig at man forsøker å endre de kollektive minnene om stedet til noe positivt, der spesielt de industrielle kulturminnene aktivt går inn som retoriske virkemidler for å gjøre stedet særegent og eksklusivt.

6.2 Verdier

Arkitekter prøver frem ideer som enten viderefører verdier, kaster dem, eller endrer dem på visse områder. I praksis er det de kollektive minnene som blir testet og forsøkt endret, ikke verdier som ligger i gjenstandene i seg selv. I denne oppgaven har jeg konsentrert meg om kulturminnene som de mest sentrale verdiene i området, fordi det primært sett er i disse de kollektive minnene er forankret til. Skansevollen med tilhørende bygninger, Tromsøbrua, Nordsjetéen og Ishavskatedralen er landemerker som kjennetegner den nærmeste konteksten til Vervet bydel. Som vi har sett er disse identitetsbærende og har fått sterke verdier både av allmenheten og av kulturmyndigheten. Det er de kollektive minnene som gir disse landemerkene verdi. Skansevollen med tilhørende bygninger og Tromsøbrua er begge fredet, og det strider mot kulturminneloven §3 å på noen måte gjøre noe om endrer på kulturminnens vesen, og kulturminneloven §1 er ment å sikre at kulturverdiene forankret til disse bevares for generasjoner etter oss.²⁶⁷ Noen mener det ikke er gjort tilstrekkelig godt, andre mener det er det. Vervet bydel styrker ikke landemerkene rundt tomta, men setter søkelys på det lokale der de positive elementene fra industrien trekkes frem.

I Kapittel 3 og kapittel 5 så vi på ulike måter arkitektene brukte konteksten i utformingen av bydelen. Høyde, masse og bydelens kompakte arkitektoniske løsning gjør at Skansen mister mer av sin relasjon til sjøen. Da blir den pedagogiske verdien av Skansen som kulturminne noe svekket selv om kultminnets bruksverdi holdes ved. Arkitektene og oppdragsgiver Vervet AS argumenterer for at siktlinjene bidrar til å holde på Skansevollens relasjon til sjøen. I nyere reguleringsplan for tomta (2019) skapte bevaringen av maskinverkstedet trøbbel for siktlinjene fra Skansevollen. Men siden de industrielle minnene i området også har vist å ha en verdi – virker det på et vis å være greit at Skansen mister sikt. Vervet bydel har vært ambisiøs når det

²⁶⁵ KORO 2017

²⁶⁶ Jørgensen 2016: 60

²⁶⁷ Kulturminneloven 1978: §3 og §1

angår områdets bebyggelse, i høyde, masse og volum. Dette gjør at Skansevollen blir mindre synlig på bakkeplan slik at den, for noen, mister den hierarkiske posisjon den i grunn skulle hatt. Samme kan sies om Tromsøbrua, der Vervets bebyggelse strekker seg på høyde, og noen steder over dens profil. Arkitektene og oppdragsgiver har kompensert ved å holde noen meter avstand fra brua. Ishavskatedralen er også orientert mot brua og som vil havne i dialog med Vervet bydel. I arkitektskissene fra konkurransen i 2016, viste arkitektene ambisjoner om å skape et attraktivt, monumentalt bygg brukt til hotell ytterst mot sundet. Disse ville kunne skape konflikt mellom Ishavskatedralen som ikonisk landemerke fordi de i seg selv tester grensene på å ta over som en del av byens monumenter.

Vervet bydel har, som vi har sett, skapt oppsikt og reaksjoner fordi planene forutsetter at kulturminnene til dels blir skjernet og bygget inn. Dette er løst ved å forsøke å stadfeste en ny eksklusiv og særegen stedsidentitet. Da forsøker arkitektene og Vervet AS å innskrive de industrielle kulturminnene større verdi enn hva de i realiteten har blitt erkjent som hittil. Dette innebærer en direkte endring av de kollektive minnene til det gamle Skipsverftet. Samtidig trekker arkitektene fokuset bort fra landemerkene som omringer planområdet. Slippene og maskinverkstedets gamle struktur er gode eksempler på dette. De romantiseres og blir de elementene ved stedet som gjør det særegent og eksklusivt. Med det sakt er det også viktig å påpeke verdiene som ligger på den gamle Skipsverftstomta. I kapittel 2 gikk vi gjennom den historiske utviklingen av området, og kom fram til at den historiske strukturen i stor grad har overlevd gjennom byens ideologiske endringer. Dette gjør at området får en større aldersverdi enn andre steder i byen. Selve bidraget til den industrielle virket har vi også sett at har hatt innflytelse på hvordan byen i seg selv har utviklet seg og ekspandert. Historiske figurer som Roald Amundsen er for eksempel knyttet til industrien. Skipsverftet har markert Tromsø som porten til Ishavet og gjør at Tromsøs bindes til historiske begivenheter opp igjennom tiden der ishavsfangst var den store aktiviteten. Når ikke kulturmyndighetene har gjort noe for å sikre vern av spesifikke objekter eller elementer av historien, sier det nesten seg selv at når private eiere vil utvikle tomta, gjør de det som gir mest økonomisk avkastning. Ofte innebærer dette sanering av området. Kulturmyndighetene og kommunen har likevel uttrykt ønske om at den industrielle minne skal ivaretas – med forslag om at slippene blir tatt videre. I denne sammenheng, er det narrative vernet i seg selv forankret i slippene og det senere bevarte maskinverkstedet. Tomteeierens fokus på kulturminner har i hovedsak dreid seg mot de industrielle minnene på tomta. Dette har dreid mye fokus bort fra hva utbyggingen i praksis gjør med de landemerkene som omringer tomta. Det er ingen fasitsvar på hva som er best vern av både historie og kulturminner. I tilfellet ved Vervet bydel har det ikke være en diskusjon om

enten eller, men en sammenfatning av ivaretagelse av landemerkene og de industrielle minnene på området samtidig. Det som synes å burde være hovedpoenget for hva som skal bevares og hvordan, er om det narrative vernet ved Skipsverftstomta gir noen verdi til fremtiden, om det ivaretar verdien til de fredete landemerkene omkring, og om bydelen vil oppleves som «boligområdet med industrielt preg» eller primært som en offentlig bydel med skikkelig forankring til stedets narrative sammenheng.

6.3 Avslutning

I denne oppgaven har jeg brukt arkitektskissene som utgangspunkt i søken etter å finne ut hvilke verdier de ulike arkitektene vektlegger, og i hvilken grad de legger til rette for en identitet i tilknytning til både den fysiske og historiske konteksten til Skipsverftstomta. Det har bidratt til å si noe om møte mellom kulturverdier og byutvikling, samt å nyansere bildet på identitet som begrep og gi et inntrykk på hvordan det brukes i sammenhengen mellom vern og utvikling.

Et nærmere blikk på arkitektene og prosjektet ved Skipsverftstomta fremhever hvor frie i realiteten arkitekter og private eiendomsutviklere er til å bestemme hva som skal være av verdi, og hvordan fortellingen skal fortelles. I denne oppgaven blir det tydelig at arkitektene har jobbet ulikt og vektlagt annerledes, også at de i ulik grad ser verdi i kulturen og historien knyttet til tomte. Stedsanalysen viser at konteksten består av landemerker som veier tungt, ikke bare i Nordbyen, men i hele profileringen av Tromsø-by, og at arkitekter har fokusert på ulike momenter ved kulturverdiene innad Skipsverftstomta. Noen arkitekter fokuserer på symbolske former, eller setter det inn i en kystnær tradisjon. Andre arkitekter virker å gi mer hensyn til landemerkene som omringer tomte, ved å gjenskape kontakt mellom kulturminnene. Mens andre igjen har vist større intensjon om å ta vare på kulturverdiene knyttet til Skipsverftstomta (slippen og maskinverkstedet) og gitt det posisjon som betydningsfulle kulturminner i planområdet. I denne oppgaven har jeg sett på nettopp denne spenningen mellom kulturverdier og byutvikling, gjennom å se på et konkret prosjekt i Tromsø. Det er innlysende at kulturverdier på mange måter blir sett på som en ressurs i byutvikling og at de har vært med å legge føringer på utviklingen av den gamle Skipsverftstomta. På en annen side er det tydelig at vernet følger byutviklingens idealer og tankegang rundt kulturminner. Den prosjektstyrte byutviklingen har åpnet opp for nye måter å gjøre vern på, der eier selv har stor innflytelse på hvilke minner og historier stedet skal fortelle. Det gjør naturligvis at de minner som også har en bruksverdi blir prioritert framfor andre. Utviklingen av Skipsverftstomta er med på å si noe om dette spenningsfeltet, der arkitektene har brakt verdier både utenfra og innenfra planområdet inn til det nye. Siden store deler av tomtas tidligere bebyggelse er sanert, har interessen for vern i

størst grad derfor dreid seg om de immaterielle sidene ved verftet. Etter konkurransen i 2016 vet vi at LPO arkitekter fikk større vilje til bevaring av den maritime historien. Dette har de gjort gjennom bevaring av bygning, rester fra industrien, og detaljering gjennom tekstur og mønster. Men det er likevel bevaring gjennom dagens idealer, der det som kan bidra til å gi boligtomta økt verdi og attraktivitet i byen prioriteres. Utvikling av en stedsidentitet henger sammen med dette. I etableringen av en stedsidentitet er det de mest gjenkjennbare elementene fra stedet som føres videre. På en måte sikrer dette bevaring av kjente verdier, men det kan gå på bekostning av at det skal passes inn i den nye situasjonen for planområdet.

Vi vet enda ikke hvordan resultatet blir, med det er heller ikke det som har vært poenget med denne oppgaven. Forhåpentligvis har denne teksten bidratt til å rette lys på møtet mellom det gamle og nye i utviklingssammenheng, og at det bidrar til å gi refleksjoner rundt muligheter når det er eksisterende tomter som utvikles til nye formål der identitet og kulturverdier står sterkt.

Litteraturliste:

- Arntzen, O. Knut (1971) «Skansens historie» artikkel i *Skansen i Tromsø*. Tromsø: Universitetsforlaget. S. 5 – 19
- Berit Irene Nordahl (2018) Fra Planstyrt til markedsdrevet byutvikling. A. Nils, E. Falleth, T. Nyseth, R. Kristiansen (red.) i *Plan og Samfunn*. Oslo: CAPPELEN DAMM AS.
- Bertelsen, Reidar (2015) «Et forsvar for hus som har kommet i knestående» i *Berørt av bygninger*. Tromsø: Nordlit, s. 201 – 209
- Børrud, Elin (2005) *Bitvis byutvikling* (Doktorgradsavhandling) Arkitektur – og designhøgskolen i Oslo. S. 1 – 308
- Brown, J.L., Dixon, D., Gillham, O (2014) *Urban Design for an Urban Century*. New Jersey: John Wiley & Sons. S. ix – 300
- Dag (1981) «Verditenkning – en arbeidsmåte i bygningsvern» i *Foreningen til norske fortidsminnemerkers bevarings årbok*, årgang 135. s. 85–105
- Danielsen, Tom (2010) New Architectural Competitions: Communication and Dialogue. I boken Rønn, Magnus m.fl.(2010) *Architectural Competitions*. Axl books. S. 19–35.
- Ellefsen, Bernhard (2019, 4. – 10 januar) *Ordet som beveget verden*, Morgenbladet. s. 46–47
- Ellefsen, Otto Karl (2003) Idealer i norsk bolig – og byplanlegging i de siste tiårene. *Plan 2016* (nr. 3–4) s. 64–74
- Ellefsen, Otto. Karl (2008). Narrativt vern. *Arkitektur N* 2008 (01). s. 52–59
- Ellen de Vibe (2019, mars) *Tidligere plansjef i Alta, temaer med overføringsverdi dagens Alta/Oslo*. Innlegg presentert ved konferansen Tverrfaglig planlegging i regionalt perspektiv, Alta.
- Hage, Ingebjørg, Bakke A. Petter (1988) «Empirebyen Tromsø». *Arkitektur i Norge*. Årbok 1988. Tema: byen i omforming, Oslo. S. 68–75.
- Halbwachs, Maurice, Coser, A. Lewis (red) (1992) *On Collective Memory*. Chicago og London: The University of Chicago Press, S. 1–244
- Hansen, Johnny (red.). Eliassen, Per (red.) (2004) «Nordre parti av A/S Tromsø Skipsverft» i boken *Minnebok fra før 2004 og de gode gamle dagene*. Tromsø: Bladet Tromsø.

- Johnsen, Espen (red) (2010) «Giedion, CIAM og etableringen av PAGON (1947 – 50)». *Brytninger. Norsk arkitektur 1945 – 65*, Oslo: Nasjonalmuseet/UIO, s. 66–81
- Jørgensen B. Iben (2016) *Når steder skapes* (Doktorgradsavhandling) Oslo: Universitetet i Oslo, S. 1–244
- Kazemian, Reza (2010) Urban Design Competition versus Design Interactivity and Communicative Quality Judgement. I boken Rønn, Magnus m.fl. (2010) *Architectural Competitions. Axl books*. S. 561–573
- Lynch, Kevin (1960) *The image of the city*. USA: The MIT Press, s. 1–120
- Munch, S. Jens (1971) «Skansen i dag og i morgen» artikkel i *Skansen i Tromsø*. Tromsø: Universitetsforlaget. S. 20–27
- Mørstad, Erik (2000) *Visuell analyse – metode og skriveråd*. Oslo: Abstrakt forlag, s. 43–44
- Nilsen, Dag (1983) "Sjøgata-prosjektet i Mosjøen", Årbok for Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers Bevaring, Oslo, s. 131–164.
- Olav Christoffer Jenssen . (25.04.19) Lanserer kunstprosjektet til Vervet. Innlegg presentert ved Byutviklingskveld: Vervet, meidehuset itromsø og totaleiendom. Tromsø, verdensteateret.
- Ramberg, Klas (2010) Architectural Competitions, Post-Industrial Housing and Town Planning. I boken Rønn, Magnus m.fl. (2010) *Architectural Competitions. Axl books*.. S. 331–348
- Riegl, Alois (2017) *Den moderne minnesmerkekultens vesen og tilblivelse*. Dahl, Sverre (red). Vol 20, Pax artes. Oslo: Pax Forlag, s. 53–62
- Rossi, Aldo (1982) *The Architecture of the City*. Cambridge: The MIT Press, s. 1–201
- Rustad, Reidunn (2009) What is Contemporary Architecture? Changes in Architectural Competitions and Architectural Discourse. I boken Rønn, Magnus m.fl. (2010) *Architectural Competitions. Axl books*. S. 533–545
- Schulz, Norberg. Christian (1996) *Stedskunst*. Gyldendal Oslo: Norsk Forlag, s. 6–148
- Sognæs, Johanne (2015) Bevaring av bygningsmiljøer: et historisk tilbakeblikk på noen norske bevaringsområder. I Haugdal, Elin, Olaussen, Hege og Aamold, Svein (red.) (2015) *Berørt av Bygninger*. Tromsø: Nordlit, s. 181–199
- Sontag, Susan, Øye, Agnete (red) (2004). *Om Fotografi*. Vol. Nr 12. Pax Artes. Oslo: Pax Forlag, .S. 10-38
- Sørensen, S. Sverre (1938) *Tromsø Skipsverft*. Tromsø: Bodø trykkeri.

- Sørensen, S. Sverre (1948) *Tromsø Skipsverft 1848 - 1948*. Tromsø: A/S Peder Norbye. S. 1–71
- Thiis-Evensen, Thomas (2009) *Europas Arkitekturhistorie – fra ide til form*. Norge: Gyldendal Norsk forlag A/S, S. 28
- Tjelmeland, Hallvard (1996) *Tromsøs historie gjennom 10 000 år*. Tromsø: Tromsø kommune, 74–97, 583–592
- Tostrup, Elisabeth (2010) Promoting the best: on competition Rhetoric. I boken Rönn, Magnus m.fl. (2010) *Architectural Competitions*. Axl books. s.77–95
- Ytreberg, Nils. (1946) *Tromsø bys historie* (første bind). Oslo: Tell forlag, 1–776

Internett

- KORO (2017) *Byromsfestival i Nordbyen i Tromsø*. Hentet 02.05.19 kl. 12:25 fra <https://koro.no/aktuelt/byromsfestival-i-nordbyen-i-tromso/>
- Kulturminneloven (1978) Lov om kulturminner (LOV-1978-06-09-50) Hentet 13.02.19 fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50#KAPITTEL_2
- Lillejord, Hilde (26.02.19) *Sammen skaper de identitet*. Hentet fra <https://lpo.no/nyheter/2019-02-26-sammen-skaper-de-identitet>
- Lo:le Landskap og Plan As (2018) «*beskrivelse regulering 2018 landskap/utomhus*» s, 6.
- NAOB (u.å) *Essensialisme, fenomenologi, konstruktivisme*. Hentet 03.05.19 kl 21:20 fra <https://www.naob.no/ordbok>
- Norske Arkitekters Landsforbund (2016) *Nordbyen – Tromsø sentrum*. Hentet 02.10.18 kl. 15:07 fra http://www.tromso.kommune.no/getfile.php/3728925.1308.esyqbaqxpr/NAK_477+Nordbyen+Troms%C3%B8.pdf
- Riksantikvaren (u.å) *Bygninger før 1900 (Sefrak)*. Hentet 10.05.19 fra <http://faktaark.miljodirektoratet.no/Sefrak2.cshtml?objectid=8518>
- Riksantikvaren (u.å) DIVE - kulturhistorisk stedsanalyse Hentet 24.04.19 fra <https://www.riksantikvaren.no/Tema/Byer-og-tettsteder/DIVE-kulturhistorisk-stedsanalyse>
- Riksantikvaren (u.å) *Kulturminneforvaltningen*. Hentet 10.05.19 fra <https://www.riksantikvaren.no/Om-oss/Kulturminneforvaltningen>

- Riksantikvaren (u.å) Ordforklaringer (bokmål) Hentet 13.02.19 fra <https://www.riksantikvaren.no/Veiledning/Ordforklaringer-og-ordlister/Ordforklaringer-bokmaal>
- Riksantikvaren (u.å) *Skansen/Indre havn/Forsvarsanlegg*. Hentet 10.05.19 fra <https://kulturminnesok.no/minne/?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/63222>
- Riksantikvaren (u.å) *Tromsøbrua*. Hentet 10.05.19 fra <https://kulturminnesok.no/minne/?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/110551>
- Riksantikvaren.(u.å) *Fredet - vernet – verneverdig*. Hentet 24.04.19 fra <https://www.riksantikvaren.no/Fredning/Fredet-vernet-verneverdig>
- Stokke, Gro (2014) *Ishavsbyen Tromsø*. Hentet 26.09.18 kl. 14:00 fra <https://digitaltmuseum.no/011085443355/ishavsbyen-tromso>
- Tromsø kommune (2015) *Planbeskrivelse*. Hentet 31.10.18 fra <https://docplayer.me/22685977-Tromso-kommune-planid-1498-vervet.html>
- Tromsø kommune (2015) *Saksframlegg, 1498 - reguleringsplan for skipsverftstomta i sentrum*. Hentet 26.08.2018 kl. 10:42 fra: http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1902/1498/dokumenter/Sf_1498.pdf
- Tromsø kommune (2017) *kommuneplan*. Hentet 02.10.18 kl. 15:35 fra https://www.tromso.kommune.no/getfile.php/3802557.1308.eqfyfaaqac/Kommuneplanen_Saksfremlegg.pdf
- Tromsø Kommune (2018) *Områdeplan – Nordbyen* (Forslag til Plan for offentlig rom). Hentet 22.11.18 kl 15:02 fra <https://img8.custompublish.com/getfile.php/4283486.1308.7auni7pqzbibps/SAK+VEDLEGG+3+POR+Nordbyen-rapport+A4+-180712-+m+illustrasjonsplan.pdf?return=www.tromso.kommune.no>
- Tromsø kommune (2019) *Saksfremlegg*. Hentet 03.10.18 kl. 12:38 fra http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1902/1891/dokumenter/Sf_1891.pdf
- Tromsø kommune, byplanenheten (2007) *Sentrumsplan* Hentet 01.10.18 kl. 14:42 fra http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1902/0225/dokumenter/0225_Bestemmelser_161.pdf
- Tromsø Kommune, byplanenheten (2018) *Nordbyen*. Hentet 28.09.18 kl. 15:15 fra <https://www.tromso.kommune.no/omraaderegulering-nordbyen-plan-nr-1846.361879.no.html>

- Vervet AS (2017) *Vil lage den flotteste bydelen i Tromsø*. Hentet 25.10.18 kl. 11:54 fra <https://vervet.no/bydelen/#1493981888169-961d5c72-f134>
- Vervet AS (2019) *Parallelløppdrag*, Hentet 05.01.19 fra <https://vervet.no/>
- Vik, Benjaminsen m.fl. “Storfornøyd med de endelige Vervet-planene” Hentet 08. november 2017 fra <http://www.itromso.no/nyheter/article10806039.ece>
- Vik, Kjetil «Kjent kunstner skal utforme ny bydel» i itromso.no. Hentet 18.12.19 kl 14:30 fra <https://www.itromso.no/pluss/2018/12/18/Kjent-kunstner-skal-utforme-ny-bydel-18091021.ece>

Samtaler

- Ruud, Bodil. Saksbehandler byplan, Tromsø Kommune. Samtale under praksisopphold 01.02.17 – 17.03.17

Byarkivet, Tromsø kommune

Skansenområdet (u.å) – Forvaltning, Arkeologi, Reguleringsplaner (Egen mappe)

- Sak nr. 839, (Brev fra Tromsø kommune til Tromsø bygningsråd). 1982. *Forslag til generelt utbedringsprogram og revidert reguleringsplan for Skansenområdet.*
- 2134 Formannskapet/bystyret (1957 – 1963) *Industriutvalget, skipsbryggeri I TRomsøområdet*
- Tromsø kommune (1937) (brev fra A/S Tromsø Skipsverft & Mek. Verksted til Det kongelige - departement for off. arbeider) søknad om oppføring av bølgeblikkskur/nytt snekkerverksted

Bygnings og reguleringsvesen

3323 (1960 – 1961) *Regulering av Stortorget, Fagerheim, Elvevold, Bygrensen, Skansegt., Storgt., Elvegt. Og Tromsøbrua*

- sak nr. 248/1960 (brev fra Tromsø kommune til tromsø bygningsråd) 11.10.1960 *Endret regulering av området: Skansegaten – Verftsgaten – Storgaten – Elvegaten – Tromsøbrua.*

Tromsø Ingeniørvesen

A157 (1971) *Reguleringsendringer, Breivang og Breivik, Stekkevoll, Skansen, Kvaløysletta, Folkeparken, Åsvegen, Røstbakken mfl. Oversikt over fremdriften av reguleringsplaner per 5/10-71*

- sak, nr. 5041 (Brev fra byplansjefen til Tromsø kommune) 1971 *Forslag til regulering for Skansen-området.*

Kommunestyret

KS1972 (1972)

- sak nr. 829/504. *Forslag til reguleringsplan for Skansenområdet. 1972*

Illustrasjonsliste

Kommunekart: Hentet 11.03.19 fra <https://kommunekart.com/klient/tromso/publikum>

- *Figur 1:* Kartutsnitt 2019: 7
- *Figur 7:* Kartutsnitt 27
- *Figur 12:* Kartutsnitt 2016: 61

Miljøstatus.no: Hentet fra <https://www.miljostatus.no/kart/>

- *Figur 11:* Kartutsnitt 54

Tromsø Kommune: Hentet fra <https://www.tromso.kommune.no/byplanlegging-etter-krigen.5256975-294313.html>

- *Figur 2:* Bykart 1813. 16
- *Figur 3:* Reguleringskart 1837. 17
- *Figur 4:* Reguleringskart 1875. 19

Tromsø Byarkiv: (Ingen endringer er gjort).

<HTTPS://CREATIVECOMMONS.ORG/LICENSES/BY/4.0/DEED.NO>

- *Figur 5:* Kartutsnitt ca. 1950. 21
- *Figur 6:* Reguleringskart 1961. 24

Tromsø Kommune: Hentet fra <https://www.tromso.kommune.no/omraaderegulering-nordbyen-plan-nr-1846.361879.no.html>

- *Figur 8:* Plankart 2016. 31
- *Figur 9:* Plankart 2016. 32

Tromsø Kommune: Hentet fra <http://tema.webatlas.no/tromso/planinnsyn>

- *Figur 10:* Reguleringskart 2015. 41
- *Figur 16:* Reguleringskart 2015. 66
- *Figur 31:* Reguleringskart 2019. 86

LO:LE Landskap og Plan AS:

- *Figur 33:* Kartutsnitt 2019. 89
- *Figur 34:* Kartutsnitt 2019. 91

LPO arkitekter: Tilsendt 10.04.19.

- *Figur 13:* Illustrasjon. 63
- *Figur 17:* Illustrasjon. 67
- *Figur 19:* Illustrasjon. 69
- *Figur 21:* Illustrasjon. 72
- *Figur 32:* Illustrasjon. 87

Stinessen Arkitektur: Hentet 18.09.18 fra <https://vervet.no/>

- *Figur 14:* Illustrasjon. 64
- *Figur 20:* Illustrasjon. 71

- <i>Figur 27</i> : Illustrasjon.	81
CODE arkitektur: Hentet 18.09.18 fra https://vervet.no/	
- <i>Figur 15</i> : Illustrasjon.	64
- <i>Figur 28</i> : Illustrasjon.	82
- <i>Figur 30</i> : Illustrasjon.	84
AT Plan og arkitektur: Hentet 18.09.18 fra https://vervet.no/	
- <i>Figur 18</i> : Illustrasjon.	68
- <i>Figur 29</i> : Illustrasjon.	83
Ukjent fotograf: Perspektivet Museum: Hentet fra https://www.flickr.com/photos/perspektivmuseum/albums	
- <i>Figur 26</i> : Fotografi.	79
- <i>Figur 22</i> : Fotografi.	73
Norge i bilder: Hentet fra https://norgebilder.no/?x=702461.378828690&y=7715921.719811345&level=16&utm=33&projects=&layers=	
- <i>Figur 23</i> : Kartutsnitt 2012.	76
- <i>Figur 24</i> : Kartutsnitt 1956.	77
Ukjent fotograf: Tromsø fotoklubb	
- <i>Figur 25</i> : Fotografi.	78
Illustrasjoner, vedlegg	
Hentet 18.09.18 fra https://vervet.no/	
- <i>Figur 1</i> : Illustrasjon: LPO arkitekter.	113
- <i>Figur 2</i> : Illustrasjon: AT Plan og arkitektur.	114
- <i>Figur 3</i> : Illustrasjon: Stinessen Arkitektur.	115
- <i>Figur 4</i> : Illustrasjon: CODE arkitektur.	116



Uit

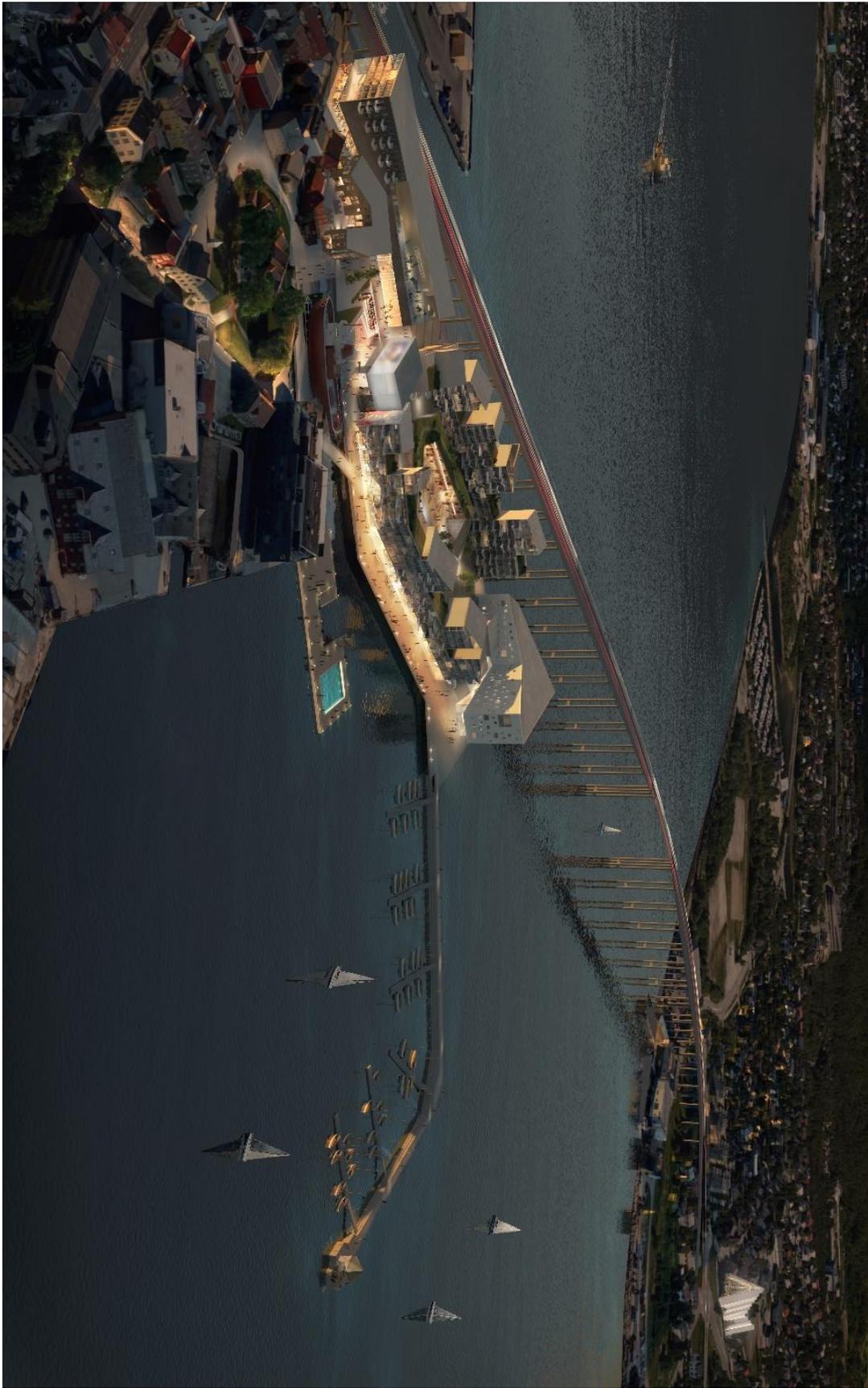
NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET

Arkitektskisser fra konkurransen 2016

***Vedlegg til masteroppgave i
Kunsthistorie mai 2018.***

Marion Carstensen Olsen





Figur 1: LPO arkitekter. Illustrasjon:LPO arkitekter



Figur 2: At Plan og arkitektur. Illustrasjon: At Plan og arkitektur



Figur 3: Stinessen Arkitektur. Illustrasjon: Stinessen Arkitektur



Figur 4:CODE arkitektur. Illustrasjon: CODE arkitektur