

## **Høring Bybanen Sentrum-Åsane, Trasévalg. Byantikvarens uttalelse.**

Vi viser til kunngjøring om høring av konsekvensutredning for Bybanen sentrum-Åsane og har følgende merknader.

Planprogram for bybane mot nord var på høring i perioden 06.07.2011-02.10.2011 og fastsatt i byrådsak 1301/12 mai 2012. Etter anbefaling fra Miljøverndepartementet ble det vedtatt å konsekvensutrede flere traséalternativer for bybane gjennom Bergen sentrum til Åsane. Utredningen er på et KDP-nivå i detaljering. En silingsprosess av potensielle traséer er foretatt, og man står igjen med tre hovedalternativer som er utredet nærmere i foreliggende konsekvensutredning. Traséen er delt i tre delstrekninger og alternativene kan kombineres på ulike måter mellom Bergen sentrum og Åsane.

Byantikvaren har utarbeidet et kulturminnegrunnlag i tilknytning til planarbeidet, «Kulturminnegrunnlag for Bybanen Sentrum-Åsane». Dette er gjort på oppdrag fra Etat for plan og geodata, Bergen kommune. Byantikvarens kulturminnegrunnlag er en integrert del av Bergen kommunes planlegging på kommuneplan og kommunedelplannivå, og ved offentlige reguleringsplaner, og inngår i Byantikvarens arbeid med å kartfeste og sikre kunnskap om det historiske kulturlandskapet i Bergen kommune. Kulturminnegrunnlaget for bybanetraséen mot nord tar utgangspunkt i traséalternativene som ligger i vedtatt planprogram. Utredningsarbeidet er konsentrert om umiddelbar nærhet til, og følger av, disse traséene. Kulturminnegrunnlaget har vært benyttet som underlagsmateriale for konsekvensutredningen. Vi viser til kulturminnegrunnlaget for nærmere beskrivelser av berørte kulturmiljø og mer detaljerte vurderinger av verneverdi og sårbarhet for inngrep og barrierevirkninger i forbindelse med traséene.

### **Byantikvarens anbefaling**

*Kulturminner vil bli berørt, uavhengig av hvilket alternativ som velges. Ut fra en helhetlig vurdering av konsekvensene ansees en løsning i dagen som det mest hensiktsmessige og skånsomme med hensyn til kulturminner. Byantikvaren anbefaler at det velges trasé i dagen gjennom Sentrum og Sandviken, det vil si traséalternativene 1Aa og 1Ba. Trasé over Vågsallmenningen(1Ab) må unngås. Videre anbefaler Byantikvaren alternativ 2B i Eidsvåg og trasé langs dagens E39 videre til Åsane, alternativ 2C.*

### **Begrunnelse:**

#### **Delstrekning 1: Sentrum**

Konsekvensutredningen fastslår at man ikke med sikkerhet kan si hvilke konsekvenser tunneler, tunnelinnslag og underjordiske stasjoner vil kunne få for grunnvannet. Risikoen for endringer i grunnvannsforhold i den historiske byen, i forbindelse slike tiltak vurderes derfor som uavklart. Endringer av grunnvannsforhold kan være en stor nedbrytingstrussel mot middelalderke og etterreformatoriske kulturlag. Flere års tverrfaglig forskning, blant annet på Bryggen, har påvist en helt klar sammenheng mellom grunnvannsforhold og bevaringsforhold for kulturlag og hvilke problemer som knytter seg til dette. For Bryggens del har mange års forskning, miljøovervåkning og finstemte tiltak, gjort

at man har en god oversikt over situasjonen, tidlig fanger opp endringer og har gjennomført avbøtende tiltak. Vi ser at andre deler av middelalderbyen, først og fremst Vågsbunnen, møter komplekse ubesvarte spørsmål på dette feltet. Det er nødvendig med både miljøovervåkning og forskning for å forstå situasjonen til fulle og iverksette adekvate tiltak. I en slik situasjon er Byantikvaren derfor svært skeptisk til nye store tiltak i grunnen all den tid man ikke med sikkerhet kan si at de ikke vil påvirke denne situasjonen i negativ retning.

Det arkeologiske materialet i kulturlagene inneholder viktig informasjon om vår bys historie. Materiale og fragmenter som kan fortelle oss noe om sosiale og økonomiske forhold, hvordan folk levde og virket helt tilbake til middelalderen og byens oppkomst. Både fysisk og mer billedlig gir det fundament og røtter til den byen vi kjenner i dag. Store deler av Bergen sentrum har tykke kulturlag med høyt organisk innhold, hvor de førreformatoriske lagene er automatisk fredet. Kulturminner er ikke fornybare. En forringelse av kulturlagene vil ikke bare føre til permanent tap av uerstattelig arkeologisk materiale, men vil også kunne få alvorlige konsekvenser i form av setningsskader på gategrunn og de verneverdige stående bygningene, og kan medføre tap av kulturminneverdi. Uten at man med sikkerhet kan si at tunnelloesningene ikke vil få slike konsekvenser, er Byantikvarens vurdering at dette er en risiko man ikke skal ta.

Videre vil tunnelportalene i seg selv være store negative og irreversible fysiske og visuelle inngrep i den historiske byen. Dette må også tas i betraktning i en helhetlig vurdering av de foreslåtte traséene. Dette gjelder alternativ 2Aa hvor Kaigaten må graves opp i sin fulle lengde og man får et permanent 100m langt tunnelinnslag med innvirkning også på Byparken. Også området ved en eventuell stasjon i Christies gate vil medføre store inngrep, selv om man her tilbakefører gategrunn ved ferdigstilling. Alternativ 2Ab hvor tunnelportalen er foreslått i Peter Motzfeldts gate langs Manufakturhuset vil på samme vis være negativt for kulturminner. I tillegg til portal og inngrep i gategrunn, vil her også et 1700-talls hus og en eldre steinkjeller forutsettes revet, i tillegg til den fysiske barrieren som oppstår mellom Manufakturhuset og den historiske bebyggelsen i Marken. De foreslåtte underjordiske stasjonene er ikke beskrevet i detalj, og vil ikke bli nærmere kommentert utover en understrekning av at det ikke er uvesentlig hvor og hvordan stasjonsutganger planlegges og at dette må vies stor oppmerksomhet ved mer detaljert planlegging, dersom tunnelalternativ velges.

En baneløsning i dagen er likevel langt fra uproblematisk i forhold til kulturminner. Bergen er en historisk by med stor tidsdybde hvor ulike perioder og hendelser har satt sine spor i gatestruktur og bebyggelse. Slik fortelles historiene om en bys utvikling og vekst, impulser, verdier og prioriteringer gjennom århundrer. Både enkeltvis og samlet utgjør disse kulturminnene byens identitet og særpreg. Sammen med de topografiske betingelsene utgjør dette Bergens urbane kulturlandskap. Både bebyggelsen og de åpne arealene er svært sårbare for endringer og inngrep. Spesielt gjelder dette innenfor verdensarvstedet Bryggens såkalte buffersone. I verdensarvsammenheng er utfordringer knyttet til ivaretagelse av urbane historiske landskap adressert i mange sammenhenger.

En trasé i dagen, som en videreføring av dagens trasé, vil direkte berøre flere viktige kulturmiljø. Disse er omtalt nærmere i kulturminnegrunnlaget. Christies gate markerer avgrensingen av brannområdet fra 1916 mot byens 400 år gamle administrasjonssentrum,

«Rådhuskvartalet», på den andre siden av gaten. Det markante hovedpostkontoret fra 1957, som i dag er et kjøpesenter, er også et viktig bidrag til den mangslungne og lange arkitekturhistorien i området. Denne delen av gaten har således flere fredete og verneverdige bygninger, og er selv, som hovedgate, et kulturminne fra 1800-tallets kontinentalinspirerte byplanlegging. Også Småstrandgaten omkranses av bygninger fra hele det 20. århundre, stort sett med høye arkitektoniske kvaliteter. Byantikvaren mener like fullt at både Christies gate og Småstrandgaten er robuste nok til å tåle de inngrep en bybane i dagen vil medføre, uten at dette vil medføre vesentlige tap av kulturminneverdi i forhold til dagens situasjon. Tvert imot vil en helhetlig opprusting av bygulv og regulering av trafikk, kunne medføre en forbedret situasjon for området, forutsatt at det tas tilstrekkelig hensyn til de kulturhistoriske premissene ved detaljutformingen.

Vågsallmenningen ble anlagt etter bybrannen i 1582. Bebyggelsen langs allmenningen gikk fri bybrannen i 1916 og er det eneste samlede kulturmiljøet vi har igjen fra den såkalte «City-arkitekturen» som vokste frem i siste halvdel av 1800-tallet langs Torgallmenningen og byens brede hovedgater. Vågsallmenningen har, som byrom, både historisk og arkitektonisk svært høy verdi og må anses som et av de flotteste byrommene i Bergen, helt på høyde med Torgallmenningen. Byrommet er forholdsvis lite og bygningene som utgjør de definerte byromsveggene har svært høy kulturhistorisk og arkitektonisk verdi som enkeltobjekt og som samlet kulturmiljø. De er svært sårbare for inngrep og installasjoner. Vågsallmenningen er også en del av Vågsbunnen og hviler til dels på kulturlag og utfyllinger. Byantikvaren mener at en bybanetrasé over Vågsallmenning vil være negativ for disse viktige kulturminnene og også betraktelig redusere opplevelseshverdien av byrommet. Vi vil sterkt fraråde en bybanetrasé over Vågsallmenningen. (Alt. 1Ab)

Den nederste delen av Torgallmenningen og Torget har i dag store trafikkerte flater. Byrommet preges av en tilfeldig og funksjonsbestemt utvikling og utforming og har fjernet seg ganske langt fra det historiske byrommet det engang var. Mens Torgallmenningen historisk strakk seg helt ned til Torget som en sammenhengende og travel allmenning, er den nederste delen redusert til adresse «Torgallmenningen», med liten opplevelse av at det er del av byens største allmenning knyttet til de andre historiske byrommene innerst rundt Vågen. Det er mye visuell «støy» i form av skilt, ledninger, trafikkgalger, uteroms møblering og litt tilfeldig belysning. Veien er i dag også en effektiv barriere mellom Vågen, Fisketorget og Vågsallmenningen. Småstrandgaten -Torgallmenningen – Torget er like fullt byrom som er åpne og romslige i sin karakter, med Vågen, Bergenhus og Bryggen som naturlige blikkfang. Byantikvaren er av den oppfatning at dette er byrom som kan tåle det inngrepet en bybane vil være. Det forutsettes da at dagens «trafikkmaskin» erstattes av et byrom hvor de historiske, fysiske og visuelle sammenhengene i dette sentrale området vektlegges og løftes frem, og hvor bybanen blir en integrert del av et slikt hele. Visuell «støy» bør reduseres til et minimum.

En trasé i dagen vil, etter Byantikvarens oppfatning, være mer problematisk i det den svinger utover Bryggesiden. I den foreslåtte dagtraséen er det tatt hensyn til både Kaspar Hassels «Rundetårn», de tre vedtaksfredete bygningene havneskuret Skur 11, Kjøttbasaren og Finnegården. Finnegården er den sydligste gjenværende «Bryggegården» og regnes som en del av verdensarvstedet Bryggen. En trasé i et så tett kulturmiljø er problematisk. Også fordi

deler av området foran Finnegården fortsatt er gammelt kaiareal og ikke utfylte steinmasser som ytterst på kaien. Finnegårdens fundamentering er også svært sårbar for endringer og inngrep. Av disse viktige kulturminnene er det naturlig for Byantikvaren å vekke hensynet til Finnegården tyngst. Vi ber derfor om at muligheten for å legge traséen lenger ut på kaikanten utredes i forbindelse med reguleringsplanen. Vi er på det rene med at dette vil kunne innebære flytting av kulturminner, men mener at dette er vurderinger som må gjøres sammen med en detaljert undersøkelse av konsekvenser og eventuelle avbøtende tiltak mot Finnegården.

Verdensarvstedet møtes igjen lenger ute på Bryggen. Bryggen ble innskrevet på verdensarvlisten i 1979 og er i dag ett av åtte norske verdensarvsteder. Verdensarvlisten rommer nå 962 natur- og kulturarvsteder.

Verdensarvkonvensjonen ble laget i 1972 og Bryggens innskriving kom allerede på den tredje sesjonen til Verdensarvkomiteen. For å få en plass på verdensarvlisten må man nå, som den gang, oppfylle kravet om at stedet har fremragende, universell verdi med betydning i sitt kulturområde og globalt. I tillegg må stedet oppfylle et eller flere gitte verdikriterier.

Bryggen ble innskrevet på bakgrunn av å oppfylle kriterium 3 (1977 versjon): "Bærer et enestående, eller sjeldent, vitnesbyrd om en kulturell tradisjon." Dette var knyttet til Hanseatenes virke og liv på Bryggen fra 1300-1700-tallet. Bryggen er det eneste stedet hvor rester etter et Hanseatisk oversjøisk «Kontor» fremdeles eksisterer og dette er et sentralt argument i nominasjon og innskrivelse:

*"Bryggen, the old wharf of Bergen, is a reminder of the town's importance as part of the Hanseatic League's trading empire from the 14th to the mid 16th century. Many fires, the last in 1955, have ravaged the characteristic wooden houses of Bryggen. Its rebuilding has traditionally followed old patterns and methods, thus leaving its main structure preserved, which is a relic of an ancient wooden urban structure once common in Northern Europe. Today some 62 buildings remain of this former townscape." (fra Bryggens nominasjonsdokumenter)*

Frontbygningene på Bryggen er et ikon for Bergen, kanskje vår fremste merkevare. Verdien av Bryggen som verdensarvsted, ligger dog ikke i frontfasaden alene, men også i strukturen, stedet, rommene og bygningsmassen som helhet; med lange «gårder» med historisk funksjonell organisering, passasjer og svalganger, i byggeteknikk og materialbruk. Bryggen var middelalderens havnekarver og må forstås som en bygningsmessig og kulturhistorisk enhet som er en del av den historiske byen. Verdensarvkomiteen har også referert spesifikt til Bryggen ved senere anledninger. I en gjennomgang av «typologi» for historiske byer på verdensarvlisten, trakk Verdensarvkomiteen frem Bryggen som et eksempel på en type bebodd historisk verdensarvby:

*"In the case of **inhabited historic towns** the difficulties are numerous, largely owing to the fragility of their urban fabric (which has in many cases been seriously disrupted since the advent of the industrial era) and the runaway speed with which their surroundings have been urbanized. **To be eligible for inclusion, the organization of space, structure, materials, forms and, where possible, functions of a cultural property should essentially reflect the***

***civilization or succession of civilizations which have prompted the nomination of the property.***”.....“- Sectors, quarters or isolated units which, even in the residual state in which they have survived, provide clear evidence of the character of a historic town which has disappeared. In such cases surviving areas and buildings should be adequate as an indication of the former whole. Examples include the Islamic district of Cairo, (Egypt) and the Bryggen district in Bergen (Norway).” (WHC)

Prosessene rundt nominasjoner i 1979 var enklere i forhold til dagens krav til dokumentasjon i nominasjonsprosessen. De økte dokumentasjonskravene medfører at det pågår en gjennomgang av tidligere innskrivninger på verdensarvlisten og utformes såkalte «Retrospective Statements of Outstanding Universal Value (OUV)» (Retrospektiv erklæring om fremragende universell verdi) for de tidlige innskrivningene på verdensarvlisten. OUV defineres som «kulturell- eller naturverdi som er så eksepsjonell at den overskrider nasjonale grenser og er av felles betydning for dagens og fremtidens generasjoner av menneskeheten.» Videre heter det at «som dette, er den permanente bevaring og beskyttelse av denne arven av største viktighet for det internasjonale samfunnet.» En «Retrospective statement of OUV» er også formulert for Bryggen og andre tidlige norske verdensarvsteder. Det er nå en prosess frem mot endelig godkjenning av disse. Et viktig premiss er at en slik erklæring skal utformes i samsvar med situasjonen og kriteriene på innskrivingstidspunktet og altså baseres på nominasjonstekst fra statsparten, evalueringer fra ICOMOS (International Committee on Monuments and Sites) ved innskrivningen, og eventuelle tekstlige vedtak av verdensarvkomiteen. Det skal altså ikke være en fornyet verdidefinisjon basert på dagens oppfattelse av verdiene. Det som i tillegg skal vurderes er verdensarvstedets autenticitet, integritet og eventuelle trusler.

ICOMOS International har utført to ekspertevalueringer (periodic reporting) av Bryggen på oppdrag fra Riksantikvaren, i 1994 og i 2000. De internasjonale ekspertgruppene ble utpekt av ICOMOS International. Hensikten var å evaluere hvorvidt verdensarven ble godt nok ivaretatt og om Norge oppfylte sine internasjonale forpliktelser. Ekspertgruppene ble blant annet bedt om å identifisere potensielle trusler eller faresignal mot verdensarvverdien. Av trusler som ble påpekt er klimaendringer, belastningen ved utstrakt turisme, Bryggens tekniske tilstand, autenticitet i bruk og i bygningene, utviklingen i nærområdet og i de historiske og funksjonelle sammenhenger, trafikksituasjonen over Torget og Bryggen og mangelen på vedtatte verneplaner for området. Det ble videre påpekt at Bergen i større grad burde synliggjøre og markere at Bryggen er et verdensarvsted.

Signalene ble tatt svært alvorlig. Siden 2000 er reguleringsplanen Vågen, kaiene og Bryggen vedtatt med det formål å gi vern til en «Buffersone» rundt Bryggen, blant annet med en trafikkreduksjon. (Arbeidet påbegynt i 2000, planen vedtatt i 2009) Dette er ikke en formell buffersone, slik det defineres av UNESCO og inkluderes i innskrivningen, men er et område som kommunen og kulturminneforvaltningen sammen definerte som en naturlig buffersone for Bryggen hvor det måtte tas særskilte hensyn til verdensarvstedet. Siden evalueringen i 2000 er det også vedtatt en forvaltningsplan for Bryggen(2006), trafikken er flyttet vekk fra frontbygningene, verdensarvstedet er synliggjort gjennom prosjektet «Markering Bryggen» og arbeidet i «Prosjekt Bryggen» er trappet kraftig opp.

Sammenhengen mellom Bryggen og Vågen, og for den saks skyld mellom byen og Vågen, er

vesentlige for forståelsen av Bergen. Allerede i kulturminnegrunnlaget for «Vågen, kaiene og Bryggen» ble de åpne arealenes sårbarhet for endringer understreket. I likhet med dagens trafikksituasjon, vil en bybane foran Bryggen representere en barriere mot sjøen, og er ikke en ideell situasjon. Store utfyllinger og nye kaier på 1920-tallet forsterket den tversgående forbindelsen og økte avstanden mellom Bryggen og sjøen. Stadig økende trafikk foran Bryggen gjennom 1900-tallet har forsterket denne barrierevirkningen. Da Bryggen ble innskrevet i 1979 var trafikksituasjonen verre enn i dag, med trafikken tett innpå frontbygningene. I løpet av 2000-tallet er trafikken redusert og flyttet vekk fra bygningene og ut på kaifronten fra 20-tallet, som består av utfylte masser, og et stort frontareal er opparbeidet foran Bryggen. Dette har gitt både en offentlig møteplass og avstand mellom trafikk og verdensarvsted, men også en avlastning av de skjøre kulturlagene foran Bryggen.

Den foreslåtte bybanetraséen foran Bryggen er lagt ut på de nyere utfylte steinmassene. For Byantikvaren er dette et avgjørende faktum for å kunne akseptere bybanetrasé foran Bryggen. Ifølge konsekvensutredningen ble det her også mudret i forbindelse med anleggelsen av kaien, slik at det trolig heller ikke vil være kulturlag under steinmassene. I videre regulering må behovet for å heve terrenget vurderes nøye og begrenses mest mulig.

Videre fra Bryggen er traséen tenkt å gå inn Sandbrogaten. Dette er et svært sensitivt område hva angår kulturlag og anleggelse av en bybane kan få svært negative konsekvenser. Man regner i dag med at de aller eldste spor av Bergen finnes her. Dersom bybanen skal gå her, er det viktig at det utredes svært grundig og at det velges løsninger hvor inngrep, og mulig skade på kulturlag, reduseres til et absolutt minimum. I forbindelse med en eventuell prosjektering og bygging, må det vurderes å samtidig å gjøre eventuelle avbøtende tiltak også i forhold til tidligere inngrep i grunnen og tilrettelegge for de miljøovervåkingstiltak som kreves i området. Det forutsettes det at anleggelse av bybanen ikke gjør vesentlige inngrep i kulturlag, eller medfører noen økt trussel for fundamentene til den historiske bygningsmassen.

For at Byantikvaren skal kunne anbefale en dagløsning gjennom sentrum, forutsettes det at bybanen utgjør en reell erstatning og reduksjon av dagens trafikk over Bryggen, slik at trafikkbildet blir vesentlig forbedret. I dag er der en vedvarende strøm av bil-, buss- og nyttetraffic, også på rolige tider av dagen. Reduksjon av trafikk over Bryggen vil føre til mer trafikk andre steder, også i historiske områder som Sandviken, 1916-området og Nøstet. Dette er en negativ konsekvens som vi ser på med bekymring. Det er viktig at det gjøres avbøtende tiltak der det blir økt trafikk for å bidra positivt til områdene og redusere ulempene mest mulig.

For hele den historiske bykjernen må man i reguleringen, og i påfølgende detaljering, gi bybaneanlegget en utforming med de beste estetiske og materialmessige kvaliteter i både helhet og detaljer. Særskilte kvaliteter i de historiske omgivelsene må løftes frem. Det være seg historiske gateløp eller sammenhengen mellom allmenninger og bebyggelse til Vågen. Byantikvaren er opptatt av at visuelle og fysiske barrierer reduseres til et absolutt minimum. Vi er også opptatt av at Bybanen kan bli positiv for de formmessige kvalitetene i sentrum og medføre en forbedring av det noe kaotiske bildet både med hensyn til gategrunn, ulike tekniske installasjoner og belysning. Bekymring for barriereeffekter i forbindelse med kontaktledningsnett og master har vært viet en del oppmerksomhet. Vi ber om at det

særskilt vurderes batteriløsninger gjennom det historiske sentrum for å minimalisere den visuelle og fysiske barriereeffekten av bybanen.

I en vurdering av bybanetraséer må også et større byutviklingsperspektiv tas i betraktning. Historiske byer har i sin karakter utviklet seg over tid og vil fortsette å utvikle seg i tråd med sosioøkonomiske og kulturelle endringer, noe som også anerkjennes av Verdensarvkomiteen. Det er en utfordring for kulturminnevernet å balansere «konservering» av byens historiske kvaliteter og ønsket om at byen skal være dynamisk og levende. Dette er en pågående diskusjon i internasjonale kulturminnevernkretser. For å bevare sin verdi og ikke stagnere, må den historiske byen fortsatt utvikle seg og være et velfungerende sted for byens og regionens egne innbyggere, og ikke først og fremst en severdighet for besøkende i turistsesongen. Dette er utfordringer som møter alle historiske byer i vekst. I et slikt perspektiv kan, etter Byantikvarens mening, en dagløsning for Bybanen gjennom sentrum bidra til positiv aktivitet over et større område og bidra til at også innbyggerne finner veien til de historiske områdene året rundt. Dette vil kunne bidra positivt til bevaring og utvikling av Bryggen som verdensarvsted og Bergen som verdensarvby.

På bakgrunn av de avveininger som er beskrevet over, vil Byantikvaren anbefale at man for sentrum velger alternativ 1Aa. En dagløsning er i prinsippet reversibel og usikkerhet rundt konsekvenser ved andre alternativer er tungtveiende. I lys av Bryggens nominasjonsgrunnlag, faglige betraktninger som er gjort rundt berørte kulturminneverdier og utvikling av Bergen som historisk by, og forutsatt tilstrekkelige avklaringer og avbøtende tiltak i videre planlegging, kan Byantikvaren ikke se at et traséalternativ i dagen representerer en direkte fare for Bryggens verdensarvstatus.

## **Delstrekning 2: Sandviken**

Sandviken er et viktig kulturhistorisk byområde med svært høy verneverdi. I 2007 meldte Bergen kommune ved Byantikvaren oppstart av en kulturmiljøfredning av et større område i Sandviken knyttet i hovedsak til de sjønære bolig- og næringsområdene fordi en vurderte kulturminneverdiene i Sandviken for å være av nasjonal og internasjonal verdi og det var ønskelig å sikre et godt vern av det gjenstående kulturhistoriske miljøet. I dag er dette fulgt opp gjennom arbeid med områdeplaner og hensynssone bevaring i KPA. Siden 90-tallet er det laget en rekke rapporter som fremhever kulturminneverdiene i Sandviken. I forbindelse med konferanse i OWHC (Organization of World Heritage Cities) i 1995 var også en rekke internasjonale kulturminneeksperter på befaring i Sandviken. De fremhevet de unike kulturminnene i sjøbodmiljø og grender som av internasjonal verdi og støttet en fremtidig utvidelse av verdensarvområdet i Bergen til også å omfatte deler av Skuteviken og Sandviken sammen med Bryggen og Vågsbunnen. Sjøboden på Måseskjæret kom på World Monument Watch listen i 2008 på grunn av sin dårlige tilstand, men er i dag strøket av denne listen over verdens viktige kulturminner i fare. En utvidelse av verdensarvområdet støttes også av Bergen kommune og det forberedende arbeidet for en mulig verdensarvutvidelse er påbegynt. Gjennom verdiskapingsprosjektet «Prosjekt Sandviken» (2006-2010) bidro også kommunen, sammen med sterke og kompetente lokale aktører, til at området fikk fornyet oppmerksomhet og at man fikk løftet frem spørsmål om utvikling av et livskraftig område med bevaring av de kulturhistoriske verdiene som utgangspunkt og betingelse for en bærekraftig utvikling.

Sjøgaten ble anlagt ved det forrige århundreskiftet og brøt de naturlige sammenhengene mellom grender og sjøboder. Utover på 1900-tallet skjedde det til dels dramatiske endringer i det historiske sjøbodmiljøet, delvis på grunn av saneringsplaner og delvis fordi nye virksomheter hadde andre behov. Sjøgaten er i dag sterkt trafikkert og er en barriere mellom den helt sjønære bebyggelsen og boligmiljøene bakenfor. Med dette som et utgangspunkt, vil en bybane i dagen gjennom deler av Sandviken ha en positiv effekt i utviklingen av det historiske området ved å fredeliggjøre deler av området, ruste opp langs traseén, være et attraktivt kollektivtilbud som vil kunne redusere biltrafikken i deler av det historiske området. Spesielt vil dette være svært positivt for området ved Sandvikstorget, med Sjøboder og grendene bak. Dette er i tråd med de mål som lå til grunn for Prosjekt Sandviken. Noen veier, som deler av den historiske ferdselsåren Sandviksveien og Nye Sandviksvei, vil få en økt trafikkbelastning. Dette er uheldig for kulturmiljøet. Isolert sett er således en dagløsning ikke ideelt for dette området, men Byantikvaren mener likevel at en dagløsning er det beste ut fra en større helhetsvurdering. Dette forutsetter likevel at en på sikt arbeider for å redusere trafikkbelastningen spesielt i dette området. Andre avbøtende tiltak bør også utredes for å unngå en forringelse av de kulturhistoriske verdiene.

Videre utover er konflikten med kulturminneverdier større. Blant annet for nauset/sjøboden som hører til Møllersalen. Møllersalen er et av de viktige relativt store og markante kulturminnene i Sandviken, og er et viktig anlegg for forståelsen av kulturmiljøet Sandviken. Den fysiske sammenhengen mellom de fredete hovedhusene og sjøhuset ble brutalt brutt den gang veien ble anlagt her. Byantikvaren understreker derfor betydningen av å hegne om denne sammenhengen. Boden/nauset er ikke fredet, og er også endret, men har klart høy bevaringsverdi for sin tilknytning til Møllersalen. Dersom dagløsning velges her, er flytting av boden/nauset nærmere sjøen det eneste alternativet, slik vi ser det.

Ved reperbanen er traséen lagt gjennom et svært konsentrert og svært verdifullt kulturmiljø. Med Mesterhuset, reperbanen, tidlige industribygg, sjøboder fra 16-1800-tallet og Lyststedet «Måseskjæret». Traseén forutsetter at «Måseskjæret» flyttes noen meter nærmere sjøen. I dag er det bilvei gjennom dette kulturmiljøet og det er en trafikal flaksehals med dårlige forhold også for myke trafikanter, noe som også virker negativt for kulturmiljøet. En bybane vil også ha en sterk barrierevirkning, men vi oppfatter likevel at ved å erstatte biltrafikk med bybane, oppruste og tilrettelegge for fotgjengere og aktivitet, vil dette til en viss grad bli oppveid. Flytting av et lyststed fra 1797 er uheldig da det uvegerlig vil føre til tap av kulturminneverdier uansett fremgangsmåte. Dagens situasjon for bygningen er dog sterkt svekket på grunn av utviklingen, som har ført til nybygg og veier helt inn til husveggene. For at en flytting skal være akseptabel for Byantikvaren, er det en forutsetning at en eventuell flytting skjer innenfor en kort avstand og at ny plassering gjenoppretter kontakt med sjø og grøntanlegg. Flytting over kort avstand vil også åpne for flyttemetode som reduserer fysisk belastning og tap av kulturminneverdi til et absolutt minimum. I forhold til kulturminner er traséen videre til Sandviken Brygge lite problematisk.

Når det gjelder alternativet med stopp i Nyhavn (Alternativ 1Ba) er det noen avveininger som må gjøres. Et stopp som foreslått, vil medføre riving av et krigsminne. Dette var en bunkers og garasje for den tyske øverstkommanderende for de sjømilitære styrker. Svært mange krigsminner i Bergensområdet er gått tapt og Byantikvaren er opptatt av at et

representativt utvalg bevares for ettertiden. Bunkersen har hatt forskjellig bruk etter krigen og har mistet noe av sin autenticitet. Dersom den må rives, er det svært viktig at den blir forsvarlig dokumentert. Området rundt Nyhavn har viktige kulturmiljø med stor variasjon og ulike kvaliteter. Fra det teknisk-industrielle kulturminnet Hegreaset Valsemølle ytterst på neset, via Grungs små villaer på Jægermyren, til det nyklassisistiske boligmiljøet innerst i Nyhavn. Også Gamle Bergen må sies å være et kulturmiljø med kvaliteter utover å være et museum. Nyhavn er tett bebygget og det er fra vårt ståsted ikke ønskelig med fortetting innenfor de historiske boligområdene. Med de godkjente og planlagte boligprosjektene, ser vi at et bybanestopp her vil kunne redusere den økte trafikkbelastningen som ellers vil komme, noe som vil være positivt for kulturmiljøet. Bybanen vil også gi økt tilgjengelighet til både næring, museum og boligområdene, uten at dette medfører økt biltrafikk. Dette er faktorer som øker attraktiviteten i et område og dermed også ofte ønsket om å ta godt vare på det.

Byantikvaren har ikke kommentarer til stoppet ved Norges Handelshøyskole utover å påpeke at anlegget er med i verneplanen for statlige undervisningsbygg og at det bør tas hensyn til dette i plassering av stasjon.

For Eidsvåg er det vanskelige avveininger som må gjøres når hensynet til kulturminner skal vurderes. Dette gjelder først og fremst plassering av stasjonen. På begge sider av dagens motorvei finner vi svært verdifulle kulturmiljø med Eidsvåg Fabrikkers område på nedsiden av veien og Jordalen med Øvre-Eide gård på innsiden. Motorveien er allerede en stor barriere og det er ikke ønskelig å forsterke denne ytterligere. For alternativ 1Ba er bybanestoppet plassert på sjøsiden av motorveien tett opptil/på den gamle demningen til Eidsvåg Fabrikker. I reguleringsplan for Eidsvåg fabrikker er denne foreslått gitt et formelt vern. Også familiegravstedet i Eidsvåg kan bli berørt av dette alternativet. Alternativ 2B har tunnelportal og stopp på Jordal-siden av veien. Et stopp her er trolig mer forenlig med bevaring av kulturminneverdiene i området. I Alternativ 3B er bybanetraséen lagt til dagens motorveitrasé. Byantikvaren ser dette alternativet som svært problematisk ettersom det innebærer et relativt omfattende nytt motorveisystem på østsiden av demningen, innover Jordalsvannet. Dette vil være svært negativt for kulturlandskapet i Jordalen, som er et kulturlandskap og kulturmiljø med svært høy verdi. Et slikt veianlegg vil også virke negativt for Eidsvåg som helhetlig kulturmiljø.

Alle alternativene i Eidsvåg vil erfaringsmessig medføre fortetting og transformasjon av området. Dersom dette gjøres med respekt for de eksisterende kulturminneverdier og man tilpasser seg disse på en god måte, trenger ikke dette virke negativt for kulturminnene. Det kan tvert imot føre til en revitalisering og fornyelse av området med kulturminnene som identitetsbærere og særpreg.

Etter en helhetsvurdering av fordeler og ulemper anbefaler Byantikvaren at man for delstrekning 2 velger alternativ 1Bb. Av de tre alternativene for stasjonen i Eidsvåg, vurderer Byantikvaren alternativ 2B som mest forenlig med bevaring av kulturminneverdiene.

### **Delstrekning 3: Åsane**

I Åsane er det bevart store områder med intakte kulturlandskap. Dette er viktige kvaliteter som bør bevares. Det er gjort en rekke registreringer av viktige forhistoriske lokaliteter i bydelen, hovedsakelig langs kystsonen. Sammen med de bevarte kulturmiljøene og kulturlandskapet, forteller de historiene om folk og næringsgrunnlag i bydelen gjennom tusenvis av år.

Traséalternativ 1Ca er lagt forbi golfbanen og Åstveitskogen, som er et gammelt kulturlandskap. Golfbanen, og parkanlegget bortenfor, er «foredlinger» av dette kulturlandskapet. Både som historisk landskap og som mer moderne kultivering har området høy kulturminneverdi. Traséen griper i liten grad direkte inn i landskapet, men en bybane forutsetter byutvikling med fortetting langs traséen som vi vurderer som problematisk opp mot disse verdiene. Byantikvaren kan ikke anbefale dette alternativet.

Alternativ 2C følger dagens motorvei og vil i liten grad medføre inngrep som vil få direkte konsekvenser for registrerte kulturminner.

Imidlertid er det en kjensgjerning at samtlige alternativer på sikt kan medføre endringer og høy utnyttelse av areal i nedslagsfeltet til banen. Dette er utfordrende for bevaring av kulturlandskap og kulturminner, særlig der det er planlagt stasjoner for bybanen. Det er viktig at kulturminneverdiene vies stor oppmerksomhet i forhold til fortetting i den videre planlegging av bybanetraséen i Åsane. Fortetting og transformasjon langs bybanetraséen må gjøres med respekt for eksisterende kulturminneverdier og utbyggingen må tilpasses på en god måte.

Byantikvaren anbefaler at Alternativ 2C velges som hovedtrasé for Bybanen gjennom Åsane. Når det gjelder valg av trasé gjennom eller forbi Åsane sentrum, kan vi ikke se at kulturminneverdier berøres på en direkte måte ved noen av alternativene og har følgelig ingen kommentarer til dette.

Johanne E Gillow  
byantikvar