



STRATEGI FOR VERN AV MARITIME KULTURMINNER

Sammendrag:

Bystyremeldingen "Kulturminnevern i Oslo" ble vedtatt i 2003. Ved behandlingen av meldingen vedtok Bystyret: "Det utarbeides en tilleggssak om de faste maritime kulturminner hvor også fartøyvernet behandles."

Byantikvaren har utarbeidet et forslag til strategi for vern av maritime kulturminner i Oslo som omhandler De maritime aktivitetene, De maritime kulturmiljøene, Fartøyene og Redskap og virkemidler. Det er stort behov for en slik strategisk plan på bakgrunn av den pågående og forestående transformasjonen i de tradisjonelle havneområdene. Allerede i dag har disse områdene tapt det meste av sine kulturminner. Strategien omfatter imidlertid også vern av andre maritime kulturminner knyttet til næringene sjøfart, skipsfart og fiske, samt den maritime fritidskulturen. Fartøyvernet foreslås styrket gjennom tilrettelegging av større arealer reservert for bevaringsverdige fartøyer med tilhørende fasiliteter og rom for aktiviteter. For øvrig forelås en rekke strategier og tiltak inndelt under følgende hovedmål og delmål:

Hovedmål

Oslos maritime kulturhistorie skal være en sentral premiss for den videre byutviklingen. Dette gjøres ved at tilknytningen mellom byen og vannveiene opprettholdes eller styrkes, og ved at et representativt utvalg av maritime kulturminner bevares for fremtiden.

Delmål:

- Oslo havn som en helt sentral del av byens historie skal kunne oppleves og forstås av kommende generasjoner.
- Oslos identitet som skipsfartsby skal ivaretas i byplanleggingen.
- Bevare representative kulturminner fra den maritime virksomheten innerst i Oslofjorden og på øyene.
- Bevare representative kulturminner fra den maritime fritidskulturen.
- De bevaringsverdige fartøyene som en viktig del av Oslos maritime historie, sikres gode rammer for drift og tilhold i sentrale havneområder.

Bydelene Nordstrand og Gamle Oslo støtter forslaget og mener det gir et godt grunnlag for arbeid med bevaring av Oslos maritime historie. Bydel Frogner tar forslaget til etterretning. Havnestyret er positiv til hovedmål og delmål, men kan ikke slutte seg til de foreslåtte strategier og tiltak. I etterkant av havnestyrets uttalelse har Byantikvaren og Oslo Havn KF blitt enig om noen tekstendringer i strategier og tiltak. Disse endringene er innarbeidet i foreliggende sak. Byrådet anbefaler at mål, strategier og tiltak i foreliggende sak legges til grunn som retningsgivende for arbeidet med maritime kulturminner. Byantikvarens rapport om maritime kulturminner tas for øvrig til orientering.

Saksfremstilling:

Bakgrunn

Bystyret behandlet i sitt møte 11.02.2004 bystyremelding nr. 4/2003 "Kulturminnevern i Oslo" og tok saken til orientering med noen endringer. Meldingen gir rammene for kommunens arbeid med kulturminneverdiene i Oslo i årene fremover. Bystyrets vedtaks-punkt 2 er sålydende: "Det utarbeides en tilleggssak om de faste maritime kulturminner hvor også fartøyvernet behandles." Kultur og utdanningskomiteen hadde slik merknad vedrørende det maritime kulturminnevernet: "Komiteen viser til at den maritime kulturarven har en meget sentral plass i Oslos historie, fra anleggelsen av byen med den gode havnen som forutsetning for dette, til utviklingen av Oslo til å bli Norges fremste skipsfartsby. Komiteen mener det er viktig at strandsonens kulturminner og transportårene ut av fjorden blir vektlagt i det videre arbeidet med kulturminnevern. Komiteen mener det må utarbeides en tilleggssak om Oslos maritime kulturarv, og at arbeidet med saken skal forsterkes ved at Norsk Sjøfartsmuseum med sin spesialkompetanse på området, trekkes aktivt inn.

Komiteen ber om at fartøyvernet også behandles i tilleggssaken. Begrunnelsen for at løse kulturminner ikke behandles i kulturminnemeldingen kan ikke gjelde for fartøyer, fordi saksområdet er underlagt Riksantikvaren og derfor har like sterk tilknytning til den sentrale miljøforvaltning som faste kulturminner og kulturmiljø. Etter de siste endringer i Lov om kulturminner kan også fartøyer fredes på lik linje med bygg og anlegg. Komiteen mener at saken også må inneholde en plan for forvaltning av Oslos verneverdige fartøyer, og at det gjøres en vurdering av hvorvidt det skal arbeides for at Hestmanden igjen får fast kaiplass i Oslo. Saken må også trekke opp hvilke tiltak som er nødvendige for å sikre gode og forutsigbare forhold for Oslos verneverdige fartøyer på Akershusstranden og tilfredsstillende arbeidsforhold i tilknytning til den delen av havnen som er avsatt til fartøyene."

Byantikvaren har bedt Norsk Sjøfartsmuseum utarbeidet et grunnlagsdokument til strategi for maritimt kulturminnevern. Oslo Havn KF, Forbundet Kysten og Norsk Forening for Fartøyvern har også bidratt med verdifull kunnskap i prosessen frem mot slutføring av strategien. Forslag til strategisk plan for vern av maritime kulturminner er en oversikt over kulturminneverdiene knyttet til byens maritime historie, samt mål, strategier og tiltak for vern. De store endringene som er under planlegging og gjennomføring i havneområdet gjør det viktig å være konkret slik at kulturminnene kan være sentrale og forutsigbare premisser. Selv om dette ikke er en verneplan, foreslås det derfor i noen grad konkrete vernetiltak. Konkrete beslutninger om bevaring forutsettes likevel å behandles gjennom ordinære prosesser. Virkemidlene i arbeidet for å ivareta de maritime kulturminnene er først og fremst å synliggjøre kulturminneverdiene ved oppføring på Byantikvarens gule liste og regulere prioriterte objekter og miljøer til spesialområde bevaring i forbindelse med pågående og fremtidige planprosesser i området. Dernest vil Byantikvaren bidra til arbeidet med kulturminneplanen for havnevirksomheten som Oslo Havn KF har satt i gang.

De maritime aktivitetene

Sjøen som kommunikasjonsvei var en forutsetning for bydannelsen i Oslo. Middelalderbyens havn var i Bjørvika (av byvika) og besto av trebrygger fundamentert på laftede steinfylte tømmerkar med lange utstikkere på trepeler ut i sjøen. Strandlinjen lå mye lenger inn enn i dag. I senmiddelalderen var det betydelig handel med utlandet. Etter bybrannen i 1624 ble byens sentrum flyttet inn under Akershus festning og havnens tyngdepunkt flyttet etter til vestsiden av Bjørvika. På grunn av den store aktiviteten med sagbruk og avfall derfra som ble ført ut med Akerselva dannet det seg en tunge ut midt i Bjørvika og den

østre del av fikk navnet Bispevika. På 1800-tallet øket aktiviteten i havna betydelig blant annet som følge av plasseringen av Hovedbanestasjonen og de store verkstedene Aker og Nyland, og på midten av århundre ble det besluttet å bygge havn i Pipervika og videre til Filipstad. Havnesporet til jernbanen rundt Akershusneset var ferdig i 1907 og bandt de to havneområdene sammen, noe som ga grunnlag for nye utvidelser med ytterligere øket aktivitet, og hele byens sjøfront fra Hjortnes til Ormsund ble tatt i bruk. Mot slutten av 1900-tallet endret virksomheten seg og havna er i ferd med å gjennomføre store omlegginger.

I over tre hundre år var tømmer og trelast den viktigste eksportartikkel over Oslo havn, men fra midten av 1800-tallet førte industrialiseringen og frihandel til økt vare- og gods-trafikk. Til langt ut på 1900-tallet ble hovedtyngden av volumhandelen i Norge fraktet sjøveien. Sjømannsskolen ble i 1845 etablert som offentlig skole for skipper- og styrmannsskole. I 1913 passerte Oslo Bergen som landets største skipsfartsby målt i tonnasje og da holdt også halvparten av landets 12 største rederier til i Osloområdet. På begynnelsen av 1900-tallet ble den oversjøiske linjefarten etablert og Norge ble med dette en av verdens største skipsfartsnasjoner. Passasjertrafikken tok seg opp på 1800-tallet med bakgrunn i de regelmessige dampskipsrutene, og med nye og raskere dampbåter ble det også lokaltrafikk i indre Oslofjord. I 1874 ble det rutebåt til Nesodden.

Hovedstadens flyplass ble i 1927 åpnet på Gressholmen. Sjøfly ble på denne tid ansett som best egnet for norske forhold. I 1952 ble sjøflyhavnen nedlagt.

Fiske har vært en vanlig næringsvei langs kysten gjerne i kombinasjon med jordbruk eller håndverk. Fiskebrukene lå på øyene og i vikene langs fjorden. Forurensning har påvirket fisket, men forholdene har bedret seg de senere år. Fisken ble levert for salg i Oslo.

Friluftslivets maritime dimensjon domineres av bade- og båtliv. Fritidsbebyggelse har det vært i flere områder, men er i dag konsentrert om øyene. Landets første båtforening, Revierhavnen båtforening, ble stiftet i 1853 og den første regattaen ble arrangert i 1865. Utover på 1900-tallet ble det også motorsnekker. I 1819 ble Oslos første friluftsbad åpnet og ved slutten av århundre lå en rekke sjøbad sentralt i havneområdet. Badenes formål var i første omgang av hygienisk karakter, men ble raskt også knyttet til fysisk fostring og rekreasjon. Det var atskilte bad for kvinner og menn. I 1914 ble Folkebadet på Hovedøya anlagt, og det ble stengt i 1951 på grunn av dårlig vannkvalitet. Ved enkelte av badene utviklet det seg rundt 1900 underholdningsetablissemeter med både restauranter og teaterscener.

De maritime kulturmiljøene

De historiske kulturmiljøene knyttet til de maritime aktivitetene er for en stor del forsvunnet, men de som er igjen er desto viktigere å ta vare på. Ved havneområdenes transformasjon er det viktig å sikre noen avgrensede kulturminner og områder, og særlig de som danner samlet et kulturmiljø. Dette vil gi karakter og identitet til området. Kaiene utover på 1800-tallet ble bygget med solide forstøtningsmurer og er stort sett bevart fram til i dag. Fra slutten av århundre fikk gjerne kaifronten granittblokker over vannlinjen. Tollboden har hatt en sentral funksjon i den historiske havna. Den første ble oppført på 1600-tallet, men nåværende ble oppført i 1895. Håndteringen av lasten som gikk over havnen krevde ulike, spesialiserte bygninger. Alle gamle sjøboder er forsvunnet, men et av de tidlige havneskurene fra 1800-tallet med støpejernsøyler og jerndragere er bevart av Oslo havn KF. Oslo havnelager ble oppført i betong i 1915-19 og av spesialbyggene nevnes kornsiloen på Vipppetangen fra 1935. En viktig del av havnas mekanisering har vært introduksjonen av nye kraner og transportsystemer som har lettet laste- og lossearbeidet. De eldste lastekranene i havna er tre sekstons kraner fra 1950 og 60-tallet som nå er på Sjursøya.

Byens første fiskehall ble oppført i 1833 ved Sadelmakerhullet for enden av Rådhusgata. Fiskehallen ble flyttet til Vippetangen i 1905 og dagens hall er fra 1933. Fisken kommer i dag stort sett landeveien. Innerst i Pipervika er det fortsatt direkte salg av fisk og reker fra båter. Sjøfarende langs kysten har alltid vært avhengige av ulike former for navigasjonsmerker for å komme trygt i havn. Det første fyret i Christiania havnedistrikt var Heggholmen fyr, opprettet i 1826. I 1876 ble fyret flyttet til nåværende plassering. Innenfor Oslo kommune var det i år 2000 registrert 46 dagmerker og 31 lykter. Verftsindustri var en viktig del av havneaktiviteten, både ved nybygging, vedlikehold og reparasjon. På Holmen i Pipervika ble "Agers mekaniske Værksted" anlagt i 1854. På vestsiden av Akerselvas utløp ble Nyland mekaniske verksted bygget i 1857. Omkring 1900 var Nyland Norges største skipsverft med to flytedokker og ca. 1 000 ansatte. I 1967 ble verftene slått sammen, men i 1982 ble driften stanset.

Skipsfarten har gitt byen en rekke viktige bygninger av stor historisk betydning. Her nevnes Skippergata 3 som huser Grei kafé, byens eldste skjenkested fra 1836, og videre Christiania Seilduksfabrikk, Sjømannsskolen og Den Norske Amerikalinje. Lokalbåtene hadde også sine anlegg for å kunne betjene gods og passasjerer. Ved Rådhusutstikker 1 står fortsatt billettboiler fra pappabåtenes tid. Det ble i 1993 registrert 15 fiskerbruk. Bebyggelsen går tilbake til 1700-tallet, og brukene ligger på øyene og fra Kongshavn til Fiskevollen. Best bevart er familien Gulbrandsens plass på Bleikøya som også har et intakt trebåtbyggeri. Sjøbadene og bevertningsstedene var et viktig innslag ved fjorden fra begynnelsen av 1800-tallet og frem til 1940. Ljansbadet, anlagt i 1918 er stort sett inntakt og på Malmøykalven ligger fortsatt restaurantbygningen.

De første havne- og opplagsplasser for lystbåter lå i dagens sentrale havneområder slik som ved Revierkaia. Etter hvert ble de presset ut og nå er de kanskje to mest markante byggene Kongen og Dronningen i Frognerkilen, bygget henholdsvis i 1925 og 1932. Nevnes skal også Revierhavns båtforening som flyttet til Hovedøya i 1905. Det var ikke bare seilbåter i fjorden, men også snekker og andre mindre trebåter. Disse lå blant annet tett oppover i Akerselva til Hausmanns bro. I Paddehavet ble det tidlig et omfattende lystbåtmiljø. Fra 1960-tallet endret lystbåthavnene karakter. Fram til da hadde båtene ligget til kai eller med pelerekker, men nå ble flytebyggene introdusert. Fra midten av 1800-tallet ble det etablert landstedsbebyggelse langs Oslos kyst. Særlig Malmøya og deler av Bygdøy er preget av denne bebyggelsen, og sveitserstilen var fremtredende. Fra 1920-tallet kom hyttebebyggelsen på Bleikøya, Lindøya og Nakholmen som representerer en langt bredere fritidskultur.

Fartøyene

Maritime næringer har tradisjonelt vist stor evne til omstilling og dette viser seg blant annet ved at typegalleriet av små og store farkoster endres mye over tid. Fartøy går imidlertid raskt tapt og det er for eksempel ikke flere enn ca. 30 flytende fartøy fra 1800-tallet i Norge. Den eldre fartøyhistorien kjenner vi bare som arkeologiske funn. Et vel-fungerende fartøyvern med et utvalg flytende båter er viktig for havna, og båter med tilknytning til byen er særlig interessante. Byen har også museal bevaring av båter som Vikingskipene, Kon-Tiki, Fram og Gjøa. I nordre del av Akershuskaia og på Rådhusutstikker 1 har Oslo Maritime Kulturvern senter sin godt synlige utstillingshavn. Miljøet forsterkes ved at Christian Radich har fast plass på Akershusutstikkeren.

Redskap og virkemidler

De frivillige organisasjoner har vært den viktigste pådriveren for arbeidet med å ta vare på kystkulturen. Det vil være en viktig oppgave å skape gode rammer for samarbeid og innsats. Oslo kommunes viktigste rolle er som eier av havnearealene og å forvalte dette ansvaret på en måte som også sikrer kulturminnene. Et viktig virkemiddel er muligheten til

å regulere kulturminnet til bevaring, men det kan også tas initiativ til fredning etter kulturminneloven. Alle kulturminner som er fra før 1536 er automatisk fredet. For funn av skip eldre enn 100 år gjelder spesielle regler. For øvrig gjelder de generelle regler for arkeologiske undersøkelser.

Bemerkninger ved høring av Byantikvarens forslag

Forslag til strategi for vern av maritime kulturminner ble sendt ut på høring den 23.03.2007. Høringsrapporten bar tittelen "Forslag til bystyremelding om maritime kulturminner". Det innkom 15 bemerkninger. I det følgende gis en kort oppsummering av innholdet i de enkelte høringsuttalelser, samt Byantikvarens kommentarer til uttalelsene. Noen kommentarer er utdypninger og nye momenter som har blitt innarbeidet i rapporten som følger foreliggende sak som trykt vedlegg 1.

Riksantikvaren er meget positive til at det lages en strategi for vern av maritime kulturminner i Oslo og slutter seg i all hovedsak til de strategier som er valgt. Det legges vekt på å bidra til at Oslo Havn KFs verneplan prioriterer høyt kulturminner både over og under vann. Riksantikvaren ser meget positivt på en egen fartøyvernplan for Oslo og opprettelsen av en eventuell kommunal tilskuddsordning for disse fartøyene. Det foreslås imidlertid å samordne arbeidet med fartøyvernplan med Akershus fylkeskommune.

Byantikvaren slutter seg til Riksantikvarens presisering av hvilke delstrategier de anser som særlig viktige.

Bydel Nordstrand støtter forslaget spesielt med tanke på den transformasjon som foregår ved Oslos sjøfront. Kulturminnene bør sikres og trekkes frem som historiefortellere og spennende elementer i den varslede byutviklingen. De mener gamle havnebygninger som frigis må vurderes brukt til kulturvernssenter for fartøyvern. Bydel Frogner tar forslaget til etterretning. Bydel Gamle Oslo mener forslaget danner et godt grunnlag for det videre arbeid med å bevare restene av Oslos maritime historie. Mål og strategier bør utgjøre en viktig premisse for det videre arbeid med Fjordbyplanen. Også rester av tidligere tiders havne- og havnerelatert virksomhet i Bjørvika, Bispevika og Lohavn bør så langt mulig søkes bevart som historiefortellende og identitetsskapende elementer i bydelen.

Friluftsetaten stiller seg i hovedsak positiv til strategien da det ofte er samsvar mellom kulturminneinteresser, natur- og friluftinteresser. Etaten mener imidlertid at det bør presiseres i meldingen at det må foretas en avveining mellom de ulike interessene. Videre mener Friluftsetaten at arkeologiske kulturminner ikke i større grad enn nødvendig må hindre mudring til fordel for friluftslivet. Til slutt påpeker Friluftsetaten som forvalter av mange eiendommer med kulturminner behovet for at det avsettes midler til skjøtsel av kulturminner og kulturmiljøer.

Byantikvaren bemerker at eventuelle begrensinger i mudring følger av bestemmelser i kulturminneloven som gjelder automatisk fredning av kulturminner eldre enn 1537 eller skipsfunn eldre enn 100 år.

Plan- og bygningsetaten stiller seg i prinsippet positiv til de foreslåtte strategiene, men understreker behovet for utvikling av nye funksjoner og byrom langs sjøfronten. Bevaring av havnearealer og kai fronter må vurderes opp mot endrede rammebetingelser i fjordbyen som ferge- og cruisetraffikk, samt byutvikling og rekreasjonsformål. Det understrekes at konkrete vurderinger må gjøres i enkeltsaker i ordinær plan- og byggesaksprosess. Når det gjelder bevaring av kai fronter og havnearealer, savner etaten et utvalg av representative objekter som prioriteres for vern. Med utgangspunkt i Fjordbyplanen er etaten særlig positive til et nært samarbeid med Byantikvaren om å få lagt premissene for ivaretagelse av maritime kulturminner og historisk lesbarhet på Vippetangen. Det er dette området som i første rekke er egnet for bevaring av industrihavnas uttrykk og kulturminner. Etaten ønsker å ivareta den tradisjonelle, maritime fritidskulturen også gjennom å holde muligheten åpen for nye bygninger og anlegg. Det påpekes at etatene har ulike synspunkter på

utformingen av Akerselvas utløp og muligheten for å lokalisere en arbeidshavn for verneverdige fartøyer her. Det arbeider med å finne alternativ lokalisering for en slik arbeidshavn, både Vippetangen og Alnas utløp kan være slike alternativer. Etaten trekker frem "vannregnskapet" som sikrer kompensasjon i forhold til utfylte arealer som et prinsipp i planleggingen av Fjordbyen.

Byantikvaren bemerker at den foreslåtte strategien er utarbeidet med høy grad av bevissthet om de endringer i havnearealene som allerede er besluttet gjennom vedtatte planer og de arealene som er planlagt transformert gjennom Fjordbyprosessen. Etatene er enige om Vippetangens betydning som maritimt havnemiljø. Byantikvaren mener imidlertid ikke at bevaringen av industrihavna bør begrenses til Vippetangen. Det finnes både bygninger og åpne havnearealer i andre deler av indre havn som bør tas vare på. Byantikvaren støtter prinsippet om "vannregnskap". Det må imidlertid ikke føre til at man unødvendig transformerer historiske havnefronter. Der hvor kaifrontene må endres vil det i mange tilfeller være mulighet for historiske tilbakeføringer, for eksempel på Revierkaia.

Vann- og avløpsetaten foreslår en tilføyelse vedrørende utløp av mange av byens bekker. Disse ble lukket av hensyn til utnyttelsen av landarealet og lukkingen ble videreført med utfyllingen av havnen. Dette gjelder spesielt Skillebekken, Incognitobekken, Bislettbekken og Jomfrubråtbekken.

Byantikvaren mener bekkenes møte med fjorden er et viktig tema å ta med i planleggingen av Fjordbyen. Det er imidlertid ikke et tema som står sentralt i byens maritime kulturhistorie. Det er derfor ikke eksplisitt behandlet i strategien.

Samferdselsetaten tar opp forslaget om å sikre historiske havnefronter gjennom å foreslå disse regulert til spesialområde bevaring og påpeker at det kan komme i konflikt med Fjordbyplanen. Det fremholdes at et viktig prinsipp i planen er at sjøfronten i hele sin lengde skal ha en sammenhengende og offentlig tilgjengelig havnepromenade. Det er viktig at dette overordnede prinsippet ikke kommer i konflikt med et reguleringsformål som "spesialområde bevaring".

Byantikvaren bemerker at formålet bevaring kan kombineres med alle andre spesifikke reguleringsformål. Byantikvaren kan ikke se at ønsket om å bevare kaifronter og enkelte åpne havnearealer er i konflikt med prinsippet om havnepromenade. Snarere er det to formål som sammenfaller meget god.

Forbundet Kysten er svært tilfreds med dokumentet, men har enkelte bemerkninger vedrørende fartøyvernet. Forbundet ber om at det presiseres klarere hva som ligger i "historisk tilknytning til Oslo" og at det i denne presiseringen legges opp til en vid forståelse i prioriteringen av fartøyer med tilknytning til Oslo. Forbundet mener at Byantikvaren bør bygge opp kompetanse på fartøyvern, eventuelt hente kompetanse fra Norsk Sjøfartsmuseum. Behovet for lokaler på land til lager, kontor og publikumsformidling i forbindelse med kaiarealer øremerket bevaringsverdige fartøyer trekkes frem, og bes tatt inn i strategien.

Byantikvaren mener Oslo kommune har et særlig ansvar for fartøyer med historisk tilknytning til Oslo. Med det menes fartøyer som i hele eller deler av sitt ordinære virke har seilt på Oslo. Byantikvaren har ikke funnet det rasjonelt å prioritere egen kompetanse på fartøyvern i vårt lille fagmiljø. Dersom fartøyvern blir prioritert ved politisk behandling vil etaten basere seg på innleid spesialkompetanse, for eksempel fra Norsk Sjøfartsmuseum.

Norsk forening for fartøyvern er positive til at det er laget en strategi for maritime kulturminner i Oslo og trekker frem mulighetene som ligger i gjennomføringen av de viktigste strategiene: Oslo vil fremstå som en foregangskommune i forhold til fartøyvernet og de frivillige aktørene vil oppleve større forutsigbarhet og bedre arbeidsforhold. Spesielt

trekkes bedre havneforhold og økonomisk støtte fra Oslo kommune frem. De støtter vektleggingen av verdien av verftsfasilitetene på Sjursøya. Verneverdige fartøyer får bruke fasilitetene på Sjursøya også i dag.

Oslo maritime kulturvernssenter (OMK) stiller seg veldig positiv til at forslaget til strategi er utarbeidet. Kommunen må delta aktivt i reguleringsprosessene for å sikre maritime kulturminner. OMK har forståelse for ønsket om å prioritere fartøyer med tilknytning til Oslo, men understreker at det ikke må forstås slik at bevaringsverdige fartøyer som har vært tilhørende i Oslo som veteranskipp over lang tid ikke kan prioriteres. Sikring av en arbeidshavn for bevaringsverdige fartøyer trekkes også frem. De har i dag ikke tilstrekkelig kaiplass til de kvalifiserte søkerne ved Nordre Akershuskai og på Rådhusbrygge 1. Behovet for mer kaiplass er en forutsetning for at museumshavnen skal fungere tilfredsstillende.

Oslo Elveforum stiller seg i utgangspunktet positiv til innholdet. De kommenterer imidlertid at Byantikvaren bør bestrebe seg på sterkere virkemidler enn å synliggjøre bevaringsverdiene i byggesaksbehandlingen og fremme forslag om regulering til spesialområde bevaring når prioriterte anlegg berøres av planprosesser. De mener elvenes historiske betydning må styrkes i forslaget. Det kommenteres at strategien avsluttes i vest ved Filipstad og kritiserer at viktige steder som Bestumkilen, Vækerø og Lysakerelva dermed faller utenfor.

Byantikvaren er enig i at munningene til Alna, Akerselva og Lysakerelva var viktige som havner og omlastingssteder. Elvene har også vært farbare et visst stykke med mindre fartøyer. Elvenes størrelse var imidlertid ikke slik at de fungerte som vesentlige kommunikasjonsårer inn i landet. Vi finner det derfor ikke riktig å tillegge dem en slik betydning for plasseringen av sentrumsdannelsen innerst i Viken i middelalderen. Strategien er ikke avgrenset til Filipstad i vest, men tar for seg hele kommunens kystlinje. Omtalen av havna har imidlertid en slik avgrensning fordi rammene for dette temaet er arealene som har vært opparbeidet av Oslo havnevesen. Havnevirksomheten ved Vækerø er for eksempel ikke vektlagt fordi den ikke har etterlatt seg fysiske rester av betydning. De maritime kulturminnene i vest som er omtalt, knytter seg først og fremst til fritidskulturen.

Fortidsminneforeningen, Oslo og Akershus avdeling berømmer høringsforslaget som godt faglig fundert og publikumsvennlig presentert. Foreningen gir forslaget sin fulle støtte. Fellesrådet for historielagene påpeker at det er viktig at denne strategien nå kommer som et supplement til Kulturminnemeldingen fra 2003. Det overlates til Kystlaget Viken som medlem av Fellesrådet og uttale seg om enkeltheter i strategien. Fellesrådet støtter deres synspunkter med unntak av holdningen til bevaringen av siloen på Vippetangen. Fellesrådet mener at denne bør fjernes da den delvis skygger for og er en anakronisme i forhold til festningen. En bevaring vil medføre transformasjon til hotell eller lignende og dermed innebære så store endringer at siloen ikke lenger er et minne om kornimport i havna.

Byantikvaren har tvilt seg frem til den konklusjonen at kornsiloen på Vippetangen bør bevares til tross for at den skygger for festningen, er det fordi dette maritime miljøet er den mest helhetlige resten av den eldre industrihavna i Oslo som lar seg bevare. Vi er imidlertid enig med Fellesrådet i at det er en fare for at siloen transformeres i en slik grad at den ikke lenger fremstår tydelig historiefortellende. Vi vil derfor vurdere aktuelle prosjekter nøye i forhold til bevaringen av siloens integritet. Dersom den ikke ivaretas godt nok er riving å foretrekke.

Ullem historielag går gjennom maritime kulturminner langs kystlinjen fra Lysakerelva til Frognerelva og støtter strategien som ivaretar de viktigste av disse. Uttalelsen inneholder en del utfyllende historiske opplysninger.

Byantikvaren mener uttalelsen fra Ullern historielag ikke inneholder momenter som tilsier at strategien justeres, men takker for supplerende opplysninger.

Byantikvarens vurdering og anbefaling

Byantikvaren oppsummerer høringen med at høringsinstansene er gjennomgående positive til meldingen og dens innhold. Et moment fra høringsinstansene som er innarbeidet i vedlagte rapport, er en understrekning av sektoransvaret hos de kommunale etatene og virksomhetene som tilsier at den instans som forvalter et maritimt kulturminne bør få budsjetttrammer til å ivareta det på en god måte. Videre bemerkes at prioritering av fartøy med historisk tilknytning til Oslo ved en anbefalt etablering av en tilskuddsordning for bevaringverdige fartøyer er kommentert av flere høringsinstanser. Byantikvaren ønsker å beholde prioriteringen av fartøyer med tilknytning til Oslo, men vil understreke at det ikke er intensjonen å ekskludere fartøyer med høy bevaringsverdi som har seilt i andre distrikter. Byantikvaren anser arbeidet med å sikre byens maritime kulturarv som svært viktig og anbefaler at bystyret slutter seg til de foreslåtte strategier og tiltak.

Byrådet bemerker

Byrådet har mottatt Oslo Havn KFs saksfremstilling av 12.07.2007 til havnestyret og havnestyrets uttalelse av 27.09.2007 (trykt vedlegg 2 og 3). Havnestyret er positiv til at det er utarbeidet en strategi for vern av maritime kulturminner og anbefaler at hovedmål og delmål legges til grunn for videre arbeid. Havnestyret kan imidlertid ikke slutte seg til de foreslåtte strategier og tiltak på nåværende tidspunkt. Planen gir ikke tilstrekkelig grunnlag til å konkretisere og fastlegge så konkrete strategier og vernetiltak i havneområdene. Disse må sees i forhold til foreliggende by- og havneutviklingsplaner. Det må også utredes kostnads- og arealbrukskonsekvenser for blant annet å unngå utilsiktede virkninger for gjennomføring av Fjordbyen. Hovedprinsippet anbefales å være at maritime kulturminner bevares i de havneområder som ikke lenger skal være produktive, men transformeres til byutviklingsformål. Styret viser også til at Oslo Havn KF arbeider med en egen kulturminneplan for havna hvor også Byantikvaren deltar.

Byrådet har mottatt brev av 20.08.2007 fra Byantikvaren (trykt vedlegg 4) hvor Oslo Havn KFs saksfremstilling med forslag til vedtak kommenteres. Det er i stor utstrekning de områder som nå omreguleres til nye formål som rommer de eldste sporene etter havnevirksomhet og Byantikvaren slutter seg til at det i hovedsak er her en kan bevare byens havnevirksomhet. Strategien er ikke et fullstendig beslutningsgrunnlag for sikring av byens maritime historie, men heller en bevisstgjørende oversikt med forslag til målsetninger for videre arbeid.

Byrådet vil til havnestyrets vedtak understreke at dette er en plan som ikke er bindende, men gir føringer for hvilke mål kommunen har og tiltak som ønskes gjennomført. Når tiltak etter den strategiske planen skal gjennomføres må de vurderes særskilt i hvert enkelt tilfelle både i forhold til den strategiske planen og til havnas drift. Det samme gjelder når Oslo Havn KF utvikler havna og ønsker å gjennomføre tiltak. Byrådet støtter også vurderingen at det i hovedsak er de store havnearealer som nå omreguleres til byutvikling hvor havnehistorien kan bevares. Den strategiske planen skal veie tungt når endringer søkes gjennomført, men andre forhold skal også kunne hensyntas.

I brev av 14.03.2008 fra Oslo Havn KF (trykt vedlegg 5) fremgår det at Oslo Havn har blitt enig med Byantikvaren om følgende.

- Som hovedprinsipp anbefales at maritime kulturminner bevares i de havneområdene som ikke lenger skal være produktive men som skal transformeres til byutviklingsformål.
- Foreliggende rapport med mål, strategier og tiltak skal ikke brukes som et fullstendig beslutningsgrunnlag for sikring av byens maritime historie. Konkrete beslutninger om eventuelt vern baseres på ordinære planprosesser hvor all relevant informasjon må fremkomme.

- Det presiseres at det er et representativt utvalg av maritime kulturminner som skal bevares, jamfør hovedmålet.
- Endringer av teksten i enkelte av strategiene og tiltakene, jamfør referat fra møte 10.03.2008 mellom Byantikvaren og Oslo Havn KF.

Byrådet har innarbeidet ovennevnte tekstendringer i oversikten over strategier og tiltak i foreliggende sak. Byrådet har i tillegg tatt ut Byantikvarens strategiforslag om å opprette en kommunal tilskuddsordning for verneverdige fartøyer og mindre båter samt tiltak som berører bevilgninger til vedlikehold. Byrådet støtter imidlertid intensjonene, og vil ta dette opp til vurdering i budsjettarbeidet.

Byrådet mener Byantikvarens forslag til strategi for vern av maritime kulturminner gir en god oversikt over havnas og havneaktivitetenes historiske utvikling. Den viser hva som er særegent for havna og sjøens betydning for Oslo. Det er viktig med en bevisstgjøring av disse forhold, og særlig sett i forhold til de store endringer som skjer i havna i dag og skal skje i de kommende år. Byrådet mener rapporten vil være et godt verktøy for ivaretagelse av de maritime kulturminner.

STRATEGI FOR VERN AV MARITIME KULTURMINNER

HOVEDMÅL

Oslos maritime kulturhistorie skal være en sentral premiss for den videre byutviklingen. Dette gjøres ved at tilknytningen mellom byen og vannveiene opprettholdes eller styrkes, og ved at et representativt utvalg av maritime kulturminner bevares for fremtiden.

DELMÅL 1

Oslo havn som en helt sentral del av byens historie skal kunne oppleves og forstås av kommende generasjoner.

Tiltak 1.0.1 Byantikvaren skal bidra til en kulturminneplan i regi av Oslo Havn KF som ivaretar bevaringsverdige elementer knyttet til Oslos havnehistorie og legger premisser for planarbeid og tiltak i havnearealene.

Tiltak 1.0.2 Byantikvaren skal levere grunnlagsmateriale om de maritime kulturminnene til reguleringsplanarbeidet for havnearealene.

Strategi 1.1 Sikre bevaringen av eldre kai fronter og åpne kaiarealer i de historiske havnearealene.

Tiltak 1.1.1 Byantikvaren skal sørge for at det foreligger et planalternativ som sikrer eldre kai fronter og utvalgte kaiarealer ved å foreslå dem regulert til spesialområde bevaring etter som det gjennomføres planprosesser for havnearealene.

Strategi 1.2 Bygninger knyttet til havnevirksomhetens ulike epoker må bevares.

Tiltak 1.2.1 Byantikvaren skal sørge for at det foreligger et planalternativ som sikrer et utvalg av eldre havnebebyggelse ved å foreslå dem regulert til spesialområde bevaring etter som det gjennomføres planprosesser for havnearealene.

Strategi 1.3 Sikre bevaringen av et representativt utvalg av havnevirksomhetens kraner, transportmidler og andre tekniske havneanlegg.

Tiltak 1.3.1 Lastekranene fra 1950- og 60-tallet bør reetableres i de transformerte havneområdene eller i funksjonell stand på Oslo Havn KFs område.

Strategi 1.4 Bevare miljøene for omsetning av fisk i sentrale byområder.

Tiltak 1.4.1 Tilrettelegge for fortsatt salg rett fra fiskebåtene ved Rådhuskaia.

Strategi 1.5 Kulturhistorisk verdifulle fyr og dagmerker skal bevares.

Tiltak 1.5.1 Sjømerkene tas med som eget tema i Oslo Havns kulturminneplan, med supplerende grunnlagsmateriale fra Forbundet KYSTENS registrering og Kystverkets landsverneplan

Strategi 1.6 Sikre bevaring av kulturminner som vitner om Oslos omfattende verftshistorie.

Tiltak 1.6.1 Byantikvaren skal sørge for at det foreligger et planalternativ som sikrer prioriterte rester av verftsindustrien ved å foreslå dem regulert til spesialområde bevaring etter som det gjennomføres planprosesser for havnearealene.

DELMÅL 2

Oslos identitet som skipsfartsby skal ivaretas i byplanleggingen.

Strategi 2.1 Utbygging av arealene mot sjøen skal ha som mål å opprettholde eller styrke kontakten mellom sjøen og den historiske byen.

Strategi 2.2 Sikre bevaringen av et representativt utvalg av bygninger knyttet til regional og nasjonal skipsfartshistorie.

Tiltak 2.2.1 Byantikvaren skal sørge for at bevaringsverdiene synliggjøres i byggesaksbehandlingen og fremme forslag om regulering til spesialområde bevaring når prioriterte bygninger berøres av planprosesser.

DELMÅL 3

Bevare representative kulturminner fra den maritime virksomheten innerst i Oslofjorden og på øyene.

Strategi 3.1 Kulturhistorisk verdifulle anlegg knyttet til lokalbåttrafikken skal bevares, og det skal tilrettelegges for at verneverdige båter knyttet til denne trafikken skal ha tilhold i Oslos havn.

Strategi 3.2 Kulturminner med tilknytning til sjøflyhistorien skal bevares.

Tiltak 3.2.1 Byantikvaren er pådriver for at det utarbeides en vedlikeholdsplan for de kommunalt eide restene av sjøflyhavnen på Gressholmen i samarbeid med forvaltende etat.

Tiltak 3.2.2 Byantikvaren fremmer, forslag om justering av reguleringsplanen slik at de tekniske kulturminnene knyttet til lufthavnen på Gressholmen ivaretas.

Strategi 3.3 Oslos fiskerbruk skal bevares og sporene etter den historiske virksomheten skal sikres gjennom å bevare helhetlige kulturmiljøer.

Tiltak 3.3.1 Byantikvaren skal sørge for at bevaringsverdiene synliggjøres i byggesaksbehandlingen og fremme forslag om regulering til spesialområde bevaring når prioriterte anlegg berøres av planprosesser.

DELMÅL 4

Bevare representative kulturminner fra den maritime fritidskulturen.

Strategi 4.1 Sikre bevaringen av resterende badeanlegg, sjøbad og bevertningssteder, samt prioriterte spor etter disse anleggene.

Tiltak 4.1.1 Byantikvaren skal sørge for at bevaringsverdiene synliggjøres i byggesaksbehandlingen og fremme forslag om regulering til spesialområde bevaring når prioriterte anlegg berøres av planprosesser.

Strategi 4.2 Sikre bevaringen av et representativt utvalg faste kulturminner knyttet til fritidsbåtkultur og maritime sportsanlegg.

Tiltak 4.2.1 Byantikvaren skal sørge for at bevaringsverdiene synliggjøres i byggesaksbehandlingen og fremme forslag om regulering til spesialområde bevaring når prioriterte anlegg berøres av planprosesser.

Strategi 4.3 Sikre bevaringen av representative objekter og miljøer innen den sjøvendte fritidsbebyggelsen inkludert badehus.

Tiltak 4.3.1 Byantikvaren skal sørge for at bevaringsverdiene synliggjøres i byggesaksbehandlingen og fremme forslag om regulering til spesialområde bevaring når prioriterte anlegg berøres av planprosesser.

DELMÅL 5

De bevaringsverdige fartøyene, som en viktig del av Oslos maritime historie, sikres gode rammer for drift og tilhold i sentrale havneområder.

Tiltak 5.1.1 Et kompetent fagmiljø får i oppdrag å utarbeide en fartøyvernplan for Oslo.

Strategi 5.2 Sikre en arbeidshavn for verneverdige fartøyer med sentral beliggenhet, skur på land til publikumsformidling og lager, enkle tekniske fasiliteter og toleranse for høy aktivitet.

Tiltak 5.2.1 Sikre egnede arealer til arbeidshavn for bevaringsverdige fartøyer i Akerselvas utløp eller annet tilsvarende område.

Tiltak 5.2.2 Gjøre verftsfasilitetene på Sjursøya tilgjengelige for fartøyvernet dersom havnevirksomheten flyttes ut av området.

Strategi 5.3 Utvikle Akershuskaia og Rådhuskaia som utstillingshavn for bevaringsverdige fartøyer.

Tiltak 5.3.1 Utvikle museumshavnen i takt med behovet for kai plass til bevaringsverdige fartøyer og landfasiliteter for publikumsaktiviteten på området.

Tiltak 5.3.2 Arbeide for å etablere kvalitetskrav for fartøyer ved deler av Rådhuskaia og i andre sentrale havneområder.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Oslo bystyre vedtar at mål, strategier og tiltak i foreliggende sak, legges til grunn som retningsgivende for arbeidet med maritime kulturminner. For øvrig tas Byantikvarens rapport datert mai 2007 til orientering.

Byrådet, den 22.04.2008


Erling Lae


Merete Agerbak-Jensen

- Trykte vedlegg:
1. Forslag til strategi for vern av maritime kulturminner datert Byantikvaren mai 2007
 2. Brev av 12.07.2007 fra Oslo Havn KF vedlagt saksfremstilling for havnestyret
 3. Brev av 15.10.2007 fra Oslo Havn KF med havnestyrets uttalelse av 27.09.2007
 4. Brev av 20.08.2007 fra Byantikvaren med kommentar til Oslo Havn KFs saksfremstilling
 5. Brev av 14.03.2008 fra Oslo Havn KF med omforente forslag til justeringer
- Utrykte vedlegg: Ingen